

**CONCOURS EXTERNE ET INTERNE DE RECRUTEMENT DE  
SECRÉTAIRES D'ADMINISTRATION ET DE CONTRÔLE  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DE CLASSE SUPÉRIEURE  
Spécialité contrôle des transports terrestres  
SESSION 2018**

**ÉPREUVE N° 1**

*Épreuve de cas pratique avec une mise en situation à partir d'un dossier documentaire remis au candidat pouvant comporter des graphiques ainsi que des données chiffrées. Le dossier relève d'une problématique relative aux politiques publiques et comporte plusieurs questions - (durée : trois heures ; coefficient 2) .*

**SUJET :**

Le droit européen reconnaît à une entreprise non établie en France de pouvoir détacher temporairement ses salariés dans le cadre d'une prestation de service dite « internationale » pour son propre compte ou pour celui d'un donneur d'ordre.

Cependant, cette possibilité ouverte par l'Union européenne à tous ses États membres a fait l'objet d'abus de la part d'opérateurs économiques situés dans des pays dont le corpus juridique en matière sociale est moins contraignant et le coût du travail moins élevé, notamment dans le secteur d'activité du transport routier.

Afin de mieux encadrer le détachement, le Gouvernement français a adapté les formalités existantes dans tous les secteurs d'activité au secteur du transport routier dans le code des transports.

Parallèlement, le Gouvernement fait face à d'autres difficultés générées par le développement du secteur du transport routier de personnes à la demande : des détournements de la réglementation ont été constatés et contribuent à une fragilisation de ce secteur d'activité.

Vous êtes affecté dans une unité de contrôle des transports routiers dans une Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de Logement (DREAL). Dans le cadre du renforcement de la lutte contre la concurrence déloyale dans le secteur du transport routier, priorité du Gouvernement, les sollicitations sont croissantes, tant de la part des partenaires sociaux que des autres services de l'État. Votre chef de service vous demande, à l'aide des documents joints :

1. De présenter les mesures et les orientations politiques de la France et de l'Europe pour lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur des transports routiers ;
2. De présenter et d'expliquer le nouveau cadre juridique des règles relatives au détachement entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 dans le secteur des transports routiers ;
3. Afin de mettre à disposition des usagers une fiche limitée à une page au plus sur le site internet de la DREAL, de décrire les conditions d'accès à la profession et au marché des voitures de transport avec chauffeur.
4. Enfin, comment expliquez-vous le développement de la pratique du détachement de salariés en France par les entreprises établies à l'étranger ?

***Le dossier documentaire comporte 25 pages***

## Liste des documents joints

<b>Document 1</b>	Le Monde Economie du 1 <sup>er</sup> février 2017 - « Transport routier : neuf pays européens se mobilisent contre la concurrence déloyale ». (1 page)
<b>Document 2</b>	Les dispositions relatives au détachement applicables au secteur du transport routier (extraits du code des transports et du code du travail). (5 pages)
<b>Document 3</b>	Code des transports, « Livre Ier – Le transport routier de personnes » (extraits du code des transports). (6 pages)
<b>Document 4</b>	Communiqué de presse de la Préfecture de Paris et d’Ile-de-France du 21 octobre 2016 - « Opération de contrôles coordonnés en faveur d’une concurrence loyale dans le transport routier de marchandises, 10 infractions sanctionnées en 4 heures ». (1 page)
<b>Document 5</b>	Résolution du Parlement européen du 14/09/2016 sur le dumping social dans l’Union européenne. (extraits) (5 pages)
<b>Document 6</b>	Communiqué de presse du 20 septembre 2016 du ministère de l’environnement, de l’énergie et de la mer, secrétariat d’Etat aux transports, à la mer et à la pêche, « Alain Vidalies a réuni le 3 <sup>ème</sup> comité d’évaluation de la politique publique de contrôle des transports routiers ». (1 page)
<b>Document 7</b>	« Analyse de la verbalisation du travail illégal en 2016 » (Direction Générale du Travail, janv. 2018) (1 page)
<b>Document 8</b>	France Télévisions, Cash Investigation du 22 mars 2016, « Salariés à prix cassé : le grand scandale », une enquête de Sophie Le Gall, présenté par Elise Lucet. (1 page)
<b>Document 9</b>	Fiche pratique « Exploitant ou conducteur de voiture avec chauffeur (VTC) (Extrait). (Service-Public-Pro.fr, vérifié le 20 oct. 2017) (1 page)
<b>Document 10</b>	Le Monde Economie du 1 <sup>er</sup> février 2017, « Uber : des mesures pour sortir de la crise ». (2 pages)
<b>Document 11</b>	Arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur. (1 page)

## Transport routier : neuf pays européens se mobilisent contre la concurrence déloyale

Les ministres des transports allemand, autrichien, belge, danois, français, italien, luxembourgeois, norvégien et suédois ont signé, mardi 31 janvier, une « alliance du routier ».

LE MONDE ECONOMIE | 01.02.2017 à 10h21 • Mis à jour le 01.02.2017 à 17h38 | Par Dominique Gallois (/journaliste/dominique-gallois/)

Comment mettre fin au clivage Est-Ouest en matière de transport routier européen ? Mardi 31 janvier, sur une initiative française, les ministres des transports de neuf pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Norvège et Suède) ont signé une « alliance du routier ».

Son objectif ? Lutter contre la concurrence déloyale entre les pays de l'Union. Sa recommandation ? Simplifier la mise en œuvre de la réglementation européenne par les opérateurs, rendre les contrôles plus efficaces, permettant à l'avenir de « définir des positions communes » en matière de politique du transport.

« *Si nous ne faisons rien, les réactions seront nationales et nous n'en voulons pas*, a prévenu Alain Vidalies, le secrétaire d'Etat au transport. *L'Europe ne se construit pas sur la loi de la jungle et le dumping social. Cela nourrit le populisme. Nous avons un marché européen et des règles.* »

### « Des forçats de la route »

Le déséquilibre est flagrant. Selon une étude du Comité national routier, en novembre 2016, le salaire mensuel brut d'un conducteur, à l'international, oscille entre 300 et 3 300 euros, soit un rapport de un à onze. En incluant toutes les charges, « *le coût complet à l'année d'un conducteur routier à l'international s'échelonne de 16 000 euros pour un transporteur bulgare, à 56 000 euros pour un transporteur belge* », relève le document. Le temps de conduite annuel oscille entre 1 540 heures, en France, et 2 025 heures, en Lituanie.

Les fraudes sont fréquentes. En 2015, sur plus de 100 000 véhicules contrôlés en France, près de la moitié des infractions concernaient le non-respect de la réglementation sociale européenne, comme les temps de conduite et le repos des conducteurs.

« *Nous souhaitons d'abord mieux prendre en compte la qualité de vie des conducteurs routiers, devenus, pour beaucoup, des forçats de la route* », a insisté M. Vidalies. Dans son viseur également, les camionnettes, qui, non soumises aux mêmes règles que les poids lourds, ont pris une « *part croissante dans le transport international de marchandises ainsi que domestique* », déstabilisant le marché en cassant les prix.

### « Mettre fin aux distorsions »

« *Il faut mettre fin aux distorsions* », insiste son homologue allemand, Alexander Dobrindt, et « *avoir une application uniforme des normes sociales européennes* ». Pour ce ministre, il faut en finir avec les malentendus. « *On nous a reproché le protectionnisme. Ce n'est pas fondé. Nous voulons que tous les salariés soient protégés des abus, que leurs droits soient respectés par les entrepreneurs.* »

Cette « *alliance du routier* » est une nouvelle étape dans le différend avec les pays de l'Est. En septembre 2016, huit de ces neuf pays, hors Suède, ont demandé à la Commission de se pencher sur « *les aspects sociaux et les questions de sécurité* », qui découlent des « *pratiques abusives* » et de la « *concurrence acharnée* » d'autres pays. Une réponse à la Pologne, qui, soutenue par dix autres Etats, proteste contre les « *règles disproportionnées* » imposées par la France et l'Allemagne en matière de salaire minimum. Varsovie a obtenu gain de cause.

En juin 2016, comme pour Berlin l'année précédente, Bruxelles a adressé une mise en demeure à Paris, à la suite de l'entrée en vigueur de la loi Macron, qui impose aux transporteurs internationaux opérant en France de verser le smic à leurs chauffeurs.

**Les dispositions relatives au détachement applicables au secteur du transport routier (extraits du code des transports et du code du travail)**

**Code des transports (extraits)**

**LIVRE III - Réglementation sociale du transport**

**TITRE III – Lutte contre la concurrence sociale déloyale**

***Chapitre unique***

**Article L. 1331-1**

I. - Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles une attestation établie par les entreprises de transport mentionnées à l'article L. 1321-1 du présent code qui détachent des salariés roulants ou navigants se substitue à la déclaration mentionnée au I de l'article L. 1262-2-1 du code du travail.

II. - Un décret en Conseil d'Etat fixe la période pendant laquelle est assurée la liaison entre les agents mentionnés à l'article L. 8271-1-2 du code du travail et le représentant sur le territoire national désigné, en application du II de l'article L. 1262-2-1 du même code, par les entreprises de transport mentionnées à l'article L. 1321-1 du présent code qui détachent des salariés roulants ou navigants.

**Article L. 1331-2**

Pour l'application aux entreprises de transport mentionnées à l'article L. 1321-1 du présent code des articles L. 3245-2, L. 4231-1 et L. 8281-1 du code du travail, le destinataire du contrat de transport est assimilé au donneur d'ordre.

**Article L. 1331-3**

Les modalités d'application du titre VI du livre II de la première partie du code du travail aux entreprises mentionnées à l'article L. 1321-1 du présent code sont définies par décret en Conseil d'État.

**TITRE III – Dispositions applicables aux salariés des entreprises de transport établies hors de France**

***Chapitre unique***

**Section 1 - Salariés roulants ou navigants détachés temporairement par une entreprise non établie en France**

**Article R. 1331-1**

I. - Les dispositions du titre VI du livre II de la première partie du code du travail (partie réglementaire), à l'exception des sections 1, 2 et 3 du chapitre III, sont applicables aux entreprises, dans les conditions prévues au présent chapitre.

Par entreprise au sens du présent chapitre, sont entendues toutes entreprises établies hors de France entrant dans le champ d'activité mentionné à l'article L. 1321-1, dès lors que sont remplies les conditions de détachement prévues à l'article L. 1262-1 ou à l'article L. 1262-2 du code du travail.

II. - L'entreprise désigne en ce cas son représentant sur le territoire national en application du II de l'article L. 1262-2-1 du même code.

**Article R. 1331-2**

I. - Lorsque sont réunies sur le territoire français les conditions prévues aux articles L. 1262-1 et L. 1262-2 du code du travail pour le détachement d'un salarié roulant ou navigant, l'entreprise remplit, dans les conditions précisées à l'article R. 1331-8, pour chaque salarié détaché une attestation de détachement qui se substitue à la déclaration prévue à l'article L. 1262-2-1 du même code.

II. - Cette attestation dispense de la formalité mentionnée à l'article L. 1221-15-1 du même code dès lors que le détachement intervient dans les conditions prévues au 1° ou au 3° de l'article L. 1262-1 du même code et que le donneur d'ordre n'est pas établi en France.

III. - La durée de validité de cette attestation est celle indiquée par l'entreprise, dans la limite maximale de six mois à compter de sa date d'établissement. L'attestation peut couvrir plusieurs opérations de détachement relevant des dispositions des 1° et 3° de l'article L. 1262-1 précité, et de l'article L. 1262-2 du code du travail, au cours de cette période.

IV. - Cette attestation est établie en langue française avant le début de la première opération de détachement. Elle est datée et signée et comporte :

1° Le nom ou la raison sociale ainsi que les adresses postale et électronique, les coordonnées téléphoniques de l'entreprise ou de l'établissement qui emploie habituellement le salarié, la forme juridique de l'entreprise, son numéro individuel d'identification fiscale au titre de l'assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée, les noms, prénoms, date et lieu de naissance du ou des dirigeants, l'État auquel est attaché la législation de sécurité sociale dont il relève au titre de l'activité qu'il réalise en France et, s'il s'agit d'un État autre que la France, si un formulaire concernant la législation de sécurité sociale applicable a été demandé à l'institution compétente ;

2° Les nom et prénoms, les date et lieu de naissance, l'adresse de résidence habituelle, la nationalité, la date de signature du contrat de travail et le droit du travail applicable au contrat de travail, la qualification professionnelle du salarié détaché ;

3° Le taux de salaire horaire brut, converti en euros le cas échéant, ainsi que les modalités de prise en charge par l'entreprise de frais engagés pour l'hébergement et les repas, par jour de détachement, attribués au salarié détaché ;

4° La raison sociale ou les nom et prénom ainsi que les adresses postale et électronique, les coordonnées téléphoniques du représentant mentionné au II de l'article L. 1262-2-1 du code du travail ;

5° Pour les entreprises de transport routier, les références de leur immatriculation au registre électronique national des entreprises de transport par route prévu par l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

#### **Article R. 1331-3**

I. - Lorsque le détachement relève du 2° de l'article L. 1262-1 ou de l'article L. 1262-2 du code du travail, l'attestation mentionnée à l'article R. 1331-2 comporte en outre le nom ou la raison sociale ainsi que les adresses postale et électronique, le cas échéant, les coordonnées téléphoniques et le numéro d'identification SIRET de l'entreprise ou de l'établissement d'accueil en France du salarié détaché, la date du début du détachement et la date prévue de sa fin, les modalités de prise en charge par l'entreprise des frais de voyage, et le cas échéant l'adresse du ou des lieux d'hébergement du salarié ;

II. - Lorsque le détachement relève de l'article L. 1262-2 du code du travail, en lieu et place des mentions prévues au 1° de l'article R. 1331-2, l'attestation comporte le nom ou la raison sociale ainsi que les adresses postale et électronique, les coordonnées téléphoniques de l'entreprise ou de l'établissement de l'entreprise de travail temporaire qui emploie habituellement le salarié, la forme juridique de l'entreprise, son numéro individuel d'identification fiscale au titre de l'assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée ou, à défaut de détenir un tel numéro, les références de son immatriculation à un registre professionnel ou toute autre référence équivalente, les noms, prénoms, date et lieu de naissance du ou des dirigeants, ainsi que l'identité de l'organisme auprès duquel a été obtenue une garantie financière ou une garantie équivalente dans le pays d'origine, l'État auquel est attachée la législation de sécurité sociale dont il relève au titre de l'activité qu'il réalise en France et, s'il s'agit d'un État autre que la France, la mention de la demande d'un formulaire concernant la législation de sécurité sociale applicable à l'institution compétente.

#### **Article R. 1331-4**

I. - Le représentant de l'entreprise conserve et présente, sans délai, les documents suivants à la demande des agents de contrôle mentionnés à l'article L. 8271-1-2 du code du travail :

1° Les bulletins de paie correspondant à la période du détachement de chaque salarié détaché ou tout document équivalent attestant de la rémunération et comportant les mentions suivantes :

a) Salaire horaire brut, y compris les majorations pour les heures supplémentaires, converti en euros ;

b) Période et horaires de travail auxquels se rapporte le salaire en distinguant les heures payées au taux normal et celles comportant une majoration ;

c) Congés et jours fériés et éléments de rémunération s'y rapportant ;

2° Tout document attestant du paiement effectif du salaire ;

3° La copie de la désignation par l'entreprise de son représentant conformément aux dispositions de l'article R. 1263-2-1 du code du travail ;

4° S'il y a lieu, l'intitulé de la convention collective de branche applicable au salarié.

Les documents mentionnés ci-dessus sont traduits en langue française.

Pour les entreprises qui ne sont pas établies dans un État membre de l'Union européenne dont la monnaie est l'euro, les sommes sont converties en euros.

II. - Dans le cas où l'entreprise détachant un salarié roulant ou navigant sur le territoire français est établie en dehors de l'Union européenne, le document atteste de la régularité de sa situation sociale au regard d'une convention internationale de sécurité sociale ou, à défaut, joint l'attestation de fourniture de déclaration sociale émanant de l'organisme français de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations sociales lui incombant et datant de moins de six mois.

#### **Article R. 1331-5**

Pour l'application de l'article R. 1263-2-1 du code du travail, la période pendant laquelle est assurée la liaison entre les agents mentionnés à l'article L. 8271-1-2 du code du travail et le représentant sur le territoire national désigné, en application du II de l'article L. 1262-1 du même code par les entreprises, ne peut être inférieure à la durée du détachement du salarié suivie d'une période de dix-huit mois qui suit l'expiration de celle-ci.

#### **Article R. 1331-6**

I. - Pour l'application du premier alinéa de l'article L. 1262-4-1 du code du travail, le donneur d'ordre vérifie que l'attestation de détachement prévue à l'article L. 1331-2 qui se substitue à l'obligation mentionnée à cet article du code du travail a été établie.

II. - Pour l'application du second alinéa du même article L. 1262-4-1 :

1° Lorsque le détachement du salarié relève du 2° de l'article L. 1262-1 ou de l'article L. 1262-2 du code du travail, le chef de l'entreprise dans laquelle le salarié est détaché remplit l'attestation prévue à l'article R. 1331-2 qui se substitue à l'obligation mentionnée au second alinéa de l'article L. 1262-4-1 du code du travail ;

2° Lorsque le détachement du salarié relève du 1° de l'article L. 1262-1 du code du travail, l'agent de contrôle informe le destinataire s'il est la seule partie au contrat mentionné à l'article L. 132-8 du code de commerce établie en France. En ce cas, le destinataire est tenu aux obligations mises à la charge du donneur d'ordre en application des articles L. 3245-2, R. 3245-1 à R. 3245-4, L. 4231-1, R. 4231-1 à R. 4231-4 et L. 8281-1 et R. 8281-1 à R. 8281-4 du code du travail.

III. - Pour l'application du IV de l'article L. 1262-2-1 du code du travail :

1° La déclaration établie par l'entreprise utilisatrice a une durée de validité indiquée par celle-ci dans une limite de six mois. La déclaration peut couvrir plusieurs opérations de détachement au cours de cette période ;

2° La déclaration, dont le modèle est défini par arrêté du ministre chargé du travail, est adressée par voie dématérialisée aux services de l'inspection du travail.

#### **Article R. 1331-7**

I. - L'attestation de détachement mentionnée à l'article R. 1331-2 est transmise par voie dématérialisée en utilisant le télé-service " SIPSI " du ministère chargé du travail ([sipsi.travail.gouv.fr](http://sipsi.travail.gouv.fr)). Elle est également établie en un exemplaire remis au salarié détaché et conservé à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service.

II. - Un exemplaire de l'attestation en cours de validité est gardé à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service pour être présenté lors des contrôles, sur leur demande, aux autorités compétentes en application de l'article L. 8271-1-2 du code du travail.

III. - Sont également détenus à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service, pour être présentés aux agents de contrôle mentionnés à l'article L. 8271-1-2 du même code :

1° Le contrat de travail du salarié roulant ou navigant détaché ;

2° Lorsque le détachement relève du 2° de l'article L. 1262-1 du même code, une copie traduite en langue française de la convention de mise à disposition et de l'avenant au contrat de travail prévus à l'article L. 8241-2 du code du travail ;

3° Lorsque le détachement relève de l'article L. 1262-2 du même code, une copie traduite en langue française du contrat de travail temporaire mentionné à cet article et du contrat de mise à disposition mentionné à l'article L. 1251-42 du même code.

#### **Article R. 1331-8**

Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports fixe le modèle de l'attestation de détachement mentionnée à l'article R. 1331-2.

### **Section 2 - Sanctions pénales**

#### **Article R. 1331-9**

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour un chef d'entreprise que l'attestation de détachement mentionnée à l'article R. 1331-2 ne soit pas à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service ;

2° Le fait pour un chef d'entreprise que l'attestation de détachement détenue à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service ne soit pas conforme aux prescriptions de l'article R. 1331-2 et de l'arrêté pris pour l'application de l'article R. 1331-8 ou qu'elle comporte une mention incomplète, erronée, illisible ou effaçable.

#### **Article R. 1331-10**

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour un chef d'entreprise que ne soient pas détenus à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service les documents prévus aux 1° à 3° du III de l'article R. 1331-7.

### **Section 3 - Sanctions administratives**

#### **Article R. 1331-11**

Pour l'application de l'article L. 1264-1 du code du travail, la méconnaissance par l'entreprise de ses obligations résultant du présent chapitre est passible de l'amende administrative prévue par ce texte.

### **Code du travail (extraits)**

#### **LIVRE III - Réglementation sociale du transport**

#### **TITRE VI – Salariés détachés temporairement par une entreprise non établie en France**

#### **Chapitre II – Conditions de détachement et réglementation applicable**

#### **Section 1 : Conditions de détachement.**

#### **Article L. 1262-1**

Un employeur établi hors de France peut détacher temporairement des salariés sur le territoire national, à condition qu'il existe un contrat de travail entre cet employeur et le salarié et que leur relation de travail subsiste pendant la période de détachement.

Le détachement est réalisé :

1° Soit pour le compte de l'employeur et sous sa direction, dans le cadre d'un contrat conclu entre celui-ci et le

destinataire de la prestation établi ou exerçant en France ;

2° Soit entre établissements d'une même entreprise ou entre entreprises d'un même groupe ;

3° Soit pour le compte de l'employeur sans qu'il existe un contrat entre celui-ci et un destinataire.

#### **Article L. 1262-2-1**

I.-L'employeur qui détache un ou plusieurs salariés, dans les conditions prévues aux articles L. 1262-1 et L. 1262-2, adresse une déclaration, préalablement au détachement, à l'inspection du travail du lieu où débute la prestation.

II.-L'employeur mentionné au I du présent article désigne un représentant de l'entreprise sur le territoire national, chargé d'assurer la liaison avec les agents mentionnés à l'article L. 8271-1-2 pendant la durée de la prestation.

III.-L'accomplissement des obligations mentionnées aux I et II du présent article ne présume pas du caractère régulier du détachement.

IV.-L'entreprise utilisatrice établie hors du territoire national qui, pour exercer son activité sur le territoire national, a recours à des salariés détachés mis à disposition par une entreprise de travail temporaire également établie hors du territoire national, envoie aux services de l'inspection du travail du lieu où débute la prestation une déclaration attestant que l'employeur a connaissance du détachement de son salarié sur le territoire national et a connaissance des règles prévues au présent titre VI.



**Code des Transports (extraits)**  
**LIVRE IER – Le transport routier de personnes**  
**TITRE II – Les transports publics particuliers**  
***Chapitre préliminaire - Dispositions générales***

**Article L. 3120-1**

Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.

**Article L. 3120-2**

I. - Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place, sauf s'ils font l'objet d'une réservation préalable dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat.

II. - A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :

1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;  
2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;  
3° Stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord des gares et des aérogares ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge du client qui a effectué une réservation préalable.

III. - Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours, notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 :

1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;  
2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;  
3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1°.

**Article L. 3120-2-1**

Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.

**Article L. 3120-2-2**

Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative.

**Article L. 3120-4**

Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont en mesure de justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

**Article L. 3120-5**

Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre.

## **Article L. 3120-6**

I. - Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, dont les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, communiquent à l'autorité administrative, à sa demande, toute donnée utile pour :

1° Le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation mentionnées au titre IV du présent livre ;

2° L'application du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

Lorsque c'est nécessaire, l'autorité administrative peut imposer la transmission périodique de ces données.

II. - L'autorité administrative peut imposer aux personnes mentionnées au premier alinéa du I la transmission périodique, à des fins statistiques, des données nécessaires à la connaissance de l'activité du secteur du transport public particulier de personnes. Elle rend publiques les études qu'elle réalise à ce sujet.

III. - Les données mentionnées aux I et II du présent article excluent les données à caractère personnel relatives aux passagers.

Tout traitement des données mentionnées aux I et II du présent article est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

IV. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les modalités d'application du présent article.

### ***Chapitre II - Voitures de transport avec chauffeur***

## **Article L. 3122-1**

Le présent chapitre s'applique aux exploitants qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties.

Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

### **Section 2 - Dispositions relatives aux exploitants**

## **Article L. 3122-3**

Les exploitants mentionnés à l'article L. 3122-1 sont inscrits sur un registre régional dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription sur ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'exploitant remplit les conditions prévues à l'article L. 3122-4.

Le registre mentionné au premier alinéa du présent article est public.

Cette inscription est renouvelable tous les cinq ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.

L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa, de frais dont le montant est fixé par décret. Ces frais sont recouverts par le gestionnaire du registre. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande ou de la demande de renouvellement.

Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la gestion des registres.

Les modalités d'application du présent article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.

## **Article L. 3122-4**

Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort ou qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile définies par voie réglementaire. Les exploitants emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L.

3120-2-2.

Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 3122-1.

#### **Article L. 3122-4-1**

Un label peut être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.

Les critères et les modalités d'attribution du label sont définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du tourisme.

### **Section 4 - Dispositions relatives au conducteur**

#### **Article L. 3122-9**

Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final.

## **TITRE II – Les transports publics particuliers**

### **Chapitre préliminaire - Dispositions générales**

#### **Section 1 - Définition**

#### **Article L. 3120-1**

Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.

#### **Article L. 3120-2**

I. - Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place, sauf s'ils font l'objet d'une réservation préalable dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat.

II. - A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :

- 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;
- 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;
- 3° Stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge du client qui a effectué une réservation préalable.

III. - Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours, notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 :

- 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;
- 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;
- 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1°.

#### **Article L. 3120-2-1**

Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.

## **Article L. 3120-2-2**

Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative.

## **Article L. 3120-4**

Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont en mesure de justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

## **Article L. 3120-5**

Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre.

## **Article L. 3120-6**

I. - Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, dont les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, communiquent à l'autorité administrative, à sa demande, toute donnée utile pour :

1° Le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation mentionnées au titre IV du présent livre ;

2° L'application du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

Lorsque c'est nécessaire, l'autorité administrative peut imposer la transmission périodique de ces données.

II. - L'autorité administrative peut imposer aux personnes mentionnées au premier alinéa du I la transmission périodique, à des fins statistiques, des données nécessaires à la connaissance de l'activité du secteur du transport public particulier de personnes. Elle rend publiques les études qu'elle réalise à ce sujet.

III. - Les données mentionnées aux I et II du présent article excluent les données à caractère personnel relatives aux passagers.

Tout traitement des données mentionnées aux I et II du présent article est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

IV. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les modalités d'application du présent article.

## **TITRE II – Les transports publics particuliers**

### ***Chapitre préliminaire - Dispositions générales***

#### **Section 1 - Définition**

## **Article R. 3120-1**

Les prestations de transports publics particuliers sont des prestations de transport public routier de personnes qui ne relèvent ni des transports publics collectifs régis par le titre Ier du présent livre, ni du transport privé routier de personnes régi par le titre III du même livre.

Ces prestations peuvent être proposées à autant de personnes que de places disponibles dans le véhicule.

Elles sont exécutées, à titre onéreux, dans les conditions fixées au présent titre, par les taxis, les voitures de transport avec chauffeur et les véhicules motorisés à deux ou trois roues.

#### **Section 2 - Obligations générales relatives aux conducteurs**

## **Article R. 3120-2**

Sans préjudice de l'article R. 3122-15, la justification de l'existence de la réservation préalable mentionnée au I et aux 1° et 3° du II de l'article L. 3120-2 peut être apportée au moyen d'un document écrit sur un support papier ou

électronique.

Le conducteur est tenu de présenter ce justificatif à toute demande des agents chargés des contrôles.

Un arrêté des ministres chargés, respectivement, de l'économie et des transports et du ministre de l'intérieur précise les informations figurant sur ce justificatif et ses caractéristiques.

#### **Article D. 3120-3**

La durée maximale de stationnement prévue au 3° du II de l'article L. 3120-2 est fixée à une heure précédant l'horaire de prise en charge souhaité par le client.

#### **Article R. 3120-4**

Le conducteur d'un véhicule de transport public particulier est, à tout moment, en mesure de présenter aux agents chargés des contrôles le justificatif d'assurance pour le transport de personnes à titre onéreux mentionné au troisième alinéa de l'article R. 211-15 du code des assurances.

#### **Article D. 3120-5**

Les règles relatives à la visite médicale périodique des conducteurs de véhicules de transport public particulier sont fixées par les articles R. 221-10 et R. 221-11 du code de la route.

#### **Article R. 3120-6**

Lorsque le conducteur d'un véhicule de transport public particulier utilise ce dernier à titre professionnel, il appose sa carte professionnelle sur le pare-brise ou, à défaut, sur le véhicule de telle façon que la photographie soit facilement visible de l'extérieur. Cette carte comporte les informations fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

La carte professionnelle, ou son équivalent pour les conducteurs relevant de l'article R. 3120-8-1, est délivrée à toute personne souhaitant exercer la profession de conducteur d'un véhicule de transport public particulier qui :

1° Est titulaire d'un permis de conduire autorisant la conduite du véhicule utilisé et pour lequel, selon le cas, le délai prévu au 3° de l'article L. 3123-1 du présent code ou le délai probatoire prévu à l'article L. 223-1 du code de la route est expiré lors de l'entrée initiale dans la profession ou, pour une personne relevant de l'article R. 3120-8-1, est titulaire d'un permis qui lui a été délivré depuis plus de trois ans à la date du dépôt de la demande prévue à cet article ;

2° Satisfait à une condition d'aptitude professionnelle conformément, selon le cas, soit à l'article R. 3120-7, soit aux articles R. 3122-13 ou R. 3123-2, soit à l'article R. 3120-8-1 ;

3° Satisfait à une condition d'honorabilité professionnelle conformément à l'article R. 3120-8 ou, pour les conducteurs relevant de l'article R. 3120-8-1, justifie de garanties d'honorabilité équivalentes.

L'autorité administrative compétente remet la carte professionnelle dans un délai maximum de trois mois suivant la date de la demande. A l'appui de sa demande, le conducteur fournit les documents justificatifs fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.

Le conducteur restitue sa carte professionnelle lorsqu'il cesse définitivement son activité professionnelle. A défaut d'avoir été restituée, elle lui est retirée par l'autorité administrative.

Il la restitue également lorsque l'une des conditions auxquelles sa délivrance est subordonnée par les dispositions du présent titre cesse d'être remplie. A défaut de restitution, elle lui est retirée après qu'il a été mis à même de présenter ses observations écrites sur la décision de retrait envisagée par l'autorité compétente.

#### **Article R. 3120-7**

Le respect de la condition d'aptitude professionnelle mentionnée à l'article L. 3120-2-1 est constaté par la réussite à un examen, propre à chacune des professions du transport public particulier de personnes.

Cet examen comprend des épreuves écrites d'admissibilité et une épreuve pratique d'admission dont le programme et les épreuves sont définis par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie.

Il est organisé dans les conditions prévues par les articles 24 à 24-2 et par le II de l'article 26 du code de l'artisanat.

Nul ne peut s'inscrire à ces examens si :

- 1° Il a fait l'objet, dans les dix ans qui précèdent sa demande, d'un retrait définitif de sa carte professionnelle en application de l'article L. 3124-11 ;
- 2° Il a fait l'objet, dans les cinq ans qui précèdent sa demande, d'une exclusion pour fraude lors d'une session à l'un des examens des professions du transport public particulier de personnes ;
- 3° Le délai probatoire applicable à son permis en vertu de l'article L. 223-1 du code de la route n'est pas expiré ou, le cas échéant, si la condition d'ancienneté prévue au 3° de l'article L. 3123-1 du présent code n'est pas remplie.

#### **Article R. 3120-8**

Nul ne peut exercer la profession de conducteur de véhicule de transport public particulier si figure au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, ou à son équivalent pour les non-nationaux, l'une des condamnations suivantes :

- 1° Une condamnation définitive pour un délit sanctionné en vertu du code de la route par une réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire ;
- 2° Une condamnation définitive pour conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule utilisé ou pour conduite malgré l'annulation du permis de conduire ou malgré l'interdiction d'obtenir la délivrance du permis, ou encore pour refus de restituer son permis de conduire après l'invalidation ou l'annulation de celui-ci ;
- 3° Une condamnation définitive prononcée par une juridiction, française ou étrangère, à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle d'au moins six mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle, trafic d'armes, extorsion de fonds ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

#### **Article R. 3120-8-2**

Tout conducteur exécutant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 est tenu de suivre, tous les cinq ans, un stage de formation continue dispensé par un centre de formation agréé conformément à l'article R. 3120-9. Le contenu de cette formation est défini par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie. L'accomplissement de cette obligation est sanctionné par la délivrance d'une attestation valable cinq ans.

### **Section 3 - Obligations générales relatives aux véhicules**

#### **Article R. 3120-10**

Sauf dispositions contraires du présent titre, les véhicules de transport public particulier sont soumis au contrôle technique dans les conditions prévues à l'article R. 323-24 du code de la route ou, le cas échéant, à l'article R. 323-26 du même code.

## **Opération de contrôles coordonnés en faveur d'une concurrence loyale dans le transport routier de marchandises, 10 infractions sanctionnées en 4 heures**

*Communiqué de presse de la Préfecture de Paris et d'Île-de-France publié le 21 octobre 2016*

La Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) a mené dimanche 16 octobre, entre 20 h et minuit, une opération de contrôles coordonnés sur quatre sites stratégiques d'Île-de-France (aires de repos sur autoroute, quais de chargement et de déchargement, plate-forme multimodale), afin de lutter contre la concurrence déloyale dans le transport routier de marchandises.

### **Dix infractions relatives à la concurrence déloyale sanctionnées**

Vingt contrôleurs des transports terrestres de la DRIEA, dix agents de contrôle de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) et huit policiers de la division régionale motocycliste poids-lourds se sont mobilisés sur cette opération, notamment pour sanctionner les fraudes au détachement.

Ainsi, dans le cadre de cette opération, 27 véhicules ont été contrôlés. 26 étaient immatriculés hors de France et 14 étaient en infraction. 18 infractions dont 10 relatives à la concurrence déloyale ont été relevées :

- quatre pour repos hebdomadaire pris en cabine ;
- quatre pour cabotage irrégulier ;
- deux pour absence d'attestation de détachement à bord du véhicule ou attestation non conforme.

Au total, ces infractions ont donné lieu à la perception de 9 765 euros de consignation. Jean-François Carencu, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, se félicite de cette opération d'envergure menée par les services régionaux de contrôle « *qui traduit la mobilisation permanente de l'État contre la concurrence déloyale dans le transport routier* ».

### **Un triple contrôle pour faire respecter une concurrence loyale**

Cette opération visait à contrôler spécifiquement le respect de trois réglementations :

- la réglementation sociale européenne et notamment le contrôle du repos hebdomadaire normal en cabine ;
- la réglementation du transport routier et notamment les règles relatives au cabotage routier de marchandises qui offrent la possibilité pour un transporteur européen de livrer des marchandises entre deux points du territoire d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen dans lequel il n'est pas établi ;
- la réglementation du travail qui prévoit la présence à bord du véhicule de l'attestation de détachement rendue obligatoire depuis le 1er juillet 2016 par l'application du décret n°2016/418 qui contraint les entreprises de transport basées hors de France et détachant des conducteurs routiers dans l'hexagone à respecter le code du travail français.

### **Le transport routier, un secteur concerné par la concurrence déloyale**

Le transport routier de marchandises s'est considérablement développé depuis une dizaine d'années et les volumes transportés aujourd'hui sont sans commune mesure avec ceux du passé, du fait de l'ouverture partielle du marché européen à la concurrence et de l'adhésion des nouveaux pays d'Europe de l'Est.

Les enjeux du contrôle de ce secteur régulé se sont déportés sur des risques nouveaux, qui relèvent de la concurrence faussée et du dumping social. Fraude au cabotage et au détachement, dérives de certains véhicules utilitaires légers se multiplient tandis que les conditions de vie et de travail d'une partie des conducteurs sont indignes de pays développés.

## Résolution du Parlement européen du 14 septembre 2016 sur le dumping social dans l'Union européenne

Le Parlement européen,

(...)

### I. Renforcer les contrôles et la coordination entre et par les États membres

1. estime que, bien qu'il n'existe pas de définition universellement partagée et juridiquement reconnue du dumping social, la notion recouvre un large éventail de pratiques abusives intentionnelles et le contournement de la législation européenne et nationale en vigueur (y compris les dispositions législatives et les conventions collectives d'application générale), qui permettent le développement d'une concurrence déloyale en minimisant de façon illégale la charge salariale et les frais de fonctionnement et aboutit à des violations des droits des travailleurs et à l'exploitation des travailleurs; estime que les conséquences de ces pratiques et situations peuvent avoir une incidence en ce qui concerne trois aspects essentiels :

- l'aspect économique: le recours de certains acteurs économiques à des pratiques illégales, telles que le travail non déclaré, ou à des pratiques abusives, telles que le travail indépendant factice, peut conduire à d'importantes distorsions du marché qui sont préjudiciables aux entreprises de bonne foi, notamment aux PME ;

- l'aspect social: le dumping social pourrait mener à une situation de discrimination et d'inégalité de traitement parmi les travailleurs de l'Union et les priver de la possibilité d'exercer véritablement leurs droits sociaux et du travail, y compris en matière de rémunération et de protection sociale ;

- l'aspect financier et budgétaire: le non-paiement des cotisations sociales exigibles et des impôts qui découle du dumping social représente une menace pour la viabilité financière des systèmes de sécurité sociale et des finances publiques des États membres ;

2. estime qu'il est essentiel de garantir des conditions de concurrence équitables et loyales dans l'ensemble de l'Union et de mettre fin au dumping social; souligne que les inspections du travail et/ou les partenaires sociaux jouent un rôle clé lorsqu'il s'agit de faire respecter les droits des travailleurs, de garantir des salaires décents conformément à la législation et aux pratiques des États membres, et de fournir des conseils aux employeurs; rappelle que les 28 États membres ont ratifié la convention n° 81 de l'OIT sur l'inspection du travail, et demande aux États membres de s'assurer que toutes ses dispositions soient mises en œuvre; demande à la Commission d'assister les États membres dans l'établissement de structures d'inspection du travail effectives et efficaces et de formuler une recommandation basée sur la convention n° 81 de l'OIT sur l'inspection du travail afin d'assurer la conformité avec les normes du travail et la protection des travailleurs, y compris des dispositions relatives au temps de travail, à la sécurité et à la santé; rappelle l'importance du rôle des partenaires sociaux dans le respect de la conformité avec la législation existante;

3. demande aux États membres de renforcer l'efficacité et de garantir les niveaux adéquats d'effectifs pour leurs organes de contrôle (notamment les inspections du travail et des affaires sociales, les agences et les bureaux de liaison), y compris pour l'interprétation et la traduction, notamment par le biais de l'échange de bonnes pratiques; demande instamment aux États membres de répondre au critère d'une personne chargée de l'inspection pour 10 000 travailleurs, tel que recommandé par l'OIT, et de s'assurer qu'ils disposent des moyens appropriés pour faire appliquer la législation européenne en matière de libre circulation des travailleurs et des services;

4. demande aux États membres d'améliorer la coopération transfrontalière entre les services d'inspection et de généraliser l'échange électronique d'informations et de données afin de mettre en place des contrôles plus efficaces pour prévenir et lutter contre la fraude sociale, le faux travail indépendant et le travail non déclaré, tout en reconnaissant l'importance de la protection des données, et en vue de la coopération obligatoire et de l'assistance mutuelle entre les États membres; encourage les États membres à élaborer des programmes de formation continue à l'échelle de l'Union pour les inspecteurs pour déterminer les nouvelles techniques de contournement des règles et organiser des contrôles transfrontaliers; reconnaît le travail de la Commission en ce qui concerne le financement des programmes d'apprentissage mutuel destinés aux inspecteurs du travail dans les États membres; souligne l'importance



de garantir l'accès des inspections nationales du travail et/ou des partenaires sociaux à tous les lieux de travail et adresses effectifs fournis par l'employeur, lorsque cette possibilité est prévue par le droit national et dans le respect de la vie privée, étant donné qu'il s'agit d'une condition préalable pour leur permettre de faire leur travail et d'examiner les cas de dumping social; recommande à la Commission d'envisager la transformation d'Euro Détachement en une plateforme permanente d'échange, de formation commune et de collaboration entre les inspecteurs du travail (et les fonctionnaires des bureaux de liaison pour travailleurs détachés) impliqués dans le contrôle et le suivi, qui pourrait faire partie ou travaillerait en coordination avec la plateforme contre le travail non déclaré;

5. encourage les États membres à créer, le cas échéant, des task forces ad hoc bilatérales et, si nécessaire, une task force multilatérale intégrant les autorités nationales compétentes et les inspecteurs du travail, pour effectuer, avec l'accord de tous les États membres concernés, des contrôles transfrontaliers sur site, dans le respect de la législation nationale de l'État membre dans lequel les contrôles ont lieu, dans le cas d'un dumping social présumé, de travail illégal ou de fraude, et d'identifier les "sociétés boîtes aux lettres", les agences de placement frauduleuses et les abus qui aboutissent à une exploitation des travailleurs; souligne que ces task forces pourraient travailler en coordination avec la plateforme contre le travail non déclaré et le comité des hauts responsables de l'inspection du travail afin de limiter la charge financière et qu'elles pourraient mettre en réseau les services d'inspection sociale nationaux en vue de favoriser l'échange d'informations; est également d'avis qu'une bonne coopération entre les autorités nationales et les partenaires sociaux est essentielle pour mettre un terme au dumping social et pour assurer une concurrence loyale au sein du marché unique ;

6. demande à la Commission et aux États membres d'assurer une mise en œuvre plus efficace de la législation existante et de renforcer la coopération entre les entités des États membres en charge des inspections du travail, en particulier en ce qui concerne le travail transfrontalier; se félicite du lancement de la plateforme européenne de lutte contre le travail non déclaré et des objectifs qu'elle s'est fixée pour renforcer la coopération dans le cadre de la prévention et de la dissuasion du travail non déclaré; espère que cette plateforme contribuera à détecter et à faire face aux infractions au droit du travail national et européen et aux dispositions de l'UE sur la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation de services;

7. souligne la nécessité de compléter les mesures de garantie des droits sociaux avec des actions de lutte contre la fraude fiscale et l'évasion fiscale, afin de garantir une concurrence loyale et des conditions équitables pour les entreprises;

8. note que le défaut de déclaration ou l'irrégularité de la déclaration figurent parmi les formes les plus courantes de contournement des règles relatives au détachement des travailleurs; recommande, dans le cas du détachement, d'imposer l'obligation, dans tous les États membres, de soumettre une déclaration au plus tard lorsque la prestation de services commence, et que ces déclarations soient inscrites dans un registre européen, ce qui en faciliterait la consultation, afin, de faciliter la coordination entre les États membres et de limiter les incertitudes juridiques qui résultent des différences de procédures et de documents, d'un pays à l'autre;

9. souligne que les autorités compétentes de l'État membre d'accueil, en concertation avec celles de l'État d'envoi, devraient pouvoir vérifier la fiabilité du formulaire A1 en cas de doutes sérieux quant à la réalité du détachement; invite le groupe de travail administratif ad hoc en charge du formulaire A1 à redoubler d'efforts en améliorant la fiabilité des formulaires A1 et à étudier la possibilité de faciliter la surveillance en recueillant les formulaires A1 dans un seul système numérique; appelle la Commission et les États-membres à prendre toutes les mesures nécessaires afin que le Système Européen pour l'échange électronique d'informations sur la sécurité sociale (EESSI) soit pleinement opérationnel, utilisé par tous les États-membres et adapté aux besoins des PME; souligne que l'amélioration de l'accès à l'information pour les travailleuses, les travailleurs, les employeurs et les inspecteurs du travail, par exemple via un site national unique, est un outil fondamental de lutte contre les infractions;

10. invite les États membres à ratifier et à mettre en œuvre la convention n° 189 de l'OIT pour les travailleuses et travailleurs domestiques; invite les États membres à mettre en place des cadres juridiques permettant l'emploi légitime de travailleuses et travailleurs domestiques et d'assistants à domicile afin de garantir la sécurité aux employeurs et des conditions d'emploi équitables et des conditions de travail correctes aux travailleurs; demande à la Commission et aux États membres d'évaluer les conditions de travail et d'emploi des travailleuses et travailleurs domestiques et à présenter, le cas échéant, des recommandations d'amélioration conformément aux traités en vigueur (notamment l'article 153, paragraphe 1, du traité FUE), y compris une formation adéquate et la mise à disposition d'informations sur

les droits et les obligations de cette catégorie de travailleurs;

11. note que les femmes sont les premières victimes du dumping social dans certains secteurs, notamment les services ménagers et les soins (en particulier les soins à domicile); invite la Commission, en collaboration avec les États membres, à examiner les situations dans lesquelles les femmes sont victimes de dumping social et salarial ou sont engagées dans un travail non déclaré, ainsi que la législation européenne en vigueur dans ce domaine;

12. invite les États membres à améliorer la coopération transnationale et locale entre les institutions publiques, les syndicats et les ONG en vue de résoudre les problèmes souvent très complexes auxquels les travailleurs migrants sont confrontés et de prendre en compte les conditions de travail ainsi que tous les autres éléments liés à la qualité de vie, y compris la santé en général, l'inclusion sociale et l'hébergement;

13. souligne l'importance des dispositions de la directive d'exécution 2014/67/UE sur l'application transfrontalière des amendes et/ou sanctions pécuniaires administratives, lesquelles contribueront à mettre fin aux infractions; estime que les autorités compétentes devraient pouvoir imposer des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives, y compris l'éventuelle suspension de la fourniture des services en cas d'infractions graves à la législation sur le détachement ou des conventions collectives applicables; estime que le montant de ces amendes doivent être dissuasives, et que la fourniture d'informations aux PME sur la législation en vigueur en matière de détachement devrait être améliorée;

14. demande aux États membres d'améliorer considérablement les échanges d'informations en matière de sécurité sociale concernant les travailleurs détachés, afin d'améliorer la mise en œuvre de la législation existante; réitère son appel à la Commission pour qu'elle examine l'intérêt éventuel de l'introduction et, le cas échéant, de la fourniture d'une carte européenne de sécurité sociale infalsifiable ou d'un autre document électronique à l'échelle de l'Union, sur lequel pourraient être sauvegardées toutes les données nécessaires au contrôle du statut du porteur au regard de la sécurité sociale sur la base de sa relation de travail, ainsi que les informations nécessaires liées aux missions de détachement du travailleur, dans le strict respect des règles relatives à la protection des données, notamment lorsque des données sensibles à caractère personnel sont traitées souligne toutefois que cela ne saurait restreindre ni entraver d'aucune manière le droit des autorités des pays d'accueil et des partenaires sociaux, dans le respect des lois et des pratiques nationales, d'examiner et de conduire des contrôles et vérifications du contenu des données d'une telle carte;

15. appelle de ses vœux l'élaboration d'une liste des entreprises à l'échelle européenne, y compris des entreprises "boîtes aux lettres", responsables de graves violations de la législation sociale et du travail européenne – après qu'elle en auront été avisées – consultable uniquement par les autorités d'inspection pertinentes ; demande que l'accès aux marchés publics, aux subventions publiques et aux fonds de l'Union européenne leur soit refusé pendant une période fixée légalement;

16. demande à l'Union et aux États membres de coopérer au niveau transfrontalier en ce qui concerne l'échange d'informations à des fins de répression, de donner aux autorités de surveillance un accès amélioré aux données des registres électroniques nationaux des États membres et du registre européen des entreprises de transport routier et d'ajouter à la liste des infractions portant préjudice à l'honorabilité des transporteurs routiers le non-respect de toute législation pertinente de l'Union; souligne que la responsabilité du non-respect de ces règles devrait incomber aux personnes à l'origine des ordres donnés aux salariés;

II. Comblent les lacunes réglementaires pour faire respecter le droit du travail et le droit social, tant au niveau national qu'europpéen, et aborder le principe d'égalité de traitement et de non-discrimination

17. demande à la Commission de combler les lacunes identifiées dans les règlements en vigueur afin de lutter de manière plus efficace contre la fraude sociale et fiscale et le dumping social ;

18. demande à la Commission de surveiller attentivement la mise en œuvre de la directive 2014/67/UE et l'efficacité de la plateforme contre le travail non déclaré dans la lutte contre les sociétés "boîte aux lettres" en généralisant davantage le principe selon lequel chaque société doit disposer d'un siège social et de veiller à ce qu'en cas de libre prestation des services utilisant des travailleurs détachés, chaque prestataire de services concerné ait une "véritable activité" dans l'État membre d'établissement et, dès lors, constitue une "véritable entreprise"; rappelle l'importance de la réalité d'une "activité substantielle" des entreprises dans leur État d'origine comme élément qualificatif du détachement; rappelle que la commission de l'emploi et des affaires sociales a rejeté la proposition de directive relative

aux sociétés unipersonnelles à responsabilité limitée, étant donné que certaines des dispositions proposées pourraient faciliter la création d'entités dont les activités sociales et économiques sont fictives et ne respectent pas les obligations conventionnelles et légales, et entraînent la perte de milliards d'euros de recettes fiscales; demande à la Commission d'étudier la possibilité de proposer la mise en place d'un registre commercial transparent et accessible de toutes les entreprises de l'Union et l'utilisation obligatoire de l'EESSI;

19. invite la Commission européenne à lancer un nouveau rapport établissant un bilan des améliorations apportées par les États membres à leurs administrations et systèmes fiscaux dans le cadre de la lutte contre la fraude fiscale, comme cela a été proposé dans la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour renforcer la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale" (COM(2012)0722);

20. note que la directive 96/71/CE se réfère aux seuls articles 64 et 74 du traité FUE liés à la libre prestation de services et à la liberté d'établissement, alors qu'un des principaux objectifs de la directive concerne la protection des travailleurs; rappelle par ailleurs l'importance des articles 151 et 153 du TFUE qui fixent pour objectifs à l'UE et à ses États membres la promotion de l'emploi, l'amélioration des conditions de vie et de travail, une protection sociale adéquate, la promotion du dialogue social ou encore la lutte contre les exclusions;

21. reconnaît les risques liés aux longues chaînes de sous-traitance; rappelle que les États membres peuvent instaurer, au niveau national, en concertation avec les partenaires sociaux concernés, des mécanismes de "responsabilité solidaire", applicables aux entreprises locales et étrangères, afin de permettre aux salariés locaux et étrangers de faire valoir leurs droits; rappelle que cette possibilité a été confirmée par la directive 2014/67/UE; demande à la Commission de surveiller étroitement l'application de l'obligation imposée aux États membres par la directive, à savoir mettre en place des mesures qui garantissent que, dans les chaînes de sous-traitance du secteur de la construction, les travailleurs détachés puissent tenir le titulaire du marché, dont leur employeur est un sous-traitant direct, comme étant responsable du respect des droits des travailleurs;

22. note les difficultés liées à la directive 96/71/CE et à sa mise en œuvre; souligne l'importance de s'attaquer à ces problèmes afin d'assurer des conditions de travail équitables, le respect des droits des travailleurs et des conditions de concurrence égales pour le détachement de travailleurs et les entreprises locales dans le pays d'accueil, ce qui est particulièrement important pour les PME; appelle à une mise en œuvre en temps utile de la directive 2014/67/UE; prend acte de la proposition de la Commission de réviser la directive 96/71/CE en intégrant une limite pour les périodes de détachement, en introduisant des dispositions sur les niveaux de rémunération et en définissant des conditions de travail et d'emploi de manière à garantir le respect du principe d'égalité de traitement et l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité, qui sont consacrés par le droit de l'Union depuis les traités fondateurs; insiste pour que les règles sur le détachement des travailleurs soient claires, proportionnées et justifiées; souligne la nécessité de respecter les conventions collectives et les systèmes de relations professionnelles du pays d'accueil;

### **Travailleurs mobiles : lutter contre le dumping social dans le domaine des transports**

23. demande une intensification de la surveillance de l'application des règles relatives au temps de travail et de repos dans le secteur du transport routier; appelle de ses vœux l'amélioration des dispositifs de surveillance et la mise en place dans les meilleurs délais de tachygraphes intelligents à usage professionnel en vue de la mise en œuvre correcte, efficiente et non-discriminatoire de la législation existante par les États membres sans créer de charge administrative supplémentaire injustifiée; demande à la Commission d'envisager la possibilité de créer un "fichier opérateur électronique et intégré" pour l'ensemble des opérateurs titulaires de la licence communautaire en vue de mettre en commun toutes les données pertinentes relatives au transporteur, au véhicule et au conducteur collectées lors de contrôles routiers;

24. demande un renforcement des contrôles du respect des temps de travail, de disponibilité, de conduite et de repos dans tous les secteurs pertinents comme le secteur du bâtiment, de la restauration, de la santé et du transport, ainsi que des sanctions en conséquence pour les infractions graves;

25. invite la Commission à envisager de créer une agence européenne du transport routier, chargée de faire appliquer correctement la législation de l'Union et de promouvoir la coopération entre tous les États membres sur ces questions;

26. invite la Commission à coordonner et à renforcer la coopération entre autorités nationales en matière de législation

relative au transport routier, notamment par un échange d'informations et d'autres efforts visant à soutenir l'application de la législation et à garantir des conditions équitables pour les opérateurs; note que l'application de la législation dans ce domaine relève essentiellement de la compétence des États membres; demande instamment aux États membres de coopérer plus étroitement avec Euro Contrôle Route et le Réseau européen de la police de la circulation (TISPOL), afin de renforcer l'application de la législation relative au transport routier en Europe en garantissant sa mise en œuvre équitable et appropriée;

27. invite la Commission à appliquer de manière collective, au personnel mobile dans le transport routier, l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 593/2008 (Rome I) tel qu'interprété par l'arrêt de la Cour de justice dans l'affaire Koelzsch [C-29/10, arrêt de la Cour (grande chambre) du 15 mars 2011];

28. demande à la Commission et aux États membres de procéder à des échanges de vues pour clarifier les dispositions pertinentes afin de pouvoir opérer une distinction entre salariés et travailleurs indépendants pour lutter contre le "travail des faux indépendants", et demande à la Commission de proposer des recommandations spécifiques fondées sur les indicateurs attestant l'existence d'une relation de travail conformément à la recommandation n° 198 de l'OIT sur la relation de travail, qui ne porte pas préjudice aux vrais travailleurs indépendants ayant peu de clients; souligne la nécessité de contrôler la situation professionnelle des travailleurs tels que les pilotes de ligne et les conducteurs de trains et leur relation de travail avec les entreprises pour lesquelles ils travaillent; souligne que le travail indépendant factice a de lourdes conséquences en termes de protection sociale des travailleurs et de sécurité, et peut avoir une incidence sur la libre concurrence;

29. refuse toute nouvelle libéralisation du cabotage tant que la mise en œuvre du cadre législatif actuel n'aura pas été renforcée; encourage la Commission à proposer des règles améliorées afin d'assurer une meilleure application et de faciliter les contrôles; invite la Commission à revoir la directive relative aux transports combinés (directive 92/106/CEE) afin d'éliminer les pratiques déloyales et appelle à prendre des mesures supplémentaires pour assurer la conformité avec la législation sociale dans ce secteur;

30. demande aux États membres qui appliquent un système de péage de mettre les données de ce système à la disposition des autorités de contrôle, afin qu'elles puissent contrôler plus efficacement les activités de cabotage;

31. recommande que, dans les cas d'acquisitions et de transferts de propriété des entreprises, ces conditions requises soient explicitées de manière claire pour qu'elles ne soient pas abandonnées mais plutôt conservées dans les nouveaux contrats, au sens de la directive 2001/23/CE relative au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises. ; (...)

54. demande à la Commission de prendre en compte dans la mesure du possible les recommandations de la présente résolution;

55. souligne la nécessité de mieux coordonner les différentes politiques européennes;

56. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## COMMUNIQUE DE PRESSE

**Alain Vidalies a réuni le 3ème comité d'évaluation de la politique publique de contrôle des transports routiers**

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a réuni le 3<sup>ème</sup> comité d'évaluation de la politique publique de contrôle des transports routiers. Il s'agissait de la réunion conclusive de cette mission lancée par le Premier ministre en novembre 2015, qui avait décidé de retenir la politique de contrôle des transports routiers dans le programme d'évaluation des politiques publiques.

Dès avril 2016, Alain Vidalies s'est engagé sur les premières pistes identifiées par la mission et a lancé trois chantiers pour renforcer l'efficacité des contrôles. La réunion de ce jour a permis de dresser un point d'étape sur ces travaux et d'annoncer de nouvelles décisions :

- **L'intensification des contrôles sur les lieux de chargement et de déchargement.**
  - o Depuis avril 2016, des instructions ont été données en ce sens aux préfets et aux services régionaux. Leurs premiers retours ont permis de confirmer toute l'efficacité de ce type de contrôles. Cette intensification sera donc poursuivie et les modes opératoires rationalisés et harmonisés.
- **Le renforcement des sanctions administratives et pénales**, afin de rendre les contrôles plus dissuasifs.
  - o En coordination avec le ministère de la Justice, une mission conjointe de l'Inspection générale des services judiciaires et du Conseil général de l'environnement et du développement durable va être lancée, afin de proposer les évolutions législatives et réglementaires concrètes renforçant le dispositif de sanctions et la collaboration interministérielle dans ce domaine.
- **L'intensification des actions de lutte contre les fraudes.**
  - o Comme il s'y était engagé, Alain Vidalies a mis en place une « *task force anti- fraude* », groupe d'experts référents en recherche de systèmes frauduleux, afin de renforcer la détection des fraudes au tachygraphe et de préparer les futurs outils de contrôle prévus dans le nouveau règlement. Cette équipe, qui s'est réunie pour la première fois en juin 2016, a déjà permis d'identifier des systèmes organisés de fraudes et d'y mettre fin.
  - o Afin d'appuyer les contrôleurs dans leur travail sur le terrain, Alain Vidalies vient également de signer un marché d'équipement d'outils de diagnostic pour l'aide à la recherche des fraudes, dont le déploiement est en cours.
  - o Les contrôleurs les plus expérimentés participent régulièrement aux rencontres organisées par Euro Contrôle Route. Alain Vidalies a annoncé la mise en place d'une « Master Class » nationale, qui leur permettra de décliner cette expertise et d'en renforcer la diffusion et le déploiement sur le terrain. La première session est prévue dès le mois de décembre 2016.

Le Secrétaire d'Etat a remercié les acteurs de la mission pour leurs contributions, qui permettent à l'ensemble des acteurs de partager à la fois un diagnostic et des orientations pour l'avenir. Ces travaux se poursuivront aux niveaux interministériel et européen. Les membres du comité d'évaluation de la politique publique de contrôle des transports routiers ont été invités faire part de leurs observations sur les propositions de la mission d'ici fin octobre.

**Afin de prendre en compte les enjeux identifiés lors de cette mission, Alain Vidalies a annoncé sa décision d'actualiser l'instruction gouvernementale du 24 décembre 2013 relative à la régulation et au contrôle des transports routiers**, qui définit les orientations prioritaires de l'action de l'Etat dans ce domaine.

« Depuis 2012, le Gouvernement mène une action résolue en faveur d'une concurrence loyale dans le transport routier de marchandises. Lors de mon déplacement le 8 septembre sur une opération de contrôle routier, j'ai pu constater l'excellence de nos services mais aussi l'ampleur des fraudes auxquelles ils font face. Que chacun soit assuré de la détermination du Gouvernement à mener une lutte implacable pour le respect des règles », a affirmé Alain Vidalies.

Extraits de « *Analyse de la verbalisation du travail illégal en 2016, Direction Générale du Travail, janv. 2018* »

### Le recours au détachement continue d'augmenter en 2016 et en 2017

(...)

En 2017, 1 088 883 déclarations (ou attestations) ont été réalisées en France par des entreprises étrangères, dont 208 588 déclarations de détachement hors transport et 880 295 attestations de transport<sup>[1]</sup>. Les attestations de transport représentent 81 % des déclarations faites en 2017. Ces déclarations concernent 1 396 396 salariés détachés, dont 516 101 pour les déclarations de détachement hors transport.

[1] Les déclarations spécifiques pour le secteur du transport (attestations de détachement) ont été instaurées en 2016 et rendues obligatoires dans SIPSI au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

(...)

Pour tous les secteurs autres que le transport, les pays qui détachent le plus grand nombre de salariés en France sont **l'Allemagne** (37 507 déclarations), **l'Espagne** (25 691 déclarations), **le Portugal** (20 997 déclarations), **la Belgique** (19 287 déclarations), **l'Italie** (17 288 déclarations), **la Pologne** (16 693 déclarations) et **le Luxembourg** (14 433 déclarations).

Dans le secteur du transport, c'est **la Pologne** (212 776 attestations) qui arrive en tête suivie de **l'Espagne** (105 072 attestations), de **la Roumanie** (99 028 attestations), de **la Lituanie** (61 256 attestations), du **Portugal** (55 372 attestations), de **l'Allemagne** (48 293 attestations) et des **Pays-Bas** (45 414 attestations).

A eux seuls, ces sept pays concentrent 73 % des déclarations de détachement hors transport et 71 % des attestations de transport faites en France en 2017.

Si l'on prend en considération non plus le pays d'établissement de l'entreprise mais la nationalité des salariés, pour tous les secteurs autres que le transport, ce sont les **ressortissants portugais** (74 425 salariés), **polonais** (61 119 salariés), **allemands** (45 164 salariés), **roumains** (44 671 salariés), **français** (37 680 salariés), **belges** (36 824 salariés), **espagnols** (33 840 salariés) **et italiens** (32 967 salariés) qui sont le plus souvent détachés en France.

Dans le secteur du transport, ce sont les **ressortissants polonais** (171 498 salariés), **roumains** (145 554 salariés), **ukrainiens** (90 905 salariés), **espagnols** (60 786 salariés), **bulgares** (47 076 salariés), **néerlandais** (41 380 salariés), **hongrois** (38 301 salariés) et **allemands** (37 381 salariés).

Ces huit nationalités concentrent à elles seules près de 70 % du flux de main d'œuvre détachée en France en 2017.

(...)

### La lutte contre le travail illégal dans les transports

Dans le secteur des transports, qui est l'un des secteurs prioritaires du PNLT 2016-2018, la volonté des pouvoirs publics de lutter contre les fraudes au détachement et le travail illégal passe par la pleine application du droit du détachement en tenant compte des spécificités du secteur.

Ainsi, le décret du 7 avril 2016 a adapté, dans le code des transports, les dispositions du code du travail aux entreprises de transport détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national.

Ce texte a adapté tant le régime de la déclaration préalable de détachement, à laquelle se substitue dans le secteur des transports une attestation de détachement, que la solidarité des maîtres d'ouvrage et donneurs d'ordre intervenant dans le cadre de contrats de transport pour le compte de transporteurs étrangers.

Sur initiative de la DGT et de la DGITM, un séminaire regroupant les agents de contrôle et l'encadrement des DIRECCTE et DREAL a été organisé le 24 février 2017 ayant pour thème le contrôle des fraudes au détachement dans le transport routier. Il a été ouvert par le secrétaire d'Etat aux transports.

Il s'agissait de concrétiser un travail engagé de rapprochement et de renforcement de la coopération des deux ministères et des deux services de contrôle sur le sujet de la fraude au détachement dans un contexte de mise en demeure de la France par la Commission européenne sur le détachement dans les transports routiers.

(...)

## Cash Investigation. Salariés à prix cassé : le grand scandale

Présenté par Elise Lucet, diffusé le 22/03/2016 - Durée : 02h15

France Télévisions - Mis à jour le 23/03/2016 | 10:07 - Publié le 15/03/2016 | 20:56

Avec la directive « détachement des travailleurs », l'Europe a inventé la délocalisation près de chez soi. Un travailleur détaché, c'est un Européen qui vient exercer son métier en France. Les conditions ? Le patron doit lui payer un salaire français et prévoir de quoi le nourrir et le loger. L'avantage ? Les cotisations sociales sont payées dans le pays d'origine. En France, c'est 38% en moyenne de cotisations patronales, alors qu'en Roumanie, c'est 27%, au Portugal 23%, et en Pologne tout juste 18%... Ce « dumping social » est une aubaine totalement légale pour les employeurs.

Aujourd'hui, on compte officiellement 230 000 travailleurs détachés en France, 30 fois plus qu'il y a quinze ans. Et certains patrons n'hésitent pas à frauder ce système déjà avantageux : ils imposent des salaires au rabais et des horaires de forçat à cette main-d'œuvre docile, qui n'est parfois même pas déclarée. La perte sèche de cotisations pour le système de protection sociale est estimée à 400 millions d'euros. "Cash Investigation" dévoile les méthodes des entreprises pour casser le prix du travail.

### Un Meccano à échelle européenne

L'enquête démarre à Dunkerque, sur le chantier d'un terminal méthanier piloté par EDF. Sophie Le Gall a découvert que des ouvriers roumains trimaient jusqu'à 55 heures par semaine, pour moins que le Smic. Certains mois, ils ne sont même pas payés... Des entreprises pourvoyeuses de main-d'œuvre se sont fait une spécialité de ce « détachement frauduleux ». La championne européenne toutes catégories s'appelle Atlanco, une entreprise irlandaise d'intérim qui fournit des travailleurs low cost à toute l'Europe, notamment dans l'agroalimentaire ou le BTP. Parmi ses clients, on retrouve des mastodontes comme Bouygues. L'entreprise irlandaise a fait signer des contrats de travail chypriotes écrits en grec à des ouvriers polonais pour travailler en France... Un jeu de Meccano social dans lequel des milliers de salariés ont été bernés et des millions d'euros de cotisations sociales sont partis en fumée.

### Fraude sociale et travail dissimulé

Le chantier de l'EPR de Flamanville, le plus grand chantier français de Bouygues, est un exemple emblématique de cette fraude à grande échelle. Une partie des salariés fournis par Atlanco n'étaient pas déclarés. Le préjudice s'élève à de plus de 2,5 millions d'euros pour l'Urssaf. Autant de moins pour les retraites, les allocs, la sécu ou le chômage... Condamné en première instance pour « travail dissimulé, le groupe Bouygues a écopé d'une amende de... 25 000 euros. Un montant 100 fois moins important que les cotisations non versées ! En France, l'ardoise d'Atlanco s'élève à 23 millions d'euros en cotisations et impôts impayés.

### Les forçats de la route

Pour le dernier volet de l'enquête, il faut prendre la route. Avec l'ouverture du marché européen, une entreprise française peut sous-traiter le transport d'une cargaison allemande à une firme italienne avec un camion belge conduit par un chauffeur polonais... Dans cet imbroglio de nationalités et de réglementations, les contrôles sont peu efficaces et les chauffeurs européens sont devenus des forçats de la route. Des « esclaves modernes », selon ce chauffeur roumain « détaché » en France qui touche un salaire de 237 euros brut par mois, vit dans son camion et passe ses week-ends sur le parking de son entreprise, faute de pouvoir rentrer chez lui. Son employeur ? Geodis, une entreprise française filiale de la SNCF... Le grand scandale des salariés à prix cassé touche aussi les fleurons du secteur public.

"Salariés à prix cassé : le grand scandale", une enquête de Sophie Le Gall.

**Extrait de la fiche pratique « Exploitant ou conducteur de voiture avec chauffeur (VTC)** *(Service-Public-Pro.fr, vérifié le 20 oct. 2017)*

### **Compétences professionnelles**

Le chauffeur de VTC est tenu :

- d'être titulaire du permis B en cours de validité, depuis plus de 3 ans ;
- d'obtenir une attestation d'aptitude physique délivrée par le préfet ;
- de réussir un examen (qui remplace la formation initiale de 250 heures) ;
- ou d'avoir une expérience de chauffeur professionnel de transport de personnes, d'au moins 1 an au cours des 10 années précédentes.

Les chauffeurs condamnés pour certains délits (peine d'au moins 6 mois de prison pour vol, abus de confiance, délit du code de la route notamment) ne peuvent pas exercer.

### **Carte professionnelle**

Le chauffeur de VTC doit obligatoirement détenir une carte professionnelle pour exercer son activité. Lors de sa prestation, la carte professionnelle doit être apposée sur le pare-brise ou sur le véhicule de telle façon que la photographie soit visible de l'extérieur. Il peut la retirer quand il n'exerce pas son activité.

Pour l'obtenir, la demande doit être adressée par écrit au préfet du département de son domicile (ou au préfet de police à Paris).

Les préfectures sont compétentes pour délivrer la carte professionnelle (elles instruisent, examinent et valident les dossiers de demande de carte). Toutefois, la préfecture de police n'est compétente que pour les conducteurs/demandeurs domiciliés à Paris seulement.

L'imprimerie nationale fabrique les cartes professionnelles (cartes sécurisées). Toutes les cartes professionnelles fabriquées depuis le 1er juillet, sont payantes : le demandeur de la carte, si son dossier est validé par la préfecture de police, doit donc effectuer un paiement auprès de l'imprimerie nationale (le coût et les modalités sont en cours de finalisation).

La carte professionnelle est délivrée au plus tard dans les 3 mois. Sans réponse dans un délai de 2 mois, la demande est considérée comme refusée.

La carte professionnelle a une durée de validité de 5 ans à partir de la date de sa délivrance.

Le chauffeur doit rendre sa carte professionnelle dès qu'il cesse son activité.

### **Stage de formation continue**

Le chauffeur doit suivre tous les 5 ans un stage de formation continue de 14 heures dans un centre de formation agréé.

Elle peut être fractionnée en 4 périodes de 3h30 au cours d'une période de deux mois maximum.

La formation doit porter sur la réglementation générale du droit des transports et de la sécurité routière, les innovations dans la gestion de la relation avec les clients et les évolutions des pratiques professionnelles, etc.

À l'issue du stage, une attestation de l'organisme de formation, signée et datée, valable 5 ans, doit être remise au chauffeur formé.



## Uber : des mesures pour sortir de la crise

Face au conflit qui oppose les chauffeurs de VTC aux plates-formes, le médiateur a présenté ses préconisations. Il demande à Uber un geste financier.

LE MONDE ECONOMIE | 01.02.2017 à 12h28 • Mis à jour le 01.02.2017 à 17h40 | Par Philippe Jacqué

Sera-ce suffisant pour **mettre** fin à la crise qui secoue **le monde** des chauffeurs VTC ? Mercredi 1er février, Jacques Rapoport, le médiateur nommé fin 2016, devait **présenter** à la mi-journée ses préconisations pour **sortir** du conflit qui oppose les chauffeurs VTC et les plates-formes. Après avis de tous les acteurs, il remettra un texte au gouvernement vendredi 3 février.

Ces recommandations sont assez simples. Elles tiennent sur une simple feuille de papier. Le médiateur demande tout d'abord à Uber un geste financier pour aider de manière transitoire au redressement financier des chauffeurs. Ensuite, il propose de lancer un examen individuel de chaque chauffeur en difficulté. Ce travail serait pris en charge par les plates-formes.

Cela pourrait remédier, assure-t-il à la crise de ce métier, qui est de deux ordres, conjoncturel et structurel. Après les attentats, l'activité économique a fortement ralenti à Paris, qui concentre l'activité des VTC, et a donc touché de plein fouet les chauffeurs. Dans le même temps, les décisions tarifaires d'Uber (baisse des prix, puis hausse de sa commission de cinq points) ces dix-huit derniers mois ont été perçues très négativement par les chauffeurs et ont suscité une forte hostilité.

### M. Rapoport menace de demander à l'Etat de légiférer

*« Je n'ai pas à commenter la stratégie d'Uber, qui souhaite élargir le marché en augmentant les volumes de courses, grâce à des prix bas, mais je pense que, pour rétablir la confiance avec ses chauffeurs, la plate-forme devrait faire un geste. »* Et ce tandis qu'en décembre 2016 Uber avait déjà annoncé la mise en place d'un fonds de deux millions d'euros pour soutenir ses membres.

Si ses premières préconisations ne sont pas suivies d'effet, M. Rapoport menace de demander à l'Etat de légiférer afin d'imposer *« un prix plancher pour les courses »*. *« Cela permettrait aux chauffeurs VTC une sorte de smic, que l'on pourrait appeler pour ces indépendants, un revenu minimum professionnel de croissance, explique le médiateur. Une telle mesure pourrait être prise au nom de l'ordre public social. »*

Pour ce marché, qui concentre des acteurs indépendants, ce serait une première. *« Les chauffeurs sont aujourd'hui bien indépendants sur le papier, car ils ont la liberté de travailler, mais, dans les faits, ils sont très dépendants des plates-formes, précise le médiateur. Ce sont ces dernières qui fournissent les clients, fixent les prix et encaissent les courses... »*

### Objectiver un certain nombre de données du marché des VTC

Cette mesure viendrait compléter la loi travail de Myriam El Khomri, qui a déjà mis en place un régime de protection sociale pour les chauffeurs indépendants financés par les plates-formes pour les accidents du travail et la formation. Le médiateur refuse de demander la requalification des indépendants en salariés des plates-formes, comme certaines associations ou syndicats le réclament. Cela mettrait en péril toute l'économie du secteur et provoquerait un retour au système antérieur dit *« de la grande remise »*, avec une réduction drastique du nombre de chauffeurs VTC.

Sur le fond, la médiation de M. Rapoport a permis d'objectiver un certain nombre de données du marché des VTC. Selon la médiation, *« le revenu moyen d'un chauffeur indépendant s'établit à environ 1 700 euros par mois, et ce sans prendre en compte les congés payés ou la couverture santé et retraite. Pour leur part, les chauffeurs salariés ou les autoentrepreneurs sont très loin de ce niveau »*.

### Améliorer la gestion des « déconnexions »

Les plates-formes et les associations de chauffeurs se sont mises d'accord sur ces données. Sur la base de quarante heures d'activité hebdomadaires, le revenu mensuel peut-être nul ou atteindre jusqu'à 1 100 euros. Il faut ensuite retrancher le coût de la protection sociale évaluée, qui représente environ 30 % du revenu pour un indépendant au régime social des indépendants (RSI). Sur la base de soixante heures de travail, le revenu mensuel s'établit entre 1 200 et 2 600 euros. *« Ce sont des revenus peu élevés, qui se rapprochent d'autres métiers requérant les mêmes*

*qualifications* », précise M. Rapoport.

Pour aider les chauffeurs à s'en sortir à long terme, le médiateur encourage les plates-formes et les associations de chauffeurs à identifier les bonnes pratiques pour maîtriser au mieux leurs charges. En parallèle, il propose d'améliorer la gestion des « déconnexions » des chauffeurs aux plates-formes, un objet récurrent de critique des conducteurs, ces derniers contestant le côté arbitraire de cette décision. Il souhaite la mise en place d'une « *gestion contradictoire des déconnexions* », grâce à l'installation, notamment, d'une commission d'appel.

**Arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur**

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code des transports, notamment ses articles R. 3122-6 et R. 3120-11,

Arrêtent :

**Article 1**

En application du deuxième alinéa de l'article R. 3122-6 susvisé, les voitures de transport avec chauffeur doivent être âgées de moins de six ans, sauf s'il s'agit de véhicules de collection.

Les véhicules de transport avec chauffeur doivent être munis d'au moins quatre portes et avoir une longueur hors tout minimale de 4,50 mètres et une largeur hors tout minimale de 1,70 mètre.

Leur moteur doit avoir une puissance nette supérieure ou égale à 84 kilowatts.

**Article 2**

Les dispositions de l'article 1er ne sont pas applicables aux catégories de véhicules hybrides et électriques mentionnées à l'article R. 3120-11 susvisé.

**Article 3**

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 26 mars 2015.

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le préfet, délégué à la sécurité et à la circulation routières,

J.-R. Lopez

Le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique,

Pour le ministre et par délégation :

La directrice générale de la concurrence, de la consommation, et de la répression des fraudes,

N. Homobono

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Pour le secrétaire d'État et par délégation :

Le directeur des services de transport,

T. Guimbaud