

Bulletin des transports et de la logistique

FLUVIAL

Nouvelle réglementation

LOGISTIQUE URBAINE : Le défi de réinventer les espaces de livraison

TRM ITALIE : Un nouveau système de surveillance des camions

L'INTERVIEW : Nicolas Doucerain, Valumen

Jurisprudence

ENTRAVE À LA CIRCULATION : Face à la liberté d'expression

TRAVAIL EFFECTIF ET TRAJETS : Rappel de notions

VENTE ET TRANSPORT : Qui paye les accises ?

SOMMAIRE

INFORMATIONS

- 34 **EN BREF**
- 35 **FLUVIAL**
Nouvelle réglementation
- 36 **LOGISTIQUE URBAINE**
Le défi de réinventer les espaces de livraison
- 37 **TRM ITALIE**
Un nouveau système de surveillance des camions
- 38 **BLOC-NOTES**
CEE et bonification : Revalorisation d'un coefficient
- 38 **INTERDICTIONS DE CIRCULER**
- 39 **L'INTERVIEW**
Nicolas Doucerain, Valumen
- 40 **L'ESSENTIEL**

JURISPRUDENCE

- 42 **ENTRAVE À LA CIRCULATION**
Face à la liberté d'expression
- 43 **TRAVAIL EFFECTIF ET TRAJETS**
Rappel de notions
- 44 **VENTE ET TRANSPORT**
Qui paie les accises ?
- 45 **AÉRIEN VOYAGEUR**
Voyage gratuit et réacheminement
- 46 **FERROVIAIRE VOYAGEURS**
Question de genre et RGPD
- 47 **PERMIS DE CONDUIRE**
La fraude ne paie pas...

INFORMATIONS

En bref

2024 : année record de défaillances avec 67 830 procédures

Au quatrième trimestre 2024, la France a enregistré 18 709 défaillances d'entreprises tous secteurs confondus, portant le total annuel à 67 830 procédures. Un chiffre sans précédent, selon le cabinet Altares.

Si l'on regarde par activité, au dernier trimestre 2024, ce sont 557 entreprises du TRM qui ont été défaillantes. Ce qui correspond à une hausse de 13% par rapport au 3^e trimestre. Le fret de proximité affiche une augmentation de 11% sur la période, tandis que le transport interurbain a été particulièrement sous tension, avec une hausse de 18%.

Au total, pour l'ensemble de l'année 2024, le cabinet Altares a recensé 1959 entreprises de transport françaises qui ont enregistré des défaillances, soit une augmentation de près de 30% par rapport à 2023. Parmi ces entreprises en difficulté, 26 ont bénéficié d'une procédure de sauvegarde (+8,3%), 568 ont été placées en redressement judiciaire (+39,6%), tandis que 1365 transporteurs ont été contraints à la liquidation, représentant une hausse de 26,3% par rapport à l'année précédente.

« Altares constate que les retards de paiement augmentent : +1,5 jour entre janvier et décembre 2024, soit quasiment 14 jours au total. Un record que nous n'avions plus vu depuis la crise sanitaire. Dans ces conditions, si on peut envisager d'être sur le point de toucher un pic de défaillances, on peut aussi craindre qu'il s'agisse d'un plateau, et donc d'un risque commercial, avec lequel il va falloir composer encore plusieurs mois », commente Thierry Millon directeur des études Altares.

Pénurie de parkings PL : un « danger » pour la sécurité aux Pays-Bas

Les Pays-Bas souffrent d'un manque de 4 400 places de parking pour camions, « mettant en danger la sécurité des conducteurs et de leurs cargaisons », alerte l'organisation patronale Transport et Logistique des Pays-Bas (TLN). Faute de solutions adaptées, les conducteurs sont contraints de stationner dans des lieux risqués, compliquant le respect des périodes de repos obligatoires. « Les parkings sont saturés, obligeant les chauffeurs à prendre des risques », cingle Elisabeth Post, présidente de TLN. À l'occasion de la Journée nationale des chauffeurs routiers, le 12 décembre dernier, TLN, avec les syndicats CNV et FNV, a appelé le gouvernement à intégrer des parkings dans la planification industrielle et à mieux exploiter les sites existants.

Volvo Trucks lance le service Battery-as-a-Service

Pour faciliter l'acquisition des camions électriques, Volvo Trucks France innove avec le contrat « Battery-as-a-Service », dissociant la propriété des batteries et des véhicules. Ce modèle permet aux transporteurs de réduire leurs investissements initiaux et de maîtriser leurs coûts grâce à une facturation basée sur la consommation réelle en kWh. Cette solution a été mise en œuvre pour la première fois en France avec le concours du transporteur savoyard Megevand Frères, pour l'acquisition d'un Volvo FM 100% électrique. Le dispositif inclut des batteries interchangeables et une facturation basée sur la télématique embarquée, garantissant un suivi précis de la consommation. ●

CARBURANT : DONNÉES CNR (source : www.cnr.fr)

Indice (Base 100 en décembre 2000) - Moyenne mensuelle sur décembre, hors TVA, avec remboursement TICPE	188,57
Indice (Base 100 en décembre 2000) - Moyenne mensuelle sur décembre, hors TVA, sans remboursement TICPE	197,23
Prix à la cuve, fin décembre 2024, hors TVA, enquête CNR :	1,3326

CARBURANT : RELEVÉ DIREM

(source : DGEC) 17 janvier 2025

Gazole HT	0,8269	TTC	1,7233
-----------	--------	-----	--------

COURS DU DTS (cours du DTS sur www.imf.org)

Lundi 13 janvier 2025 1.267000	Mardi 14 janvier 2025 1.264020	Mercredi 15 janvier 2025 1.259930	Jeudi 16 janvier 2025 1.263150	Vendredi 17 janvier 2025 1.260300
-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------

FLUVIAL

Par Agathe Gaudefroy

Nouvelle réglementation

Un décret du 15 janvier 2025 (D. n° 2025-50, 15 janv. 2025, NOR : ATDT2400248D, JO 16 janv.) vient de transposer de nouvelles règles pour le transport fluvial. Il encadre la navigation sur les eaux intérieures en fixant un cadre de contrôle avec des sanctions. La nouvelle réglementation concerne notamment l'obtention de la capacité en matière de transport de passagers – et de marchandises pour la Guyane –, les temps de travail et temps de repos à bord ou encore les péages applicables au transport de passagers. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 16 janvier 2025, à l'exception de celles relatives à l'agrément des organismes de contrôle, qui seront applicables à compter du 1^{er} juillet de la même année.

La partie réglementaire « *Navigation intérieure et transport fluvial* » du Code des transports est rafraîchie par le décret n° 2025-50 du 15 janvier 2025, qui intègre de nouvelles règles pour la conduite de bateaux de passagers et de transport de marchandises sur les eaux intérieures.

Nouvelles sanctions

Le régime qui sanctionne **la navigation en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants** pouvant donner lieu au retrait temporaire de 6 mois maximum ou définitif de l'attestation de capacité de conduite (C. transp., art. R. 4271-2 et 3) est précisé : il suivra désormais celui du Code de la route (C. transp., art. R. 4271-4 et 5). Les mesures et sanctions prévues par les articles R. 234-1 à R. 234-4 du Code de la route s'imposeront ainsi aux conducteurs de bateaux ayant commis l'infraction. De même, la procédure de dépistage applicable aux conducteurs routiers (C. route, art. R. 235-1 à R. 235-13) l'est désormais aussi pour les navigateurs.

Un nouvel article relatif au montant de l'amende infligée en cas de non-respect de **l'obligation d'immobilisation du bateau** à la suite de la constatation d'une infraction aux règles de **cabotage et à la location transfrontalière** (C. transp., art. R. 4462-8) fait son entrée dans le Code des transports. Il s'agit du nouvel article R. 4463-2, qui sanctionne cette infraction par une contravention de la cinquième classe.

Accès à la profession

Le décret encadre l'accès à la profession de transporteur fluvial de passagers. Trois sections respectivement dédiées à la capacité professionnelle, à l'honorabilité professionnelle et à la capacité financière intègrent le Code des transports. La capacité professionnelle peut s'obtenir de trois manières : en justifiant d'un diplôme spécifique, en suivant une formation puis en passant un examen ou en justifiant de 3 années consécutives d'exercice de fonction de

« Notions fluviales »

Six nouvelles définitions se rajoutent à la liste des différentes embarcations fluviales de l'article R. 4000-1 du Code des transports. Dans la famille Intelligence artificielle, les constructions flottantes automatisées, la construction flottante conduite à distance et le centre de conduite à distance rejoignent la nomenclature. Dans la catégorie embarcations de l'administration, on retrouve le bateau de service et l'engin flottant de service appartenant à une administration. On y trouvera, enfin, le « classique » bateau de pêche, « conçu pour la pratique de la pêche dans les eaux intérieures qui n'est pas un bateau de plaisance ».

Une distinction, qui n'apparaissait pas dans le Code des transports entre la notion de conducteur de bateaux et celle d'opérateur, est nouvellement créée : tandis que le premier est « un membre d'équipage de pont qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris à l'égard de l'équipage, des passagers et de la cargaison », le second intervient à distance pour assurer « tout ou partie des tâches de navigation ou [la fourniture de] services pour des membres d'équipage de pont qui se trouvent à bord d'une construction flottante conduite à distance » (C. transp., art. R. 4212-1).

direction ou d'encadrement dans une entreprise de transport fluvial de passagers ou dans le domaine des transports (C. transp., art. R. 4422-4). Concernant l'honorabilité professionnelle, elle ne pourra être délivrée qu'aux personnes morales et physiques n'ayant pas fait l'objet d'une condamnation citée à l'article R. 4422-12, notamment celles prononçant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire. Le décret apporte aussi des précisions sur les modalités de justification de l'honorabilité pour les personnes physiques. Enfin, pour démontrer sa capacité financière, l'entreprise devra justifier « *qu'elle dispose du titre de propriété d'au moins un bateau exploité ou de capitaux et de réserves d'un montant au moins égal à un mois de ses charges d'exploitation* ». (C. transp., art. R. 4422-16). Des garanties peuvent être apportées lorsque les capitaux et réserves sont insuffisants. Le décret en précise les conditions de recevabilité. Le préfet des Hauts-de-France est compétent pour délivrer mais aussi retirer le titre de capacité professionnelle, prononcer la perte de l'honorabilité professionnelle et de la capacité financière. Le décret prévoit une particularité pour les eaux intérieures guyanaises : le préfet de Guyane est alors compétent, aussi bien pour le transport de passagers que de marchandises (C. transp., art. R. *4611-6). Attention, l'attestation de capacité professionnelle délivrée dans les conditions fixées pour la Guyane n'est valable que sur son territoire !

Temps de travail et de repos

Les dispositions déjà existantes relatives au temps de travail en navigation intérieure sont complétées dans un souci de protection du personnel navigant.

Le repos compensateur pris dans le cadre de la prolongation du temps de travail effectif, en raison de travaux urgents nécessitant « *une intervention immédiate pour parer aux accidents ou incidents* »

de navigation, organiser des mesures de sauvetage, sauver d'une perte irréparable les cargaisons ou réparer des accidents survenus aux unités», sont considérées comme des heures supplémentaires et sont rémunérées comme telles. S'il n'opte pas pour une indemnisation pécuniaire, le salarié peut demander un repos compensatoire. Précision du décret : ce repos est pris « après le retour à la situation normale, dès que les circonstances le permettent » (C. transp., art. R. 4511-5).

Dernière précision : le livret individuel de contrôle, dans lequel le personnel naviguant enregistre ses heures de travail pendant le temps de la navigation est désormais conservé douze mois après la fin de la navigation (C. transp., art. R. 4511-11).

Péages

Les tarifs de péages pour emprunter les eaux intérieures, déterminés en fonction « des sections de voies navigables empruntées par le transporteur, des caractéristiques du bateau, de la durée d'utilisation des voies du réseau, du trajet, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime », doivent désormais aussi prendre en compte « la nature de l'activité économique ainsi que, le cas échéant, le nombre de passagers transportés » (C. transp., art. R. 4412-2). ●

LOGISTIQUE URBAINE

Par Grégoire Hamon

Le défi de réinventer les espaces de livraison

Dans un contexte de mutation rapide des pratiques de consommation et de livraison, les acteurs publics et privés repensent l'organisation des espaces logistiques urbains. Lors de la rencontre nationale Interlud+ le 5 décembre 2024, experts et décideurs ont confronté leurs visions sur les enjeux du foncier logistique.

Longtemps repoussés en périphérie pour des raisons économiques, les entrepôts sont aujourd'hui sommés de se rapprocher des centres urbains. « La politique du juste-à-temps et l'explosion des flux nécessitent de réduire les distances parcourues et d'organiser le dernier kilomètre de manière efficace », explique Hélène de Solère, directrice du programme Interlud+¹ au Cerema, lors d'une table ronde organisée le 5 décembre dernier pendant la rencontre nationale Interlud+. Hélène de Solère met en lumière l'augmentation des contraintes en milieu urbain et la réponse des collectivités qui cherchent à faciliter les derniers kilomètres. Elle évoque notamment des solutions comme l'utilisation de véhicules plus propres et la massification, en préservant notamment des

1. Le programme InTerLud+ a été retenu dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) destiné à accompagner des territoires pionniers dans l'élaboration, en concertation avec les acteurs, et la mise en œuvre de chartes de logistique urbaine durable.

espaces logistiques près des voies d'eau. Cependant, elle pointe un problème majeur : « la donnée n'existe pas ». Contrairement à des bases comme celles de l'IGN, il n'existe pas de recensement exhaustif des petits ou moyens entrepôts. Hélène de Solère précise qu'un tel travail, bien qu'essentiel, est complexe et chronophage : « il faut parfois six mois à un an d'analyse et de partage des bases de données pour identifier les espaces logistiques, comme des petits entrepôts de 500 m² ».

Géolocaliser les entreprises de logistique

La métropole de Lyon illustre cette nouvelle approche. « Nous considérons la logistique comme une fonction essentielle de la fabrique de la ville », affirme Émilie Fodor, responsable du pôle logistique de la métropole. Un « schéma logistique des biens et des services » a été élaboré et adopté en juin 2024, avec des orientations spécifiques sur le foncier logistique. Parmi celles-ci, la métropole a décidé de mettre à disposition du foncier logistique, en exploitant notamment des espaces en centre-ville, comme « des parkings, des pôles multimodaux ou encore des quais fluviaux ». La métropole rhônalpine a également identifié des secteurs stratégiques où il est impératif de « préserver une capacité d'accueil pour les entreprises logistiques ». En matière d'urbanisme, chaque projet d'aménagement est désormais accompagné d'une réflexion dédiée à la logistique urbaine, ce qui, selon Émilie Fodor, était jusqu'ici rare. Pour pallier le manque de données, la métropole a décidé de créer un « observatoire de la logistique urbaine » - qui sera en ligne dès 2025 -, et de développer un outil nommé **Logisti'cartes**, accessible sur son site internet. Ce dernier permet de « géolocaliser les entreprises de logistique sur le territoire de l'aire métropolitaine de Lyon-Saint-Étienne et de croiser des données sur la superficie, les effectifs ou les licences de transport ». Les besoins en matière de foncier logistique restent multiples, qu'il s'agisse « d'entrepôts, d'hôtels logistiques, ou encore de zones de livraison et de déchargement ». Mais face à la rareté, et à la cherté du foncier, il sera de moins en moins possible de créer des espaces urbains consacrés uniquement à la logistique. Cela pousse à l'émergence d'usages mixtes au sein d'un même bâtiment, puisque « la logistique, qui est à faible valeur ajoutée », doit trouver son équilibre économique en s'adossant à d'autres activités. Avec la difficulté de ne pas nuire à la rentabilité globale du projet.

Non au retour à l'économie dirigée

Cette vision, quasi idyllique, d'une logistique apaisée est-elle seulement réaliste, semble s'interroger Christian Rose, directeur Transport et Logistique à la CGF (Confédération des Grossistes de France). Il met en garde contre un « effet de mode » que représentent les espaces logistiques urbains, craignant que cela ne devienne une « dictature » qui ne prendrait pas en compte les fondamentaux de la logistique. Il insiste sur le fait que « la rupture de charge, si elle est mal maîtrisée, engendre des surcoûts, des risques de vol et d'avarie ». De même, il alerte sur un risque de « dé-massification », qui irait à l'encontre des principes d'optimisation actuels. Pour lui, ces solutions ne peuvent fonctionner que si elles émanent des besoins du marché : « Si le marché en a besoin, cela se mettra naturellement en place. Si ce n'est pas le cas, on passera à côté de l'objectif ». Il rappelle que, « sous la pres-

sion foncière et pour répondre à la nécessité de disposer de plus grands entrepôts optimisés », les entrepôts ont été repoussés hors des villes depuis quarante ans. Toutefois, il estime qu'un retour en arrière est « très improbable » en raison de trois contraintes majeures. La première contrainte tient à l'acceptabilité des riverains, comme « dans l'agglomération de Roubaix et Tourcoing, où les friches industrielles textiles pourraient accueillir des activités logistiques, mais où une opposition radicale des riverains empêche l'arrivée de camions près des habitations ». La deuxième contrainte est celle de la « zéro artificialisation nette », qui renforce la rareté et le coût du foncier, rendant improbable le développement d'entrepôts urbains à grande échelle. Enfin, il évoque la question des flux, soulignant que les objectifs visant à développer la cyclologistique ou réduire l'usage des poids lourds polluants ne tiennent pas compte du fait que les véhicules Euro 6 restent « très propres en termes d'émissions atmosphériques ». Un autre sujet d'inquiétude tient à la gouvernance de ces espaces logistiques urbains. Christian Rose s'oppose fermement à tout retour à une économie dirigée où « les collectivités aménageraient la logistique à leur main ». Selon lui, « la concurrence est ce que l'on a fait de mieux en termes de fonctionnement économique », et il est impératif de rester vigilant pour éviter toute tentative de monopole ou de retour à une gestion centralisée. Il appelle ainsi à une réflexion approfondie et à une position claire des acteurs économiques pour préserver la libéralisation des services logistiques, affirmant que « l'expérience européenne a montré les bénéfices de cette approche, notamment avec la libéralisation du fret ferroviaire et des transports de voyageurs ». ●

TRM ITALIE

Par Grégoire Hamon

Un nouveau système de surveillance des camions

Grâce à une technologie de pointe, les autoroutes italiennes s'apprentent à suivre en temps réel les conditions de travail des chauffeurs de camions, permettant aux autorités de détecter instantanément

les irrégularités liées aux temps de conduite, aux périodes de repos et à l'entretien des véhicules.

La société autoroutière italienne ASPI (*Autostrade per l'Italia*), via son pôle d'innovation Movyon, a dévoilé la plateforme Navigard, un dispositif de surveillance numérique avancé destiné à renforcer la sécurité routière en temps réel. Présentée le 6 décembre par Roberto Tomasi, le PDG d'ASPI, et Renato Cortese, directeur central des spécialités de la Police d'État italienne, Navigard repose sur plusieurs technologies innovantes pour surveiller et réguler les autoroutes italiennes. Le système permet un contrôle dynamique du poids des véhicules grâce à des capteurs optiques et des caméras, qui évaluent en temps réel le respect des limitations de poids et signalent instantanément les infractions aux autorités. Navigard surveille également les véhicules transportant des marchandises dangereuses, afin de garantir le respect des itinéraires autorisés et le respect des interdictions sur certaines routes. Pour renforcer la sécurité dans les longs tunnels (plus de 500 mètres), Navigard utilise des capteurs avancés et des algorithmes d'intelligence artificielle destinés à détecter les comportements à risque, comme la circulation à contresens.

Détection des fraudes

Navigard garantit aussi le respect des limitations de vitesse et des règles de circulation grâce à des radars, des caméras et un système de traitement centralisé. En intégrant en 2027 les données des tachygraphes des poids lourds, via la technologie DSRC, le système identifiera les anomalies concernant les heures de conduite et les pauses obligatoires, comme c'est aussi le cas dans de nombreux pays européens. Le dispositif dispose par ailleurs d'outils pour détecter les cas récurrents de fraudes aux péages. « La sécurité des travailleurs et des voyageurs fait partie intégrante de la stratégie d'ASPI. La technologie est un allié précieux et Navigard représente une innovation unique dans le domaine de la sécurité routière », déclare Roberto Tomasi. Ce système s'inscrit dans le programme Mercury pour une mobilité intelligente et durable, porté par ASPI. Selon les parties prenantes, les technologies renforçant la sécurité dans les tunnels devraient être opérationnelles d'ici 2026, et l'ensemble du réseau autoroutier sera couvert d'ici 2027. Le dispositif ajoute aux autres déjà menés en collaboration avec la Police d'État, notamment la mise à disposition de 153 itinéraires (1 600 km) couverts par le système SICVE (radars fixes, 46 nouvelles sections 2024-25). Entre 2021 et 2022, les initiatives d'ASPI ont permis de réaliser plus de 3 500 inspections de poids lourds, et le taux de couverture des patrouilles a atteint 96,4 % en 2023. ●

Bloc-notes

CEE et bonification : revalorisation d'un coefficient

Un arrêté du 8 janvier 2025 (A. 8 janv. 2025, NOR : NOR : ECOR2500287A, JO 14 janv.), modifie le coefficient de bonification récemment fixé par l'arrêté du 30 décembre 2024 (A. 30 déc. 2024, NOR : ECOR2435303A, JO 31 déc., voir Bloc-notes BTL 4003, p. 24), applicable aux véhicules légers ou véhicules utilitaires légers neufs.

Quoi ? Le volume de certificats d'économies d'énergie délivrés pour l'achat ou la location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération deetrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale (fiche standardisée TRA-EQ-114) est multiplié par 4 et non plus par 3.

Quand ? Ce nouveau coefficient de bonification est applicable aux opérations relevant de la fiche standardisée TRA-EQ-114 engagées depuis le 1^{er} janvier 2025. A.G. ●

INTERDICTIONS DE CIRCULER EN EUROPE

Lundi 3 février 2025		Rd-pt. Can Bartoli), GI-512 - tronçons N145, C14, N260	10 h-14 h 10 h-14 h	- ADR - tronçons N11, N340, N340a	8 h-24 h 17 h-22 h
France : Région parisienne Province → Paris	6 h-10 h	France Marchandises et ADR Région parisienne Paris → Province	22 h-24 h 10 h-18 h 22 h-24 h	France Région parisienne Hongrie Italie Liechtenstein Luxembourg Portugal	0 h-22 h 0 h-24 h 0 h-22 h 9 h-22 h 0 h-24 h 0 h-21 h 45
Vendredi 7 février 2024		Luxembourg : - dir. France - dir. Allemagne Slovénie	21 h 30-24 h 23 h 30-24 h 8 h-22 h	Portugal - ADR +3,5 t - EN6, EN10, EN14, 1C1, EN209, EN1, EN101, 1C4, EN125	00 h-24 h
France : Région parisienne Paris → Province Portugal - EN6, EN10, EN14, 1C1, EN209, EN1, EN101, 1C4, EN125	16 h-21 h 18 h-21 h	Dimanche 9 février 2025		République tchèque Slovaquie Slovénie Suisse	18 h-21 h 13 h-22 h 0 h-22 h 8 h-22 h 0 h-24 h
Samedi 8 février 2025		Allemagne Autriche Espagne* :	0 h-22 h 0 h-22 h		
Espagne* : - tronçons N-II (Montgat –					

* Pour le mois de janvier 2025, les interdictions pour l'Espagne, la Catalogne et le Pays basque n'étaient pas encore toutes connues lors de la rédaction de ce numéro. Se référer au site web de la Direction générale de la circulation routière espagnole (www.dgt.es).

• **Autriche**/interdiction nocturne : de 22 h à 5 h tous les jours (sauf pour les véhicules ne dépassant pas les normes suivantes : puissance du moteur < 150 kW : 78 dBA/ puissance moteur > 150 kW : 80 dBA) • **Hongrie** (excepté véhicules > Euro 3 en transport international) • **Portugal** (pont du 25 avril) tous les jours de 0 h-2 h et 5 h-24 h. Tunnels de l'A23 : toute l'année. Accès Lisbonne et Porto : tous les lundis 7 h-10 h. Véhicules-citernes +3,5 t : dimanche et jours fériés 0 h-24 h • **Roumanie** : tronçon DNI (km 17+900 Ploiesti/Brasov) du lundi au jeudi 6 h-22 h, vendredi, samedi et dimanche 0 h-24 h ; tronçon DNI (km 67+400 Ploiesti/Brasov) du lundi au jeudi 6 h-22 h, vendredi et samedi 0 h-1 h et 5-24 h, dimanche 0 h-24 h, tronçon DN7 Pitesti-Ramnicu-Valcea-Vestem : veille de jour férié de 16 h-22 h, jour férié de 6 h-22 h ; tronçons A2 et DN39 : jours fériés 6 h-22 h, veille de jour férié 16 h-22 h (1^{er} avril → 30 septembre) ; centre de Bucarest : > 5 t, interdiction 8 h-19 h et autorisation spéciale nécessaire en dehors de cette plage horaire • **Royaume-Uni** (Londres) /interdiction nocturne et week-end : du lundi au vendredi de 21 h-7 h et le samedi de 13 h au lundi 7 h • **Liechtenstein** (du lundi au samedi) : 0 h-5 h puis 22 h-24 h • **Suisse** : interdiction nocturne 22 h-5 h.

Source : Transpo, www.dgt.es

GESTION D'ENTREPRISE

Propos recueillis par Anouk Jaunasse

« Il est essentiel de déléguer et de s'entourer des bonnes personnes »

Alors que la France traverse une crise profonde avec une explosion des défaillances d'entreprises, une question cruciale se pose : les dirigeants agissent-ils assez tôt pour éviter l'effet domino ?

Bulletin des transports : Quelles sont les causes principales des défaillances d'entreprises de transport ?

Nicolas Doucerain : La hausse des coûts énergétiques impacte directement les marges des entreprises de transport, qui dépendent largement des carburants. Les fluctuations des prix du pétrole, couplées à la réglementation stricte en matière d'émissions de CO₂, ont contraint les entreprises à des investissements coûteux dans des véhicules moins polluants. De plus, le manque de conducteurs et la pression sur les salaires exacerbent les difficultés. Le secteur fait face à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée, ce qui entraîne des coûts de recrutement et de formation importants. Enfin, la chaîne logistique mondiale reste perturbée par les conséquences de la pandémie et la guerre en Ukraine, entraînant des retards, des hausses de prix et une instabilité qui affecte la rentabilité des entreprises de transport. Ces facteurs combinés rendent les entreprises du secteur particulièrement vulnérables et les exposent à un risque accru de défaillance.

Bulletin des transports : Quels sont les premiers signaux qui doivent alerter un dirigeant ?

N. D. : Les signaux d'alerte d'un dirigeant sont souvent liés à une détérioration progressive des principaux indicateurs financiers et opérationnels. Un pilotage quotidien des KPIs est crucial pour anticiper les crises. D'abord, un suivi hebdomadaire des comptes bancaires permet d'identifier une dégradation de la trésorerie, indice clé de la santé financière. Un retard dans le recouvrement des créances et un carnet de commandes qui s'allège sont également des signaux faibles. Ces éléments peuvent annoncer une crise imminente si non pris en charge à temps. L'analyse de ces indicateurs n'est efficace que si elle est rapide et précise. Enfin, le ressenti des salariés peut être un baromètre : si l'inquiétude se diffuse, c'est souvent le reflet d'un malaise général. La vigilance du dirigeant est essentielle pour prévenir l'aggravation de la situation.

Bulletin des transports : Face à de tels signaux, un dirigeant a-t-il quelques actions clés à mettre en place ?

N. D. : Lorsqu'un dirigeant prend conscience d'une crise imminente, je recommande généralement trois actions clés pour limiter les risques :

- accélérer le recouvrement des créances, réduire les délais de paiement et facturer systématiquement. La trésorerie est vitale ;

- communiquer de façon claire et transparente pour maintenir la cohésion des équipes. Le dirigeant doit montrer l'exemple et préparer ses collaborateurs à affronter la tempête ;
- dynamiser les forces commerciales pour maintenir l'activité et garder le moral des équipes.

Bulletin des transports : Dans une telle situation, y a-t-il des pièges à éviter ?

N. D. : Un piège majeur est le syndrome du « super-héros ». Pris par l'urgence, le dirigeant peut se surmener, négligeant sa santé mentale et physique, ce qui crée un climat d'anxiété et d'irritation dans l'équipe. Cette surcharge mène souvent au burn-out ou à des décisions impulsives qui aggravent la situation. Il est essentiel de déléguer et de s'entourer des bonnes personnes pour structurer un plan d'action clair. En évitant de tout assumer seul, le dirigeant préserve son énergie et protège son entreprise tout en maintenant la motivation des équipes.

Bulletin des transports : Quel est l'intérêt de faire intervenir une personne extérieure à l'entreprise, qui n'en connaît pas les rouages, les contraintes spécifiques liées à son activité ?

N. D. : Faire appel à une personne extérieure est crucial, même sans connaissance préalable des rouages de l'entreprise. Lors de ma propre crise, l'intervention de deux conseillers externes m'a permis de prendre du recul et de prendre des décisions difficiles, comme la mise en redressement judiciaire en 2009. Un regard extérieur permet de prendre des décisions éclairées, tout en apportant une objectivité et une sérénité essentielles dans des moments de grande tension.

Bulletin des transports : Dans le secteur du transport, où les entreprises font face à un ralentissement économique mais aussi à des difficultés de recrutement, que peut apporter le management de transition ?

N. D. : En période de crise économique et de difficultés de recrutement, le management de transition peut offrir une réelle valeur ajoutée. Lorsque la trésorerie est saine et l'endettement faible, c'est l'occasion de se transformer : moderniser des installations, fermer des sites ou acquérir des concurrents fragiles. Le manager de transition, disponible immédiatement, intervient sans les contraintes internes, avec agilité et flexibilité, pour prendre des décisions stratégiques et surmonter les défis, en apportant une vision extérieure et une expertise pointue.

Bulletin des transports : Auriez-vous des exemples de redressements réussis ?

N. D. : Chez Valumen, nous accompagnons depuis 4 ans de nombreuses ETI en difficulté. Par exemple, nous avons restructuré une filiale déficitaire dans le secteur du transport : réduction des coûts de 30 %, optimisation des circuits de livraison et diminution de la flotte de camions ont permis d'améliorer la productivité. Aux Antilles, j'ai redressé une filiale d'un grand groupe de matériaux de construction, durement impactée par la crise du bâtiment. Après un audit complet, nous avons opéré un changement de direction, promu des salariés et mis en place un plan de transformation. Ce redressement a sauvé l'entreprise, maintenu les emplois et permis une cession réussie à un groupe local. ●

Par Stéphane Jurgens

Le Lamy Transport Tome I et III

et Véronika Frolova

Le Lamy Social

↳ Permis à points : l'information préalable au retrait de points peut être délivrée lors de l'audition du conducteur

La formalité substantielle d'information préalable au retrait de points du permis de conduire peut être effectuée lors de l'audition libre du conducteur par la gendarmerie nationale. Le principe a été rappelé par le Conseil d'État dans une décision du 27 décembre 2024.

Après un contrôle d'alcoolémie positif, une conductrice se voit proposer une composition pénale consistant dans le versement d'une amende 300 €, qu'elle accepte. À la suite du paiement de l'amende, elle est informée du retrait de six points de son permis de conduire. Invoquant ne pas avoir reçu l'information préalable prévue par le Code de la route, la conductrice décide de contester le retrait de points devant le tribunal administratif d'Orléans.

Après avoir constaté que le procès-verbal de composition pénale signé par la conductrice ne comporte pas de mention l'informant de la perte de points résultant de l'exécution de la mesure, le tribunal fait droit à la demande et annule le retrait de points.

Sur pourvoi formé par le ministère de l'Intérieur, le Conseil d'État constate que lors de son audition libre par les services de gendarmerie, la conductrice a reçu l'ensemble des informations requises par le Code de la route. Elle n'est par suite pas fondée à contester le retrait de points de son permis de conduire.

La Haute juridiction conclut que le tribunal administratif d'Orléans, en jugeant non établie la délivrance de l'information préalable, a commis une erreur de droit qui entraîne l'annulation de son jugement.

(CE, 27 déc. 2024, n° 476884) S.J.

↳ Excès de vitesse : le propriétaire du véhicule reconnu coupable malgré sa contestation

La culpabilité du propriétaire d'un véhicule qui conteste être l'auteur d'un excès de vitesse peut être établie à l'occasion des poursuites au titre de sa responsabilité pécuniaire. Le principe a été rappelé par la Cour de cassation dans une décision du 7 janvier 2025.

Le propriétaire d'un véhicule se voit adresser, en sa qualité de titulaire du certificat d'immatriculation, un avis de contravention pour un grand excès de vitesse (supérieur à 50 km/h) relevé sans interception.

Il décide de le contester, arguant avoir prêté son véhicule le jour des faits et ne pas souhaiter communiquer l'identité de l'auteur de l'infraction.

Cité devant le tribunal de police en qualité de pécuniairement redevable de l'amende encourue, le propriétaire du véhicule est déclaré coupable de l'infraction. Il est condamné à 750 € d'amende et cinq mois de suspension de son permis de conduire.

La déclaration de culpabilité est confirmée par la Cour d'appel de Chambéry qui porte les peines à 800 € d'amende et cinq mois de suspension du permis. Les juges relèvent en effet que le jour des faits, le véhicule a servi à l'organisation de baptêmes en voiture

de sport donnant lieu à la vente de tickets à des clients. Selon eux, « ce contexte met à mal les explications du prévenu sur le prêt de son véhicule et traduit sa mauvaise foi ».

Saisie, la Cour de cassation confirme l'arrêt de la Cour d'appel de Chambéry.

(Cass. crim., 7 janv. 2025, n° 24-81360) S.J.

↳ Déneigement des véhicules : une obligation pour garantir la sécurité routière

Le déneigement du véhicule est une obligation à la charge du conducteur visant à prévenir des accidents parfois tragiques. La règle est rappelée par le ministère de l'Intérieur dans une réponse écrite publiée le 16 janvier 2025.

Interrogé sur l'accidentologie routière résultant de la chute d'un bloc de glace du toit d'un véhicule en circulation, le plus souvent en croisant ou en suivant un poids lourd, le ministère de l'Intérieur, dans une réponse ministérielle écrite, rappelle qu'il appartient au conducteur, en vertu d'un principe général de prudence, de prendre toutes les précautions nécessaires pour circuler dans des conditions de sécurité optimales, notamment de déneiger son véhicule.

Le ministère ajoute que juridiquement, la neige et la glace peuvent être considérées comme un chargement du véhicule. Or, l'article R. 312-19 du Code de la route dispose que toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger.

Le fait de contrevenir à ces dispositions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe. En outre, dans l'hypothèse où une telle situation créerait un danger important pour les autres usagers, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite. Dans le cas des véhicules lourds, la masse de neige et de glace accumulée sur le toit peut atteindre plusieurs centaines de kilogrammes, représentant un véritable danger pour les autres usagers de la route. Ainsi, le 21 décembre 2006, dans le massif du Jura, une automobiliste a perdu la vie après qu'un paquet de neige glacée est venu percuter le pare-brise de sa voiture après s'être détaché du toit d'un poids lourd.

(Rép. min. à QE n° 00255 : JO Sénat 16 janv. 2025, p. 131) S.J.

↳ Emballages pour matières dangereuses : agrément de l'organisme de contrôle Metropack

L'agrément de la société Metropack pour réaliser les épreuves, délivrer les certificats d'agrément et contrôler la fabrication des emballages en carton destinés au transport des marchandises dangereuses a été renouvelé par un arrêté du 15 janvier 2025.

Un arrêté du 15 janvier 2025 a renouvelé jusqu'au **31 décembre 2025** l'agrément de la société Metropack pour la réalisation des épreuves (chute et gerbage), la délivrance des certificats d'agrément et le contrôle de la fabrication en série des emballages en carton (fûts 1 g et caisses 4 g) destinés au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres et maritime.

Pour ces emballages, la société Metropack est, en outre, habilitée à agir et décider au titre des prescriptions suivantes :

- reconnaissance de méthodes d'épreuve non prévues par les textes ;
- programme d'assurance de la qualité ;
- attribution de la marque ;
- mise à l'épreuve sélective d'emballages ;
- épreuves sur emballages extérieurs ;
- réalisation de plusieurs épreuves sur un même échantillon ;
- épreuves sur emballages de secours.

(A. 15 janv. 2025, NOR : TECP2500504A, JO 18 janv.) S. J

⇒ **Avantage en nature véhicule : même octroyée par un tiers, la mise à disposition d'un véhicule peut rendre l'employeur redevable de cotisations sociales**

Dans deux arrêts du 9 janvier 2025, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation précise les contours de l'avantage en nature véhicule après un redressement Urssaf. Pour la Haute juridiction, la mise à disposition d'un véhicule par l'employeur constitue un avantage en nature soumis aux cotisations sociales si ce dernier ne prouve pas que les frais sont exclusivement professionnels, et ce y compris si cette mise à disposition est effectuée par l'intermédiaire d'un tiers.

Dans ces deux affaires, l'Urssaf avait procédé à des redressements relatifs à des avantages en nature attribués sous forme de véhicules mis à disposition par une association tierce. Les employeurs avaient en effet recours à l'Association des utilisateurs de véhicules (AUV) pour mettre à disposition des voitures de fonction pour leurs salariés. En l'espèce, les salariés versaient une cotisation forfaitaire pour l'usage à titre personnel des véhicules. Quant aux employeurs, ils s'acquittaient d'une redevance proportionnelle aux kilomètres déclarés à titre professionnel. Ils contribuaient au financement de l'association tierce en réglant les factures établies par celle-ci pour chaque salarié. Toutefois dans les deux cas, les sociétés cotisantes n'ont pas été en mesure de justifier, par des documents précis et complets, le nombre de kilomètres parcourus à titre professionnel par chaque salarié. Ainsi, l'Urssaf avait retenu l'existence d'un avantage en nature, faute pour les cotisants de démontrer que les indemnités versées à l'association tierce concernaient exclusivement un usage professionnel. Les employeurs contestaient cet argument en considérant, à titre principal, qu'aucun avantage en nature ne pouvait être retenu puisque les véhicules étaient fournis par un tiers, et non directement par l'entreprise.

La Cour de cassation rend ses décisions en application de l'article L. 242-1, alinéa 1^{er}, du Code de la sécurité sociale, qui dispose que les avantages en nature attribués en contrepartie ou à l'occasion du travail sont compris dans l'assiette des cotisations de sécurité sociale, ainsi que de l'article 3 de l'arrêté du 10 décembre 2002 modifié, relatif aux modalités d'évaluation de ces avantages pour le calcul des cotisations sociales, prévoyant une base des dépenses réelles ou un forfait annuel.

La Cour de cassation confirme que **l'intermédiation d'un tiers ne fait pas obstacle à la qualification d'avantage en nature, dès lors**

que les véhicules sont mis à disposition des salariés en raison de leur appartenance à l'entreprise et que l'employeur ne démontre pas que les frais pris en charge sont exclusivement liés à l'usage professionnel : « *La circonstance selon laquelle le véhicule est mis à la disposition permanente de salariés par l'intermédiaire d'un tiers ne saurait faire obstacle à la constatation de l'existence d'un avantage en nature, lorsque l'attribution de cet avantage résulte de l'appartenance des salariés à l'entreprise* ».

Par ailleurs, les hauts magistrats rappellent qu'en matière de charge de la preuve, si l'Urssaf doit démontrer l'existence de la mise à disposition du véhicule en tant qu'avantage en nature, il appartient à l'employeur de prouver que son usage est exclusivement professionnel, et ce même si cela passe par l'intermédiaire d'un tiers. Ce qui ne peut se limiter à des simples factures mettant les véhicules à disposition.

À noter que ceci est précisé dans le Bulletin Officiel de la Sécurité Sociale (BOSS), au paragraphe 700 de la rubrique « Avantages en nature » : « *Si l'employeur ne prend pas en charge le carburant correspondant à l'usage privé du véhicule, il doit en apporter la preuve* ». La Direction de la sécurité sociale a précisé, à titre d'exemple, que les carnets de bord, de visite ou de rendez-vous peuvent constituer des éléments de preuve suffisants du kilométrage parcouru à titre professionnel (BOSS, Avantages en nature, § 710).

Ainsi, la Cour de cassation juge que « *L'employeur doit [...] rapporter la preuve qu'il prend exclusivement en charge le coût afférent aux kilomètres parcourus par ses salariés dans le cadre de leurs déplacements professionnels, sans aucune participation au coût de l'usage personnel du véhicule par ces derniers* ».

Enfin, la Cour de cassation confirme les décisions des cours d'appel en décidant que l'Urssaf était bien fondée à procéder aux redressements litigieux et retient une évaluation forfaitaire pour l'assiette de cotisations.

Mobilité professionnelle : vers une requalification des frais de logement

Dans un de ces deux arrêts (Cass. 2^e civ., 9 janv. 2025, n° 21-25 916), le litige portait également sur la prise en charge temporaire, par l'employeur, des loyers des salariés en mutation professionnelle. L'employeur considérait ces paiements comme frais professionnels déductibles, en application de l'arrêté du 20 décembre 2002. Toutefois, la cour d'appel avait jugé que cette prise en charge constituait un avantage en nature soumis à cotisations, car elle ne figurait pas parmi les frais limitativement énumérés par l'article 8 de l'arrêté. La Cour de cassation casse cette partie de la décision, estimant que la cour d'appel aurait dû examiner si ces dépenses n'étaient pas destinées à compenser forfaitairement les frais inhérents à une installation liée à une mutation professionnelle.

(Cass. 2^e civ., 9 janv. 2025, n° 21-25.916, B+L ;
Cass. 2^e civ., 9 janv. 2025, n° 22-15.766, B+L) V.F. ●

**Un commentaire ? Une proposition ?
N'hésitez pas à nous contacter :**

Anouk Jaunasse anouk.jaunasse@lamylliaisons.fr
Agathe Gaudefroy agathe.gaudefroy@lamylliaisons.fr

ENTRAVE À LA CIRCULATION

Face à la liberté d'expression

Manifestations – Défense des voyageurs handicapés – Alerte sur les conditions d'accueil – Blocage des moyens de transport – Entrave à la circulation ferroviaire et aérienne – Délit constitué (oui) – C. transp., art. L. 2242-4 4° et L. 6372-4 4° – Liberté d'expression – Conv. EDH., art. 10 – Ingérence disproportionnée (non) – Emploi de mesures de coercition (non) – Peines modérées – Amendes avec sursis – REJET

Résumé

Le blocage pacifique d'une voie ferrée et d'une piste d'aéronefs afin d'alerter sur la situation des voyageurs handicapés est un sujet d'intérêt général qui relève de la liberté d'expression selon l'article 10 de la Convention EDH. Toutefois, compte tenu de la perturbation de la circulation, la cour d'appel a pu, sans ingérence disproportionnée, retenir le délit d'entrave à l'encontre des manifestants, les peines prononcées étant au demeurant modiques (amende avec sursis).

Faits et procédure

Le 24 octobre 2018, une vingtaine de personnes, dont 5 en fauteuil roulant, bloquent une voie de chemin de fer afin d'alerter sur le respect des droits des voyageurs handicapés. Prévu à 11 h 48, le départ du train est reporté à 13 h, retard affectant 500 passagers. Le 14 décembre suivant, pour des raisons identiques, les manifestants occupent, de 16 h 12 à 17 h 15, les pistes d'un aéroport dans une zone d'accès restreint, entraînant des annulations, retards et détournements pour 1 857 usagers. Retenant le délit d'entrave à la circulation dans les deux cas, la cour d'appel (CA Toulouse, 27 oct. 2022) prononce des peines d'amendes qui vont de 750 à 2 000,00 € avec sursis total ou partiel. Des sanctions qui conduisent les prévenus à se pourvoir pour ingérence disproportionnée dans leur liberté d'expression, protégée par l'article 10 de la Convention EDH, et méconnaissance des articles L. 2242-4 et L. 6372-4 4° du Code des transports. Analysant soigneusement la situation, à grand renfort de jurisprudence, la Cour de cassation pose en principe que la liberté d'expression peut être soumise à restrictions, un comportement constitutif d'une infraction pénale étant susceptible de constituer une ingérence disproportionnée, compte tenu de l'agissement reproché et du contexte (Cass. crim., 26 oct. 2016, n° 15-83.774; Cass. crim., 26 févr. 2020, n° 19-81.827, Cass. crim., 22 sept. 2021, n° 20-85.434; Cass. crim., 18 mai 2022, n° 21-86.685). Pour sa part, la Cour de Strasbourg estime que, lorsqu'une atteinte disproportionnée est invoquée, le juge doit examiner, au vu de l'ensemble des faits, le lien direct entre l'attitude incriminée et la liberté d'expression puis vérifier le caractère adapté de la déclaration de culpabilité et des peines. S'agissant de manifestations pacifiques, elle a considéré, **que la liberté d'expression était difficilement dissociable de celle de réunion** (CEDH, 3 févr. 2009, n° 31276/05, *Women on Waves et autres c/ Portugal*) et qu'il fallait faire preuve d'une certaine tolérance (CEDH, 15 oct. 2015, n° 37553/05, *Kudrevicius c/ Lituanie*). D'où six critères : **1) le contexte de la manifestation ; 2) son lien direct avec les modalités**

d'action ; 3) le comportement des manifestants ; 4) l'ampleur des perturbations et des risques ; 5) la gravité des faits ; 6) l'attitude des autorités. Les examinant, la Cour de cassation retient que le handicap est un sujet d'intérêt général, en lien avec la liberté d'aller et venir, relevant du droit d'expression selon la convention. D'un autre côté, elle souligne le préjudice subi par les passagers, le caractère pacifique du blocage, l'absence de « répression », la modicité des peines, toutes assorties de sursis complet ou partiel, et rejette le pourvoi en l'absence de disproportion.

Observations

- ▶ L'article L. 2242-4 4° du Code des transports punit de 6 mois d'emprisonnement et 3 750 € d'amende le fait « pour toute personne » de troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains. Parallèlement, l'article L. 6372-4 4° sanctionne de 5 ans de prison et 18 000,00 € d'amende l'entrave apportée, **de quelque manière que ce soit**, à la navigation ou la circulation des aéronefs, hors les cas prévus par les articles 224-6 et 224-7 du Code pénal (s'emparer d'un moyen de transport par violence, crime puni de 20 ans de réclusion).
- ▶ Même si le blocage de la voie ferrée ou des pistes était loin de ces exactions, **il n'en restait pas moins un délit.** Restait à savoir si, compte tenu de l'absence de violence et de son but (défendre le droit et l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite), la sanction ne constituait pas une ingérence disproportionnée dans la liberté d'expression actée par l'article 10 de la Convention EDH.
- ▶ Le texte consacre cette liberté, ouverte à toute personne, « sans qu'il puisse y avoir ingérence d'autorités publiques », son exercice pouvant être soumis à certaines formalités, conditions, restrictions ou sanctions prévues par la loi, quand elles constituent des **mesures nécessaires, dans une société démocratique**, à la sécurité nationale, à l'intégrité territoriale ou à la sûreté publique, **à la défense de l'ordre** et à la prévention du crime. L'intervention « étatique » et les peines doivent, en tous les cas, être proportionnées. L'article va souvent de pair, notamment quand il s'agit de manifestations, avec la liberté de réunion prônée par l'article 11.
- ▶ La Cour de cassation a eu, à plusieurs reprises, l'occasion de se prononcer sur cette nécessaire proportionnalité. Dans un arrêt statuant sur le vol en réunion... du portrait du président de la République, remplacé par un tract dans le cadre de la COP 21, la chambre criminelle a admis que cette démarche militante constituait bien une **expression** au sens de la Convention EDH mais a considéré que la peine symbolique de 400 € infligée aux auteurs de ce « kidnapping » (refus de restitution tant que leurs revendications ne seraient pas satisfaites) n'était pas disproportionnée compte tenu du symbole pris en otage (Cass. crim., 18 mai 2022, n° 21-86.685).
- ▶ Dans une autre affaire où une Femen avait, poitrine nue, fait choir la statue de Vladimir Poutine avant d'y planter un pieu, la Haute juridiction a approuvé la relaxe pour exhibition et dégradations, ce comportement s'inscrivant dans une démarche politique « dont l'incrimination constituerait une ingérence disproportionnée » (Cass. crim., 26 févr. 2020, n° 19-81.827).
- ▶ Garante de ces libertés fondamentales, la Cour européenne des droits de l'homme joue les anges gardiens. Dans un arrêt où le navire affrété par les Femen s'était vu interdire *manu militari* l'entrée dans les eaux territoriales portugaises, elle a estimé que cette ingérence

« ne répondait pas à un besoin social impérieux et ne pouvait être considérée comme nécessaire dans une société démocratique » (CEDH, 3 févr. 2009, n° 31276/05, *Women on Waves et autres c/ Portugal*). À propos, cette fois, d'agriculteurs lituaniens qui, protestant contre la chute des prix de gros et l'absence de subventions, avaient bloqué les principaux axes routiers et débordé du cadre de l'autorisation accordée, la CEDH a fait une incursion dans la jurisprudence de la CJUE, reprochant à la France de n'avoir pas fait cesser les exactions des agriculteurs contre leurs concurrents étrangers, violant ainsi le principe de libre circulation. Dans un autre litige, se référant toujours à la CJUE, elle a considéré que l'interdiction pure et simple de la manifestation des agriculteurs lituaniens aurait constitué une ingérence inacceptable. De cette analyse, elle a conclu que l'usage de tracteurs avait pour but de bloquer les autoroutes et non de porter atteinte à l'intégrité physique de policiers ou membres du public.

Elle a cependant ajouté que les perturbations intentionnelles des activités d'autrui dépassaient l'exercice normal du droit de réunion. Tout en fustigeant l'attitude des autorités (usage de spray au poivre), elle a considéré qu'en condamnant pour émeute les manifestants, les autorités lituaniennes avaient ménagé un juste équilibre « *entre le but légitime de défense de l'ordre et la protection des libertés d'autrui* » (CEDH, 15 oct. 2015, n° 37553/05, *Kudrevicius c/ Lituanie*).

► La Cour de cassation a suivi cette voie en faisant la balance entre l'objet du blocage et l'atteinte à la liberté de circulation ayant pénalisé les voyageurs. L'on retiendra qu'elle a tenu compte du caractère **pacifique** de la manifestation, de la modération des autorités et des faibles peines prononcées.

(Cass. crim., 8 janv. 2025, n° 23-80.226 ; arrêt B+R+L)
Marie TILCHE ●

Commentaires

JURISPRUDENCE

TRAVAIL EFFECTIF ET TRAJETS

Rappel de notions

Social transport – Trajet domicile/lieu de prise de service – Modification du lieu de prise en charge du véhicule – Demande de rappels de salaire – Temps de travail effectif (non) – Regl. (CE) n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 9.2 – Véhicule personnel – Centre d'exploitation (oui) – CJUE, 29 avr. 2010, Smit Reizen BV, C-124/09 – Lieu occasionnel (non) – REJET

Résumé

Les temps de trajet entre le domicile et le lieu de prise de service d'un salarié ne constituent pas du temps de travail effectif, dès lors que ce lieu constitue le lieu de rattachement concret du conducteur, même lorsque ce lieu a été modifié par son employeur.

Faits et procédure

Travaillant comme chauffeur routier pour la société Geodis RT Provence, un salarié engage une procédure afin d'obtenir des rappels de salaire au titre des trajets effectués entre son domicile et le nouveau siège social de son client, lieu de prise en charge de son véhicule. Débouté de ses demandes au motif que ces trajets ne constituaient pas un temps de travail effectif en vertu de l'article 9.3 du règlement européen (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006, il se pourvoit en cassation.

Reprochant à la cour d'appel d'avoir méconnu l'objet du litige, le salarié prétend que lui et son employeur étaient en accord sur le fait que

les dispositions de l'article 9.2 du règlement européen n° 561/2006 du 15 mars 2006 lui étaient applicables. Ainsi, le litige porterait uniquement sur les conséquences juridiques de l'application de cet article 9.2, ne justifiant pas l'application de l'article 9.3 du même règlement par la cour d'appel. En outre, cette dernière aurait – selon le salarié – violé l'article 9.2 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 en ayant relevé – pour dire que les trajets ne constituaient pas un temps de travail effectif – que le salarié ne démontrait pas que « *pendant ces trajets, il était à la disposition de son employeur et qu'il ne pouvait donc pas vaquer librement à ses occupations* ».

Se fondant sur des décisions de la Cour de justice de l'Union européenne, la Cour de cassation relève que le chauffeur n'avait pas refusé la modification de son lieu de prise de service et qu'il effectuait les trajets de son domicile vers ce lieu avec son véhicule personnel. Ces éléments permettant de démontrer que ce lieu de prise de fonctions constituait le lieu de rattachement concret du salarié, la Cour de cassation rejette le pourvoi, la cour d'appel ayant « *exactement décidé que les temps de trajets ne constituaient pas du temps de travail effectif* ».

Observations

► Par temps de travail effectif, on entend non seulement le temps effectivement travaillé mais également le **temps pendant lequel le salarié se tient à la disposition de l'employeur**. Plus précisément, le temps de travail effectif « *est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles* » (C. trav., art. L. 3121-1). La Cour de cassation, considère quant à elle que « *constitue un travail effectif, le fait pour un salarié de rester en permanence à la disposition de l'employeur pour participer à l'activité de l'entreprise* » (Cass. soc., 28 oct. 1997, n° 94-42.054).

► Afin de déterminer si les temps de trajet entre domicile et lieu de prise en charge du véhicule constituent des temps de travail effectif, la Cour de cassation a d'abord dû se demander si le lieu de prise en charge – modifié par l'employeur à la suite du déménagement du siège d'une entreprise cliente – répondait ou non à la définition de « centre d'exploitation » telle qu'énoncée par la CJUE. Pour cela, la Cour va d'abord préciser la lettre de l'article 9.2 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 : « *tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule [...], lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette* ». Elle rappelle ensuite la jurisprudence de la CJUE, laquelle précise qu'un conducteur qui se rend à un endroit précis indiqué par son employeur, différent du **centre d'exploitation de l'entreprise** afin de prendre en charge son véhicule, satisfait à une obligation vis-à-vis de son employeur. Pendant ce trajet, il ne dispose donc pas librement de son temps (CJUE, 18 janv. 2001, n° C-297/99, *Skills motor coaches Ltd*, pt. 23). La notion de centre d'exploitation de l'entreprise a été définie par la CJUE « *comme le lieu de rattachement concret du conducteur, à savoir l'installation de l'entreprise au départ de laquelle il effectue régulièrement son service et vers laquelle il retourne à la fin de celui-ci, dans le cadre de l'exercice normal de ses fonctions et sans se*

conformer à des instructions particulières de son employeur » (CJUE, 29 avr. 2010, n° C-124/09, *Smit Reizen BV*).

Ces principes rappelés, la Cour de cassation constate en l'espèce, que la modification du lieu de prise de service avait été acceptée par le salarié, de sorte que celui-ci devenait l'unique endroit de prise en charge du véhicule, répondant alors à la définition de « centre d'exploitation » de la CJUE. En outre, la Cour relève que les trajets domicile/travail du conducteur étaient effectués avec son véhicule personnel. Par conséquent, ces trajets ne s'effectuant pas vers un endroit différent du centre d'exploitation, les temps de trajet ne peuvent être considérés comme des temps de travail effectif.

► Cet arrêt – s'ajoutant à une jurisprudence déjà foisonnante en la matière – rappelle la position de la Cour de cassation selon laquelle, les temps de trajet quotidiens – quel que soit leur durée – des salariés pour se rendre de leur domicile à leur **lieu habituel de travail** et en revenir ne sont pas assimilés à des temps de travail effectif. Ils ne peuvent donc pas être rémunérés comme tel, puisque les salariés ne sont pas, pendant ces périodes, à la disposition de leur employeur (C. trav., art. L. 3121-4 ; Cass. soc., 2 juin 2004, n° 02-42.613 ; Cass. soc., 26 mars 2008, n° 05-41.476 ; Cass. soc., 30 mai 2018, n° 16-20.634).

(Cass. soc., 15 janv. 2025, n° 23-14.765)

Coraline COLNOT ●

VENTE ET TRANSPORT

Qui paye les accises ?

Douane – Droits d'accise – Achat en ligne de produits soumis à accise dans un autre État membre – Transport international – Allemagne/Finlande – Accises supportées par le vendeur (oui) – Transporteur recommandé par le vendeur – Dir. n° 2008/118/CE, art. 36, § 1

Résumé

Le vendeur qui participe directement ou indirectement à l'expédition et au transport de marchandises vers un autre État membre, en recommandant via son site internet un transporteur pour acheminer les marchandises, est redevable des droits d'accises dans l'État de destination.

Faits et procédure

Un particulier finlandais achète un lot de boissons alcoolisées sur un site internet. La marchandise en provenance d'Allemagne est saisie par la douane qui demande à l'acheteur de lui fournir des explications sur le déroulement de la commande et l'organisation du transport de ces boissons vers la Finlande. L'acheteur explique que lorsqu'il a passé commande sur le site Internet du vendeur, une publicité pour les services de transport des sociétés X, Y et Z est apparue. Au cours de l'achat, le poids total des produits commandés et le prix du fret étaient mis à jour chaque fois que des boissons étaient ajoutées à la commande. Après le paiement du prix des

boissons achetées, un rappel concernant l'organisation du transport s'est affiché. Ce rappel contenait des liens renvoyant directement aux sites Internet des prestataires de transport. L'acheteur indique avoir choisi la société X avant d'être redirigé vers le site Internet du transporteur. Sur ce site, il a indiqué ses coordonnées, mais n'a fourni aucune information concernant sa commande. Il a payé le fret directement au transporteur sur son site Internet.

Considérant que le vendeur a participé à l'expédition et au transport des marchandises, la douane lui impose de payer les droits d'accises. Le vendeur conteste et l'affaire arrive devant les juridictions finlandaises qui s'en remettent à la CJUE. Le juge national se demande si des produits soumis à accise doivent être considérés comme « *expédiés ou transportés dans un autre État membre directement ou indirectement par le vendeur ou pour le compte de celui-ci* », au sens de l'article 36 § 1 de la directive 2008/118/CE. Car si tel est le cas, le vendeur serait redevable des droits d'accise en Finlande, s'il a agi de manière à guider le choix de l'acheteur quant au transporteur.

La CJUE répond par l'affirmative : « *dans les situations visées par [l'article 36 § 1 de la directive (CE) 2008/118], des produits soumis à accise doivent être considérés comme « expédiés ou transportés dans un autre État membre directement ou indirectement par le vendeur ou pour le compte de celui-ci ».* **Le vendeur est donc redevable des droits d'accise dans cet autre État membre, lorsqu'il agit de manière à guider le choix de l'acheteur quant à la société chargée de l'expédition et/ou du transport de ces produits en suggérant et en facilitant le recours à certaines sociétés pouvant en être chargées. »**

Observations

- Pour résumer, lorsque le vendeur de produits soumis à accises expédie directement ou indirectement des produits soumis à accises dans un autre État membre de l'UE, il doit payer les droits d'accises dans cet État.
- C'était le cas ici, le site Internet du vendeur, disponible également en langue finnoise, recommandait aux acheteurs des sociétés de transport qui y étaient identifiées. Des informations sur les frais de transport supportés par l'acheteur y étaient indiquées, avec pour chaque prestataire, un lien vers leurs sites internet respectifs. Une fois le lien cliqué, les informations sur les produits à transporter étaient directement transmises au transporteur choisi, sans intervention de l'acheteur. Ces conditions suffisent à considérer que le vendeur avait agi de manière à guider le choix de l'acheteur quant au transporteur. Dès lors, il avait bien participé indirectement à l'expédition et/ou au transport des produits soumis à accise vers

l'État membre de destination. Par conséquent, il était redevable des droits d'accise dans cet État membre, en vertu des règles énoncées à l'article 36, paragraphes 1 à 3, de la directive 2008/118/CE.

- Selon cet article, les produits soumis à accise qui sont achetés par une personne autre qu'un entrepositaire agréé et qui sont **expédiés ou transportés** dans un autre État membre **directement ou indirectement par le vendeur** ou pour le compte de celui-ci, sont soumis aux droits d'accise dans l'État membre de destination (§ 1). Ici, les boissons alcoolisées étaient soumises aux droits d'accise applicables en Finlande, pays de destination des marchandises. Le paragraphe 3 de l'article indique qui doit ces droits : le vendeur ! Attention, il faut que celui-ci ait expédié ou transporté directement ou indirectement les marchandises.

(CJUE, 19 déc. 2024, n° C-596/23, B UG, ECLI: EU:C:2024:1044)
Agathe GAUDEFRY ●

AÉRIEN VOYAGEURS

Voyage gratuit et réacheminement

Transport aérien de passagers – Campagne promotionnelle – Réserve aux professionnels de santé – Paiement des redevances et taxes sur le transport aérien – Annulation des vols – Règl. (CE) n° 261/2004, art. 3 et 8 – Vol de réacheminement à une date ultérieure – Lien temporel avec le vol annulé – Voyage gratuit ou à tarif réduit – Accessibilité au public

Résumé

Un passager ne voyage pas gratuitement lorsqu'il s'est acquitté des redevances et taxes relatives au transport aérien. Il ne voyage pas non plus à tarif réduit accessible au public, lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps, en termes de quantité de billets et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée. L'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004 ne requiert pas pour son application l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement pouvant être demandé par le passager en application de l'obligation d'assistance du transporteur aérien.

Faits et procédure

En 2020, des passagers ont effectué, auprès du transporteur aérien Qatar Airways, une réservation pour des vols aller-retour avec escale au départ de Francfort-sur-le-Main (Allemagne) et à destination de Denpasar (Indonésie). Cette réservation a été effectuée dans le cadre d'une campagne promotionnelle – à durée limitée –, exclusivement réservée aux professionnels de santé, permettant de s'acquitter uniquement des taxes et redevances afférentes aux réservations. Cependant, le transporteur a annulé cette réservation et n'a par ailleurs plus desservi la destination jusqu'au printemps 2022 en raison de l'épidémie de Covid-19.

En août 2022, les passagers ont mis en demeure le transporteur afin qu'il assure les vols de réacheminement Allemagne/Indonésie. Cette demande étant restée sans effet, les passagers ont réservé leurs vols au moyen d'avantages acquis au titre d'un programme de fidélisation.

Par la suite, ces derniers ont saisi le tribunal régional de Francfort-sur-le-Main en Allemagne, afin d'obtenir réparation au titre de la méconnaissance, par le transporteur, de son obligation d'assistance résultant de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004.

S'interrogeant sur l'applicabilité de ce règlement, le tribunal va saisir la CJUE des questions préjudicielles suivantes :

- 1) Le règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'un passager voyage gratuitement, au sens de l'article 3, paragraphe 3, [première phrase], première alternative, de ce règlement, lorsqu'il ne doit payer, au titre du billet d'avion, que des redevances et la taxe sur le transport aérien ? Pour cette première question, la CJUE va expliquer qu'un passager ne voyage pas gratuitement lorsqu'il a dû s'acquitter des taxes et redevances sur le transport aérien.
- 2) Le règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'il ne s'agit pas d'un tarif (indirectement) accessible au public au sens de l'article 3, paragraphe 3, [première phrase], seconde alternative, dudit règlement lorsque le vol a été réservé dans le cadre d'une opération promotionnelle d'un transporteur aérien, limitée dans le temps et en termes de quantité, qui n'était disponible que pour un groupe [de] professionnel[s] déterminé ? À cette question, la CJUE répond qu'un passager, ayant réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps, en quantité et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée, ne voyage pas à tarif réduit indirectement ou non directement accessible au public.
- 3) L'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement doit-il être interprété en ce sens qu'il doit y avoir un lien temporel entre le vol initialement réservé et annulé et le transport de remplacement souhaité à une date ultérieure ? Le cas échéant de quelle manière conviendrait-il de définir ce lien temporel ? Enfin, pour cette ques-

tion, la CJUE explique que l'application de cet article ne requiert pas l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager, ce réacheminement pouvant être demandé dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure.

Observations

► L'article 3, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, concerne le champ d'application dudit règlement. Il dispose que « *Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux* ». Les termes « *voyagent gratuitement* » n'étant pas définis, la CJUE est venue les interpréter d'une manière stricte, conformément à sa jurisprudence antérieure (CJUE, 26 oct. 2023, n° C-238/22, *LATAM Airlines Group*). Ainsi, un passager qui voyage gratuitement ne paie **aucune contrepartie** pour son billet d'avion.

Conformément à l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, le prix définitif à payer par le passager doit inclure la tarification du billet ainsi que l'ensemble des taxes et redevances aéroportuaires, de sorte qu'un passager s'acquittant de ces taxes et redevances ne peut être considéré comme voyageant gratuitement. Par conséquent, le règlement (CE) n° 261/2004 lui est tout à fait applicable.

► En outre, afin de déterminer si les passagers rentrent dans la définition de « *passagers voyageant à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public* » au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, la CJUE a dû venir préciser la portée de la notion d'accessibilité au public.

Rappelant les dires de la Commission européenne, la Cour relève qu'un tarif est accessible au public même si tout client n'est pas en mesure d'en bénéficier. De plus, afin de se distinguer de la notion de « public » – qui désigne un nombre indéterminé de personnes –,

le groupe de personnes doit être défini avec suffisamment de **précision**. Les personnes concernées doivent remplir des **caractéristiques particulières** fixées par le transporteur qui prévoit une **autorisation individuelle préalable** à l'émission du billet.

En l'espèce, la campagne promotionnelle était destinée à un groupe de professionnels de santé, décrits de manière abstraite, sans qu'il soit précisé de caractéristiques particulières et sans autorisation particulière préalable du transporteur. Par conséquent, le tarif réduit proposé par cette campagne promotionnelle doit être considérée comme accessible au public. Cependant, cette interprétation étant susceptible de méconnaître l'objectif consistant à garantir un **niveau élevé de protection des passagers** (Règl. (CE) n° 261/2004, cons. 1), la CJUE va l'écarter, rendant donc le règlement (CE) n° 261/2004 applicable aux passagers.

► L'article 5 du règlement (CE) n° 261/2004 prévoit que le transporteur aérien effectif doit, en cas d'annulation d'un vol, offrir aux passagers concernés une **assistance** conformément à l'article 8 dudit règlement. Les passagers ont alors trois options : i) le remboursement du billet et l'organisation d'un vol retour au point de départ initial ; ii) un réacheminement vers leur destination finale dans les meilleurs délais ; iii) un réacheminement vers leur destination finale à une date ultérieure et à leur convenance, sous réserve de disponibilité de sièges. Il ressort de cet article que la seule cause pour laquelle un transporteur aérien peut refuser un vol de réacheminement, est **l'absence de siège disponibles**. Il n'y a donc pas, selon la CJUE, de lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement. En l'espèce, les billets n'étant plus valides – leur durée étant limitée à deux ans – et le règlement (CE) n° 261/2004 ne contenant **aucune disposition en matière de prescription**, la demande de vol de réacheminement faite après la fin de validité des billets, doit selon la Cour, être examinée selon les modalités de l'ordre juridique interne de la juridiction saisie.

(CJUE, 8^e ch., 16 janv. 2025, n° C-516/23, *NW, YS c/ Qatar Airways*, ECLI: EU:C:2025:21)
Coraline COLNOT ●

FERROVIAIRE VOYAGEURS

Question de genre et RGPD

Ferroviaire voyageurs – Vente en ligne de titres de transport – RGPD – Traitement des données à caractère personnel – Civilité et identité de genre – Licéité du traitement (non) – Données nécessaires à l'exécution du contrat (non) – Minimisation des données – Règl. (UE) n° 2016/679, art. 6, § 1.

Résumé

L'identité de genre du voyageur n'est pas une information nécessaire à l'achat de titre de transports en ligne, dès lors qu'elle n'est pas nécessaire à l'exécution du contrat de transport.

Faits et procédure

L'association Mousse conteste auprès de l'autorité française de protection des données à caractère personnel (CNIL), la pratique de l'entreprise ferroviaire SNCF Connect qui oblige systématiquement ses clients à indiquer leur civilité (« Monsieur » ou « Madame ») lors de l'achat de titres de transport en ligne. Cette association estime que cette obligation viole le règlement général sur la protection des données (RGPD), notamment, au regard du principe de minimisation des données, puisque la mention de la civilité qui correspond à une identité de genre, ne semble pas nécessaire pour l'achat d'un titre de transport ferroviaire. Considérant que cette pratique ne constitue pas un manquement au RGPD, la CNIL rejette cette réclamation. Mousse saisit alors le Conseil d'État français pour obtenir l'annulation de cette décision. Saisi d'un doute, le Conseil d'État interroge la CJUE afin de savoir si

la collecte des données de civilité des clients, limitée aux mentions « Monsieur » et « Madame », peut se voir qualifiée de licite et conforme au **principe de minimisation des données**, lorsque cette collecte vise à permettre une communication commerciale **personnalisée** à l'égard de ses clients, **conformément aux usages courants**. Réponse de la CJUE : une personnalisation de la communication commerciale fondée sur une identité de genre présumée en fonction de la civilité du client ne paraît pas objectivement indispensable afin de permettre l'exécution correcte d'un contrat de transport ferroviaire.

Observations

► La CJUE était ici sollicitée par le juge français au sujet de l'interprétation de l'article 6, § 1, premier alinéa, sous b) et f), du règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil, du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

► Selon le sous b) de l'article, « *un traitement de données à caractère personnel est licite s'il est « nécessaire à l'exécution d'un contrat auquel la personne concernée est partie ou à l'exécution de mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci »*. La Cour rappelle que, conformément au principe de minimisation des données, qui constitue une expression du principe de proportionnalité, les données collectées doivent être **adéquates, pertinentes et limitées** à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées. Pour qu'un traitement de données puisse être considéré comme nécessaire à l'exécution d'un contrat, **ce traitement doit être objectivement indispensable** afin de permettre l'exécution correcte de ce contrat. Pour la CJUE, une personnalisation de la communication commerciale fondée sur une identité de genre présumée en fonction de la civilité du client ne paraît pas objectivement indispensable à l'exécution correcte d'un contrat de transport

ferroviaire. L'entreprise ferroviaire pourrait tout à fait opter pour une communication différente, reposant sur des formules de politesse génériques, inclusives et sans corrélation avec l'identité de genre présumée des clients. Une telle pratique constituerait d'ailleurs une solution praticable et moins intrusive.

► Selon l'article 6, § 1, premier alinéa, sous f), du RGPD, un traitement de données à caractère personnel est licite s'il est « *nécessaire aux fins des intérêts légitimes poursuivis par le responsable du traitement ou par un tiers, à moins que ne prévalent les intérêts ou les libertés et les droits fondamentaux de la personne concernée qui exigent une protection des données à caractère personnel, notamment lorsque la personne concernée est un enfant* ». La Cour rappelle que le RGPD prévoit une liste exhaustive et limitative des cas dans lesquels un traitement de données à caractère personnel peut être considéré comme étant licite : c'est notamment le cas **lorsqu'il est nécessaire aux fins des intérêts légitimes poursuivis** par le responsable de ce traitement ou par un tiers. Tout en rappelant sa jurisprudence constante en la matière, la Cour précise que le traitement de données relatives à la civilité des clients d'une entreprise de transport, ayant pour finalité une personnalisation de la communication commerciale fondée sur leur identité de genre, ne peut pas être considéré comme étant nécessaire lorsque l'intérêt légitime poursuivi n'a pas été **indiqué** à ces clients **lors de la collecte de ces données**, lorsque le traitement n'est pas opéré **dans les limites du strict nécessaire** pour la réalisation de cet intérêt légitime, ou lorsqu'au regard de l'ensemble des circonstances pertinentes, les libertés et les droits fondamentaux de ces clients sont susceptibles de prévaloir sur cet intérêt légitime, notamment, en raison d'un **risque de discrimination** fondée sur l'identité de genre.

(CJUE, 1^{re} ch., 9 janv. 2025, n° C-394/23, Mousse C/ CNIL et SNCF Connect, ECLI: EU:C:2025:2)
Agathe GAUDEFROY ●

PERMIS DE CONDUIRE

La fraude ne paie pas...

Permis de conduire – Invalidation de l'épreuve théorique – Nullité subséquente du titre – Référé-suspension fondé (non) – 1° Régularité de la procédure (oui) – CRPA., art. L. 121-1 et L. 122-1 – Information de l'intéressé – Délai pour présenter ses observations – Obligation de procéder à un entretien préalable à l'invalidation de l'épreuve (non) – 2° Décision fondée (oui) – CRPA., art. L. 241-2 – C. route., art. R. 221-1 – Fraude généralisée dans le centre d'examen – Preuve de la présence du candidat à l'heure de passage (non) – Aveux du gérant

Résumé

- Aucune disposition n'imposant un entretien préalable à l'invalidation d'une épreuve du permis, la procédure ayant amené à sa mise à néant et à la nullité du titre est régulière.

- Des faits de fraude généralisée ayant été commis dans le centre d'examen, de l'aveu même du gérant, le requérant qui ne justifie pas avoir passé l'épreuve théorique à l'heure indiquée est mal fondé à demander la suspension de la décision qui l'invalide et entraîne la nullité du permis.

Faits et procédure

Suivant une formation pour devenir conducteur de transport de marchandises sur porteur, une personne passe son permis de conduire à Quimper, échoue deux fois à l'épreuve théorique puis se représente à Boissy-Saint-Léger. Cette fois, il réussit mais il y a un hic. Suspectant une fraude, le préfet invalide l'épreuve et annule le titre. Suit un référé en vue d'obtenir la suspension de la décision en raison de l'urgence, le candidat travaillant à 30 km de son domicile, distance qui nécessitait la possession du papier rose. À l'appui de sa requête, il invoque l'irrégularité de la procédure au regard de l'arrêté du 20 avril 2012 et de l'article L. 241-2 du Code des relations du public

avec l'administration (CRPA), à défaut de convocation à un entretien préalable afin de vérifier sa participation à l'épreuve. En réplique, le préfet oppose le respect du contradictoire, l'impossibilité d'invoquer sa propre turpitude et justifie la mesure par la prévention des risques liés à la conduite d'un véhicule sans titre valablement obtenu. Le suivant, le tribunal administratif considère que le candidat avait été informé de la potentielle invalidation de sa réussite à l'examen et disposait de 10 jours pour adresser ses observations à l'administration. Il ajoute qu'aucun texte n'oblige de procéder à un entretien préalable à la décision et conclut à la régularité de la procédure. Sur le fond, le juge note qu'une fraude généralisée au sein du centre avait été signalée à l'administration et donné lieu à une procédure pénale. De plus, aucune épreuve n'avait été passée par l'intéressé à l'heure indiquée et de nombreux indices, corroborés par les aveux du gérant du centre, démontraient l'existence d'une tricherie au profit d'impétrants domiciliés hors de la région IDF-ce qui était le cas du demandeur dont la requête est rejetée.

Observations

- Selon l'article L. 221-2-1 du Code de la route, la conduite d'un véhicule en usant d'un permis faux est passible de 5 ans de prison et 75 000,00 € d'amende. L'absence de titre correspondant à la catégorie du véhicule est, pour sa part, punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000,00 € d'amende. Ceci explique la vigilance des autorités qui doivent néanmoins respecter certains droits.
- Le Code des relations entre le public et l'administration les explicite : les décisions individuelles

sont subordonnées au respect d'une procédure préalable contradictoire (CRPA., art. L. 121-1). Le préfet doit ainsi informer le conducteur (ou ici le candidat) de son intention et de la possibilité de présenter ses observations (CE, 24 mai 2024, n° 474548). De son côté, l'article 5 de l'arrêté du 20 avril 2012 frappe de nullité les épreuves théoriques obtenues avec l'aide frauduleuse d'un tiers (IV), la sanction intervenant après que l'usager a été mis en demeure de faire ses observations, sans préjudice des poursuites pénales. Ajoutons qu'un acte unilatéral obtenu par fraude peut, à tout moment, être abrogé ou retiré (CRPA., art. L. 241-2). En l'espèce, le requérant avait reçu du préfet un courrier l'avisant de son intention d'invalidation l'épreuve écrite et du délai imparti pour répondre. Aucun texte n'imposant un entretien préalable avec l'intéressé, la procédure était régulière.

► La décision était-elle pour autant justifiée au regard de deux principes issus du droit romain ? Selon le premier, nul ne peut invoquer sa propre turpitude ; conformément au second, la fraude corrompt tout. Encore faut-il régler la question de la preuve qui, théoriquement, revient à qui l'invoque. Une règle un peu bousculée par l'administration qui retient, à charge du candidat, l'impossibilité de démontrer qu'il était présent à l'heure où l'épreuve devait se dérouler. De fait, c'est essentiellement sur les pratiques généralisées du centre que la décision d'invalidation s'est fondée, quitte à bousculer un tantinet la pureté du droit.

(TA Rennes, 8 janv. 2025, n° 2407513)
Marie TILCHE ●

Éditeur : Lamy Liaisons, SAS
ayant son siège social 7, rue Emmy
Noether - 93400 Saint-Ouen

Représentant légal :
Guillaume Deroubaix

Associé unique :
Karnov HoldCo France

Directeur de la publication :
Guillaume Deroubaix

Directrice des rédactions :
Sylvie Duras

Rédactrice en chef :
Anouk Jaunasse

Rédactrices :
Agathe Gaudefroy
Coraline Colnot

Dépôt légal : à parution

Prix au numéro : 19,61 € TTC

N° ISSN (version en ligne) :
2115-9114

N° ISSN (version imprimée) :
1157-1055

Périodicité : hebdomadaire

N° CPPAP : 1025 T 87210

Crédit photos : Getty Images

Imprimeur : Dupliprint,
2 rue Descartes, 95330 Domont.

Origine du papier : Espagne
Taux de fibres recyclées : 0 %
Certification : PEFC
Eutrophisation :
Ptot 0,02 kg/tonne

Pour contacter le service client :

N° Cristal 09 69 39 58 58
APPEL NON SURTAXÉ

courriel : contact@lamyliaisons.fr

Internet :

www.liaisons-sociales.fr

www.lamyline.fr

www.lamy-liaisons.fr



Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, du contenu issu de la présente publication, effectuée sans autorisation de l'éditeur, est illicite et constitue une contrefaçon.