

Les services chargés de la régulation des transports routiers en région

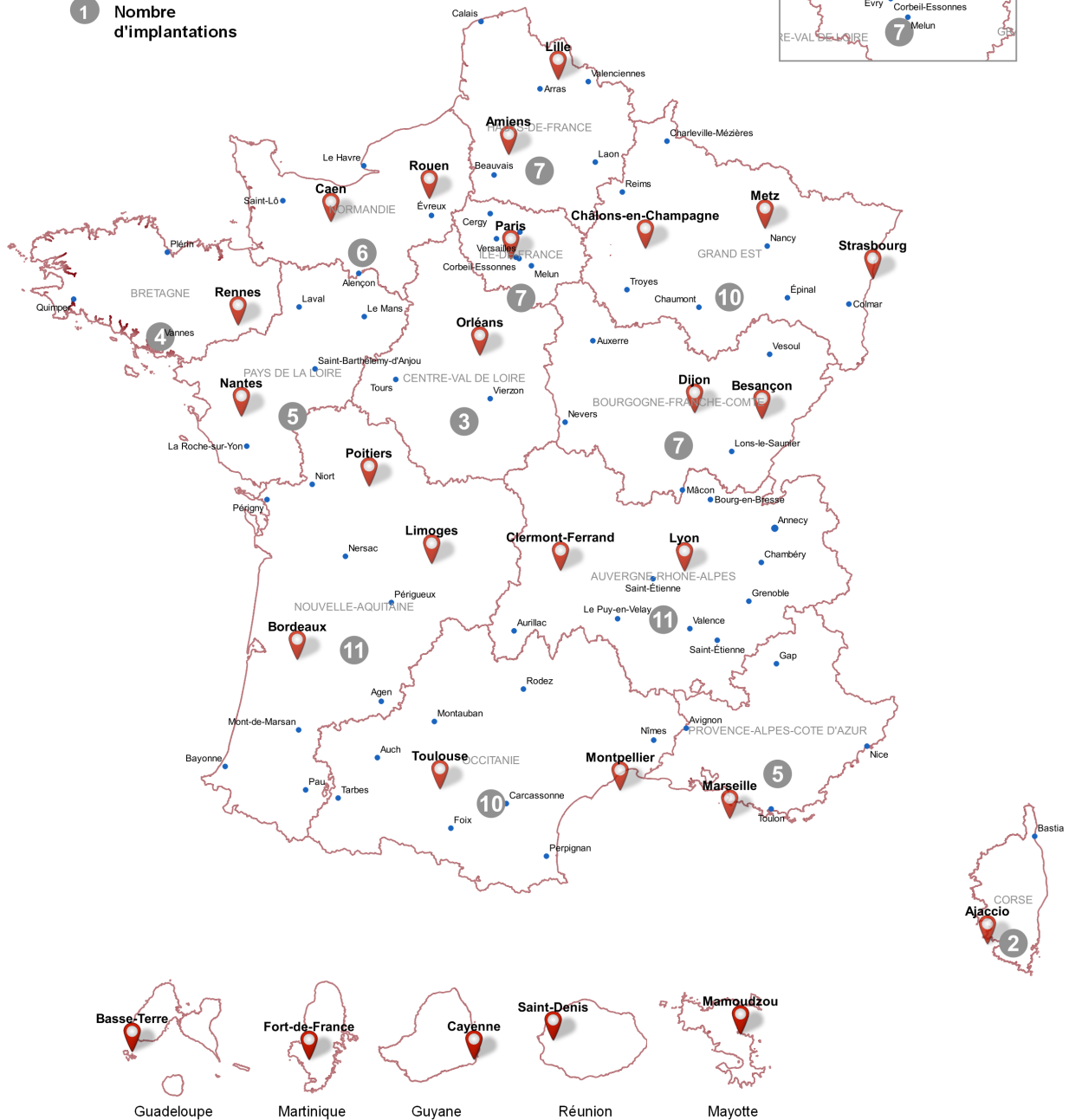
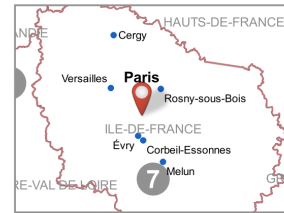
Rapport d'activité 2016



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Sièges et antennes de contrôle en région en 2016

-  Sièges
-  Antennes
-  1 Nombre d'implantations



Éditorial

L'année 2016 a été particulièrement marquante pour les services de régulation et de contrôle des transports routiers puisque le 1er janvier 2016 sont entrées en application la réforme territoriale et la fusion des régions qui ont eu un effet important sur les DREAL en France métropolitaine.

Le passage de 27 à 18 régions a eu un impact sur l'organisation des services locaux mais également sur tous les outils de suivi statistiques, notamment ceux permettant de faire la synthèse de l'activité des services de régulation et de contrôle. Afin de permettre une vision globale et pluriannuelle de l'activité des services, le choix a été fait de présenter dans ce rapport d'activité 2016 les résultats sur trois années suivant le nouveau cadre territorial.

Ces évolutions structurelles ne remettent pas en question les objectifs en termes de régulation et de contrôle des transports routiers des DREAL, qui résultent d'obligations européennes d'une part, mais aussi et surtout des besoins et attentes de l'ensemble des acteurs du transport routier.

La régulation et le contrôle du secteur des transports routiers poursuivent des objectifs de sécurité routière, de protection environnementale, de préservation du patrimoine routier, de respect de conditions de concurrence équilibrées et protection sociale. Toutes ces règles qui encadrent le secteur du transport n'ont de sens que si elles sont effectivement contrôlées afin d'en assurer le respect.

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) définit les grandes orientations en matière de régulation et de contrôle des transports routiers au regard des priorités identifiées, dans le cadre d'un dialogue étroit avec les services en charge du transport routier dans les régions.

Les services de régulation et de contrôle des DREAL et DEAL, et tout particulièrement les agents du registre et les contrôleurs des transports terrestres, contribuent ainsi de manière essentielle au respect des règles applicables au secteur via notamment le contrôle des conditions d'accès à la profession de transporteur routier, le contrôle des opérations de transport, notamment le cabotage, les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers.

Ce rapport d'activité a notamment pour objectif d'illustrer et de mettre en lumière l'action des services de régulation et de contrôle des transports routiers en région. Qu'ils en soient remerciés pour leur engagement de tous les instants.

Alexis VUILLEMIN

Directeur des services de transport

Sommaire

I - Le cadre réglementaire et les moyens des services

- Le cadre réglementaire p 5
- Les acteurs du contrôle p 5
- Les outils informatiques à disposition p 6

II - La gestion du registre des entreprises établies en France

- La vérification des quatre conditions nécessaires à l'exercice de la profession p 8
- L'inscription au registre électronique des entreprises de transporteurs p 10
- L'obtention des titres de transport p 11
- Le programme Objectif CO₂ p 15

III – La politique de contrôle des transports routiers

- Les habilitations des contrôleurs p 18
- Le contrôle sur route p 19
- Le contrôle en entreprise p 21
- Le contrôle du cabotage p 24
- La coordination des forces de contrôle p 25

IV – Les actions de formation p 27

V – Les commissions territoriales et la commission nationale des sanctions administratives

- Le rôle des commissions territoriales des sanctions administratives p 28
- Les compétences des commissions territoriales des sanctions administratives p 28
- La commission nationale des sanctions administratives p 29

I - Le cadre réglementaire et les moyens des services

Le cadre réglementaire

Les activités du transport routier s'exercent dans un cadre réglementaire important, essentiellement communautaire, qui encadre en particulier :

- Les conditions d'accès à la profession et au marché ;
- Les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ;
- Les temps de conduite et de repos des conducteurs (réglementation sociale européenne) ;
- La formation obligatoire des conducteurs ;
- Le temps de travail des conducteurs routiers ;
- Le cabotage ;
- La réglementation sur les poids et dimensions ;
- Le transport des marchandises dangereuses.

Les acteurs du contrôle

Au sein des DREAL, de la DRIEA Île-de-France et des DEAL d'outre mer, les services chargés de la régulation des transports routiers regroupent près de 730 agents :

- 180 agents affectés à la tenue du registre des entreprises de transport par route ;
- 550 contrôleurs des transports terrestres et peseurs.

L'activité des services régionaux s'exerce en coordination avec celle d'autres corps de contrôle, et plus particulièrement :

- Les forces de l'ordre (gendarmerie et police nationale) et la douane ;
- Les inspecteurs du travail des pôles Transport des DIRECCTE (Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi).

Les outils informatiques à disposition

Les informations nécessaires à la régulation des transports routiers sont regroupées au sein du système d'information des transports routiers (SITR). Le SITR est composé de trois applications.

OCTET (Outil de Contrôle des Transports Equipés de Tachygraphes)

Cette application a été développée dans le but de fournir un outil complet aux agents des forces de contrôle.

Le rôle d'OCTET est d'extraire les informations des différents supports (carte conducteur et mémoire du tachygraphe) pour les présenter sous une forme graphique et chiffrée directement exploitable. Il permet de rechercher les infractions et de préparer des documents nécessaires aux procédures.

OCTET est utilisé lors des contrôles sur route et des contrôles en entreprise par les contrôleurs des transports terrestres et les forces de l'ordre.

GRECO (Gestion régionalisée des entreprises de transport routier et des contrôles)

L'application GRECO s'organise autour de deux axes principaux.

Le module ACCES est utilisé par les gestionnaires de registres en région. Il permet de gérer au quotidien les données générales des entités de transport (entreprise, association, particulier, entreprise non résidente), les procédures d'accès à la profession (tenue des registres, délivrance des certificats d'inscription, conditions d'honorabilité et de capacités financière et professionnelle), la gestion des titres de transport et la délivrance des licences, copies conformes et autorisations.

Le module CONTROLE est utilisé par les contrôleurs des transports terrestres. Il permet la saisie des données générales relatives aux contrôles sur route et en entreprise en liaison/import d'OCTET, l'édition des documents nécessaires au suivi des procédures pénales, le suivi des amendes forfaitaires, l'instruction des avis au parquet et le suivi du comportement infractionniste des entreprises.

INFOCENTRE

L'infocentre du SITR a pour vocation de fournir des éléments permettant de répondre aux enjeux du pilotage de l'activité, tant pour la DGITM que les chefs de service transport. Il permet également d'accéder au niveau le plus fin des événements de gestion et de contrôle historisés.

Les informations issues de GRECO sont structurées et organisées sous la forme d'états statistiques présentant des indicateurs au niveau national et régional sur les activités de gestion et de contrôle du transport routier (gestion, contrôle sur route et contrôle en entreprise).

C'est un outil d'aide à la décision et à la fixation d'objectifs quantifiés.



Les équipes des services Etude et développement des SI et Déploiement assistance de SISG/SPSSI/CP2I à Aix-en-Provence

Deux services œuvrent en synergie au SG/SPSSI/CP2I sur les outils informatiques du système d'information des transports routiers (SITR) : l'équipe Etude et développement (ED) qui assure, avec 10 personnes, la maîtrise d'œuvre des applications OCTET, GRECO et INFOCENTRE associée à trois agents de l'équipe Déploiement et assistance (DA) auquel appartient le pôle national diffusion (PND), qui s'occupe de l'assistance et de l'accompagnement des utilisateurs.

Pour chaque nouvelle version de l'une de ces applications, la maîtrise d'œuvre suit les mêmes étapes incontournables : les évolutions (le « périmètre ») de la version à venir sont définies à partir des modifications réglementaires, des demandes de la maîtrise d'ouvrage, des anomalies signalées par les utilisateurs et des besoins recensés par le PND. Un groupe de priorisation, comprenant maîtrise d'ouvrage (DGITM), maîtrise d'œuvre, PND et utilisateurs est réuni et établit un cahier des charges pour le prestataire. La version livrée par ce dernier est soumise à une recette (test) technique au CP2I. Est alors organisée l'étape communément appelée RFU (recette fonctionnelle utilisateur). Cette étape fondamentale permet de vérifier que les nouvelles fonctionnalités ont bien été construites et implémentées sans perturber le fonctionnement de l'application.

Concernant l'Infocentre SITR, un groupe de développeurs nationaux constitué d'utilisateurs en région et en administration centrale a été mis en place fin 2014. L'objectif à terme est de leur permettre de devenir autonomes pour développer directement des états statistiques, et ainsi constituer un appui au chef de projet Infocentre de la maîtrise d'œuvre.

Le PND, chargé de l'assistance aux utilisateurs, assure quant à lui le « service après-vente » des applications. Les demandes des utilisateurs sont tracées quotidiennement dans ANDI, outil de suivi de « tickets » servant à signaler des anomalies ou des demandes d'évolutions des applications. L'accompagnement des utilisateurs se fait au moyen de formations, de mise à disposition de fiches techniques ou de petites vidéos tutorielles, permettant d'explicitier les notions nouvelles.

II - La gestion du registre des entreprises établies en France

La tenue du registre des entreprises de transport par route, outil de régulation de l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises ou de voyageurs, est l'expression du pouvoir régalién de l'État dans sa mission d'organisation du transport routier.

Pour pouvoir accéder à la profession de transporteur public routier et obtenir une licence, l'entreprise de transport doit satisfaire à quatre conditions qui permettront la délivrance d'une autorisation d'exercer la profession. Celle-ci sera délivrée concomitamment à l'inscription au registre électronique national des entreprises de transport par route tenu par le préfet de région et géré par les DREAL, DRIEA et DEAL. La région compétente sera celle où se situe le siège de l'entreprise, ou, pour une entreprise ayant son siège hors de France, son établissement principal en France.

La vérification des quatre conditions nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur

Ces quatre conditions font l'objet de contrôles tout au long de la vie de l'entreprise. Il s'agit de :

Condition n°1 : la capacité professionnelle, préalable à l'examen du dossier

Le gestionnaire de transport qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise doit être titulaire de l'attestation de capacité correspondant à l'activité exercée.

L'examen constitue la voie principale d'accès à la capacité professionnelle. Cependant certains diplômes ou titres professionnels permettent d'obtenir l'attestation de capacité professionnelle par équivalence.

S'agissant du transport de marchandises avec des véhicules légers n'excédant pas 3,5 tonnes et du transport de voyageurs avec des véhicules de moins de 10 places, il a été introduit au niveau national un examen écrit pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle.

Les examens pour l'accès à la capacité professionnelle en transport lourd sont organisés par sept directions régionales qui sont centres d'examen (DRIEA, DREAL Hauts de France, Pays-de-la-Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-D'azur, Occitanie, Grand est) et qui délivrent les attestations de capacité professionnelle.

Pour les attestations de capacité en transport léger, les centres de formation sont aussi centres d'examen. Chaque direction régionale agréée et contrôle les centres établis sur son territoire.

Condition n°2 : l'établissement

Le transporteur doit prouver qu'il dispose en France de locaux où sont conservés les documents essentiels de l'entreprise, au moins un véhicule destiné à son activité, et des équipements administratifs et techniques appropriés.

Condition n°3 : L'honorabilité professionnelle

Le responsable légal et le gestionnaire de transport ne doivent pas avoir commis d'infractions délictuelles ou criminelles concernant par exemple la sécurité routière et les temps de conduite et de repos des conducteurs.

Condition n°4 : La capacité financière

L'entreprise doit démontrer qu'elle dispose des ressources financières nécessaires à l'exercice de son activité, c'est-à-dire d'un montant de capitaux propres en rapport avec le nombre et le type de titres de transport dont elle dispose.

Chaque année, la DREAL effectue la vérification de la capacité financière de l'entreprise à partir de sa liasse fiscale.

Au sein de la région Grand Est, je suis responsable du « Registre » lorrain.

J'anime une équipe de trois personnes dont l'activité principale est de veiller au respect des conditions d'accès, et de maintien dans l'activité, des transporteurs routiers de marchandises, de personnes et de commissionnaires de transport dont le siège social est implanté en Lorraine (1716 entreprises).

Lors de l'instruction des dossiers, outre la vérification des quatre conditions pour l'accès à la profession de transporteurs, nous attachons une grande importance aux échanges avec l'entreprise pour lui apporter les conseils nécessaires préalables au dépôt du dossier. En 2016, 149 demandes d'autorisation d'exercer la profession de transporteur ont été instruites à Metz et 467 licences ont été délivrées. Nous échangeons aussi évidemment avec les 24 contrôleurs des transports terrestres lorrains pour orienter leurs contrôles en entreprise, au vu des constatations liées à notre gestion des dossiers.

Je suis par ailleurs très intéressée par toutes les questions informatiques. Je fais partie de différents groupes de travail nationaux (dont GRECO WEB et INFOCENTRE), dont l'objectif est de tester la compatibilité des applications informatiques avec la réglementation en vigueur. J'ai ainsi l'occasion de rencontrer les référents de l'administration centrale, les collègues d'autres régions et l'équipe de la maîtrise d'œuvre, chargée du développement informatique de nos applications.

Webmestre déléguée pour le pôle transport, j'administre le site web où les professionnels et le public en général peuvent trouver de nombreuses informations en matière de réglementation et d'accès à la profession de transporteur routier. Metz étant l'un des sept centres d'examens nationaux pour l'obtention de la capacité professionnelle « transport lourd », les résultats sont évidemment mis en ligne et il s'agit d'être très réactif car la consultation du site connaît alors une très forte augmentation (18 départements sont concernés).



Agathe HAUSHERR
Responsable du registre de Metz
DREAL Grand est

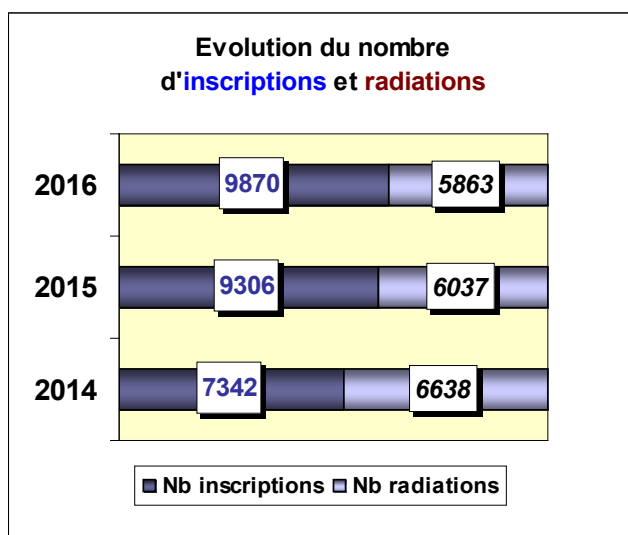
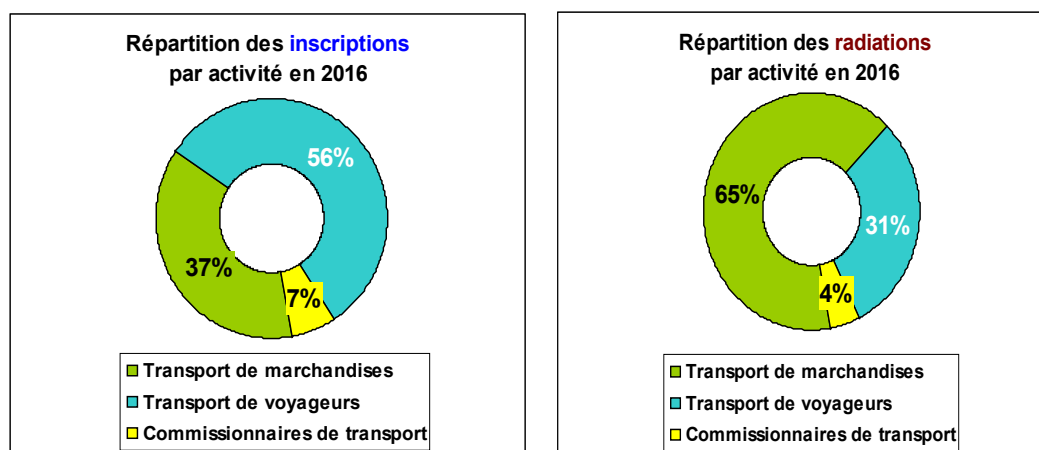
L'inscription au registre électronique national des entreprises de transport par route

Dans chaque région, l'inscription au registre des entreprises de transport par route de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'au registre des commissionnaires est assurée par les agents du registre.

Elle se fait via l'application informatique GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des Contrôles).

Cet outil permet notamment d'éditer les autorisations d'exercer la profession, les attestations de capacité professionnelle ainsi que les licences de transport et leurs copies conformes.

Au 31/12/2016, on dénombre 76 411 entreprises inscrites. Durant l'année, l'inscription ou la réinscription de 9 870 entreprises et la radiation de 5 863 entreprises ont été enregistrées.



L'obtention des titres de transport

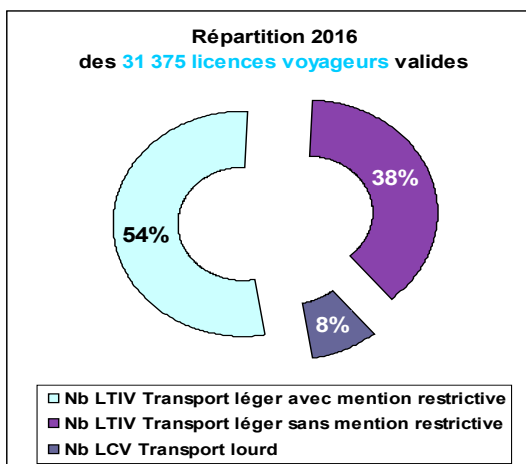
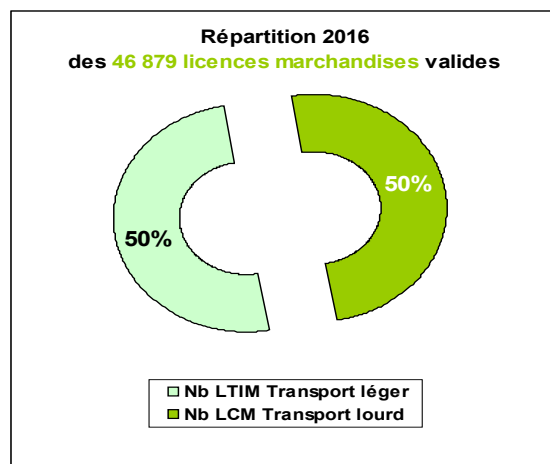
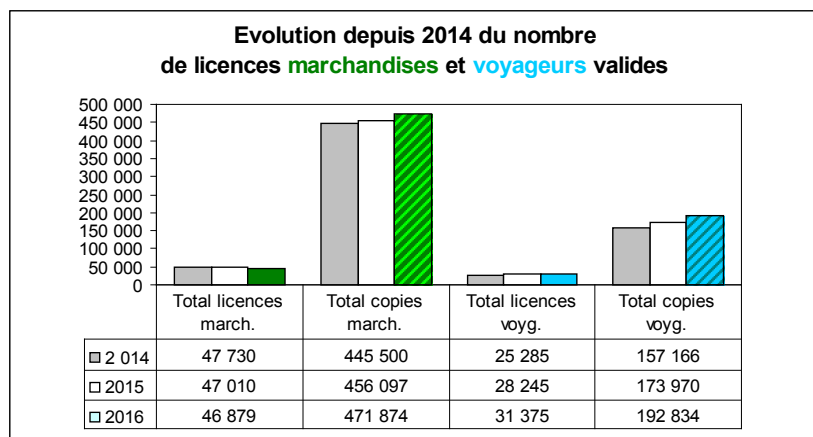
Il s'agit des licences communautaires pour le transport lourd et des licences de transport intérieur pour le transport léger.

Les DREAL délivrent les copies certifiées conformes des licences en fonction du parc de véhicules et du projet de l'entreprise.

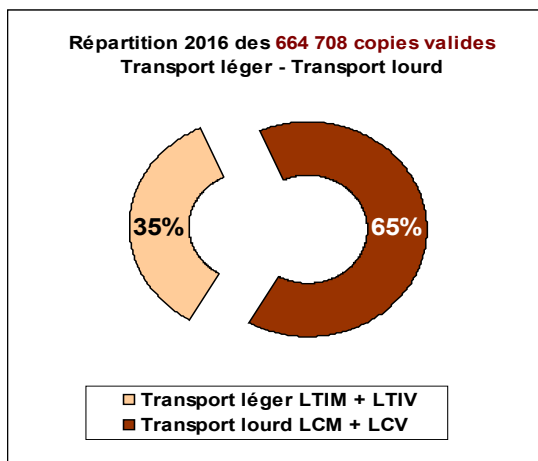
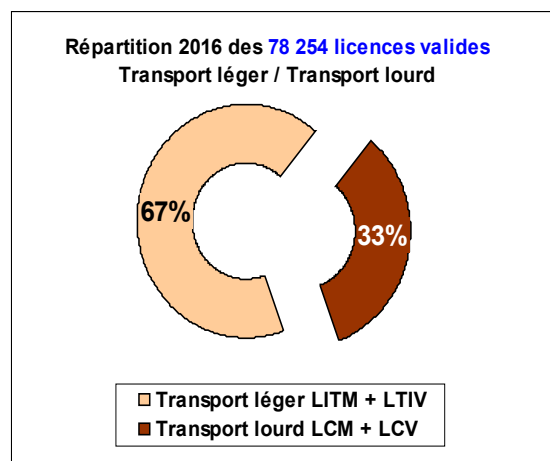
Par exemple : une entreprise peut exploiter simultanément cinq véhicules si elle dispose d'au moins cinq copies de licences.

Les licences et copies conformes valides

Au 31/12/2016, on dénombre 78 254 licences valides et 664 708 copies valides.



La notion de LTIV avec mention restrictive correspond par exemple à l'inscription dérogatoire des taxis (limitation à un seul véhicule).

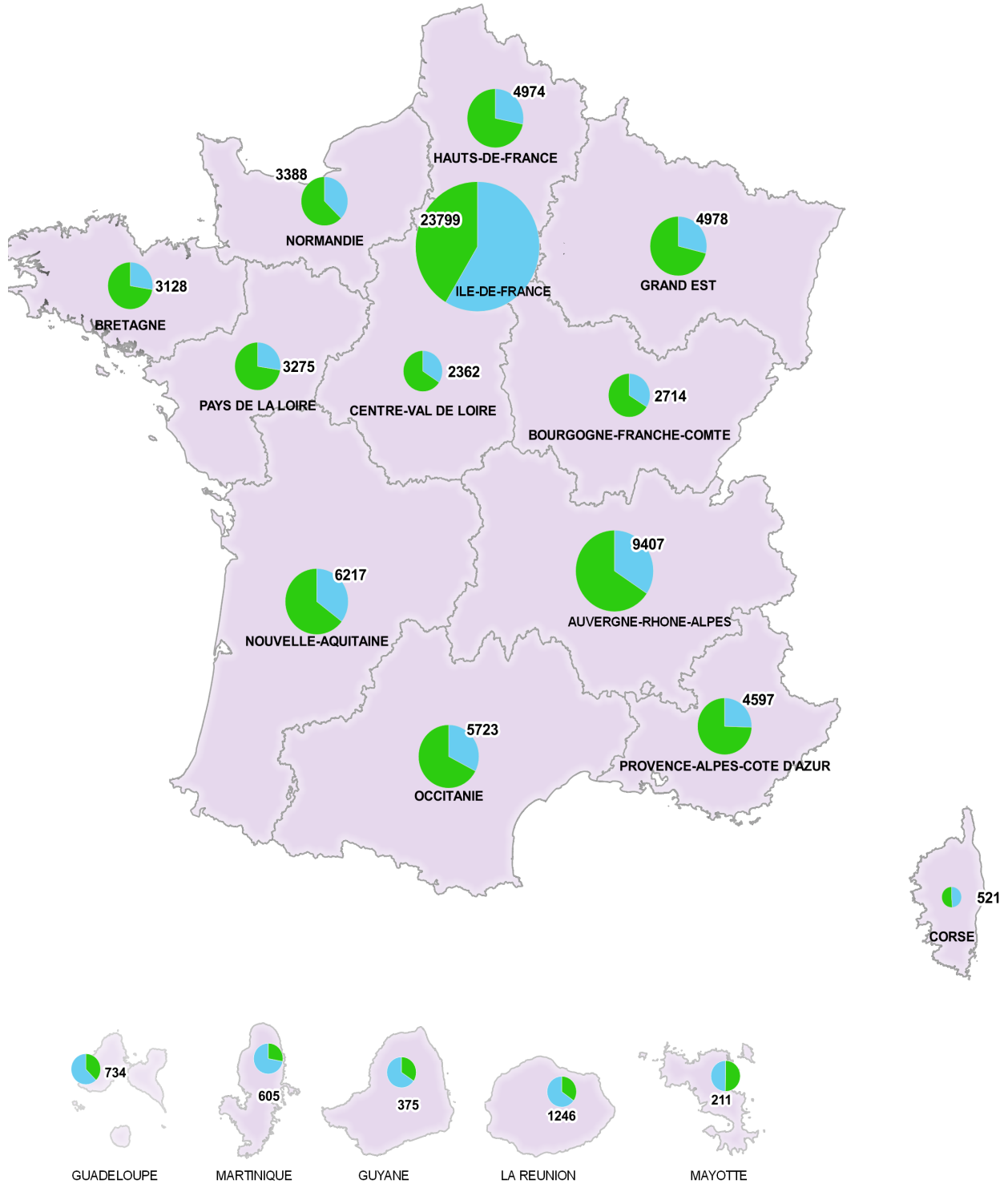


Licences valides au 31 décembre 2016

Par région

- LICENCES VALIDES MARCHANDISES
- LICENCES VALIDES VOYAGEURS
- TOTAL DES LICENCES VALIDES

TOTAL FRANCE: 78 254

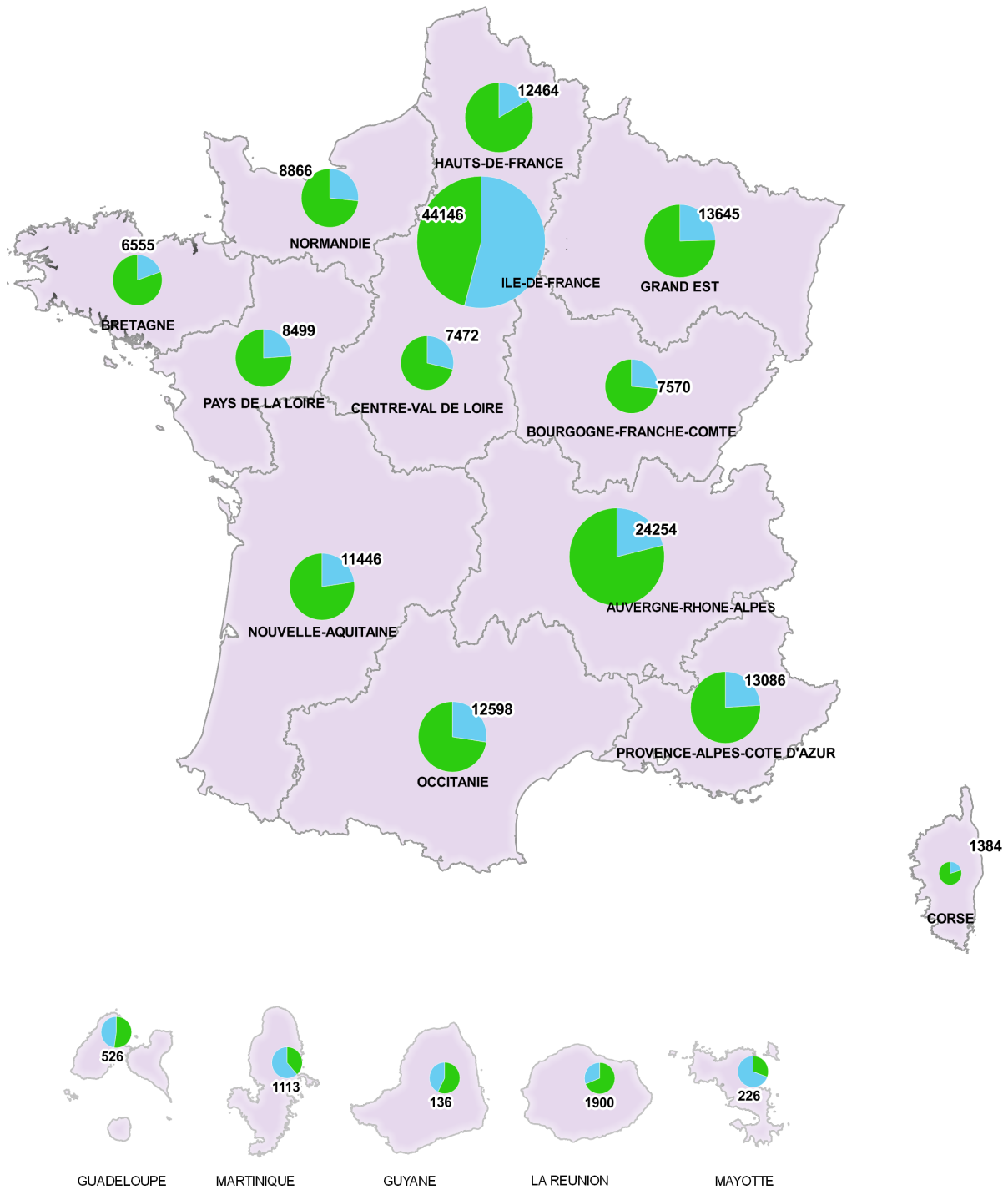


Copies de licences délivrées en 2016

Par région

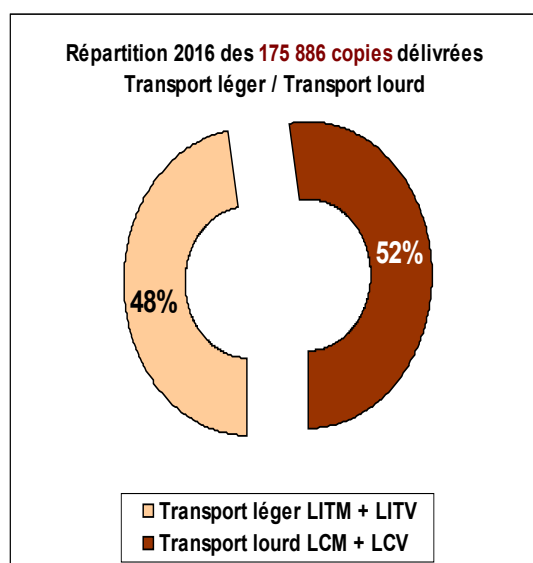
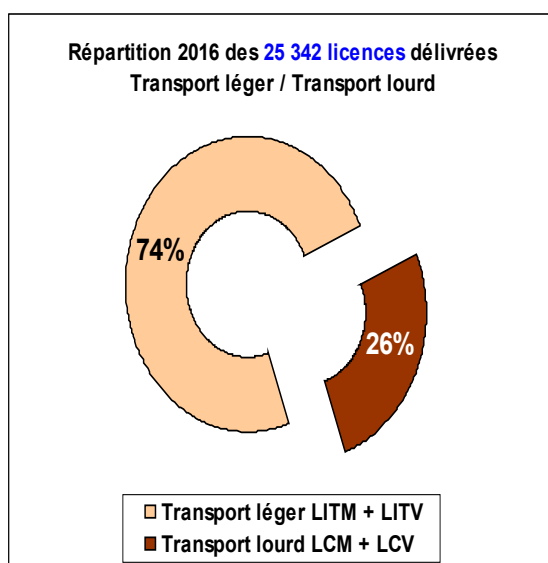
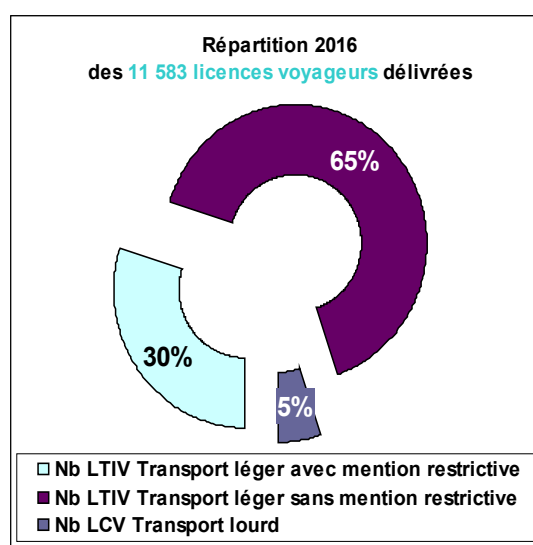
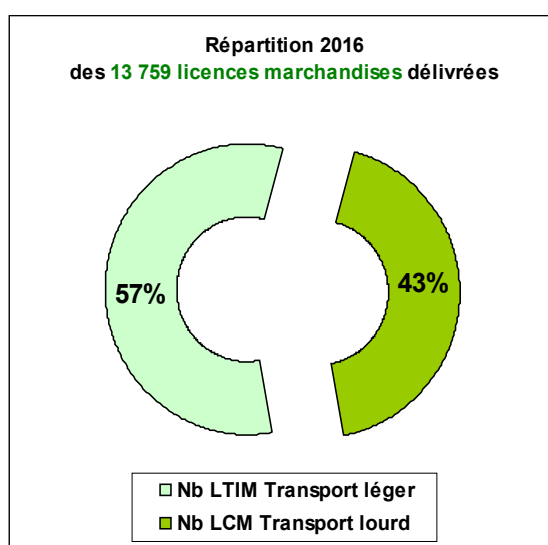
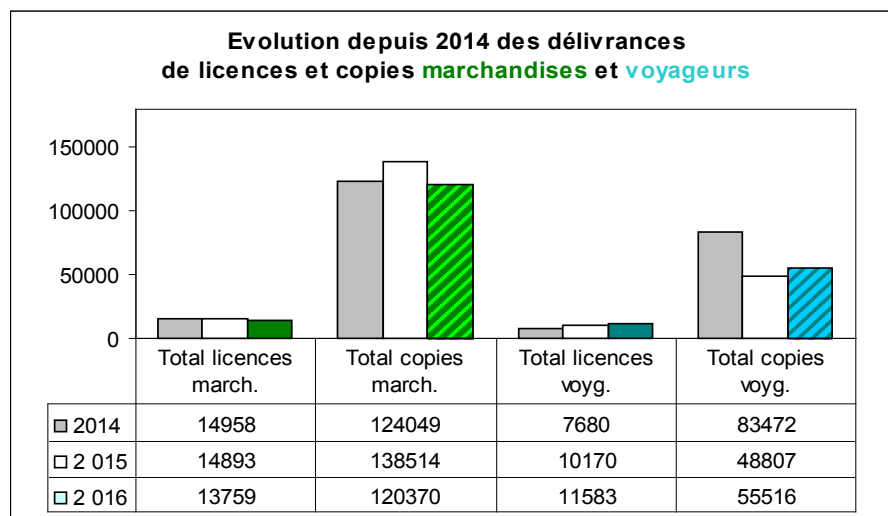
- COPIES DE LICENCES MARCHANDISES
- COPIES DE LICENCES VOYAGEURS
- TOTAL DES COPIES DE LICENCES DELIVREES

TOTAL FRANCE: 175 886



Les licences et copies conformes délivrées

En 2016, les DREAL ont délivré 25 342 licences et 175 886 copies de licences.



Le programme « Objectif CO₂ »

Le programme Objectif CO₂, élaboré par le MTES et l'ADEME en étroite collaboration avec les organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de personnes, a été lancé en mai 2016. Il vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et améliorer l'efficacité énergétique du secteur.

Ce programme conjugue deux démarches complémentaires :

- une démarche de progrès qui s'appuie sur la charte d'engagement volontaire Objectif CO₂ et offre aux entreprises un cadre méthodologique d'actions visant à réduire sur 3 ans leurs émissions de GES,
- une démarche de performance, le label, qui permet aux entreprises d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance environnementale, suite à un processus d'audit indépendant.

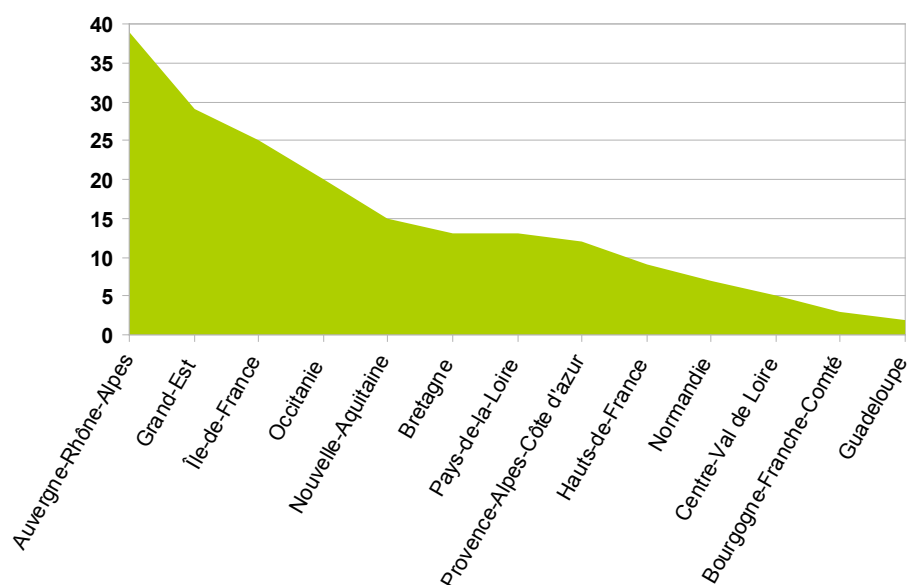
Ce programme bénéficie d'un financement de TOTAL, en tant qu'obligé, dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Il est géré opérationnellement par l'association pour le développement de la formation professionnelle en transport et logistique (AFT).

L'AFT, en collaboration avec les acteurs locaux (DREAL, directions régionales de l'ADEME, organisations professionnelles) a mis en œuvre un réseau de chargés de mission répartis sur tout le territoire national pour sensibiliser les entreprises de transport aux enjeux environnementaux et les accompagner tout au long de leur engagement dans la charte ou pour l'obtention du label.

En soutenant les entreprises qui s'engagent dans la démarche Objectif CO₂, les services des DREAL ont un rôle d'animation socio-économique du secteur des transports routiers.

Au cours de l'année 2016, 212 chartes ont été signées et 191 entreprises ont été labellisées.

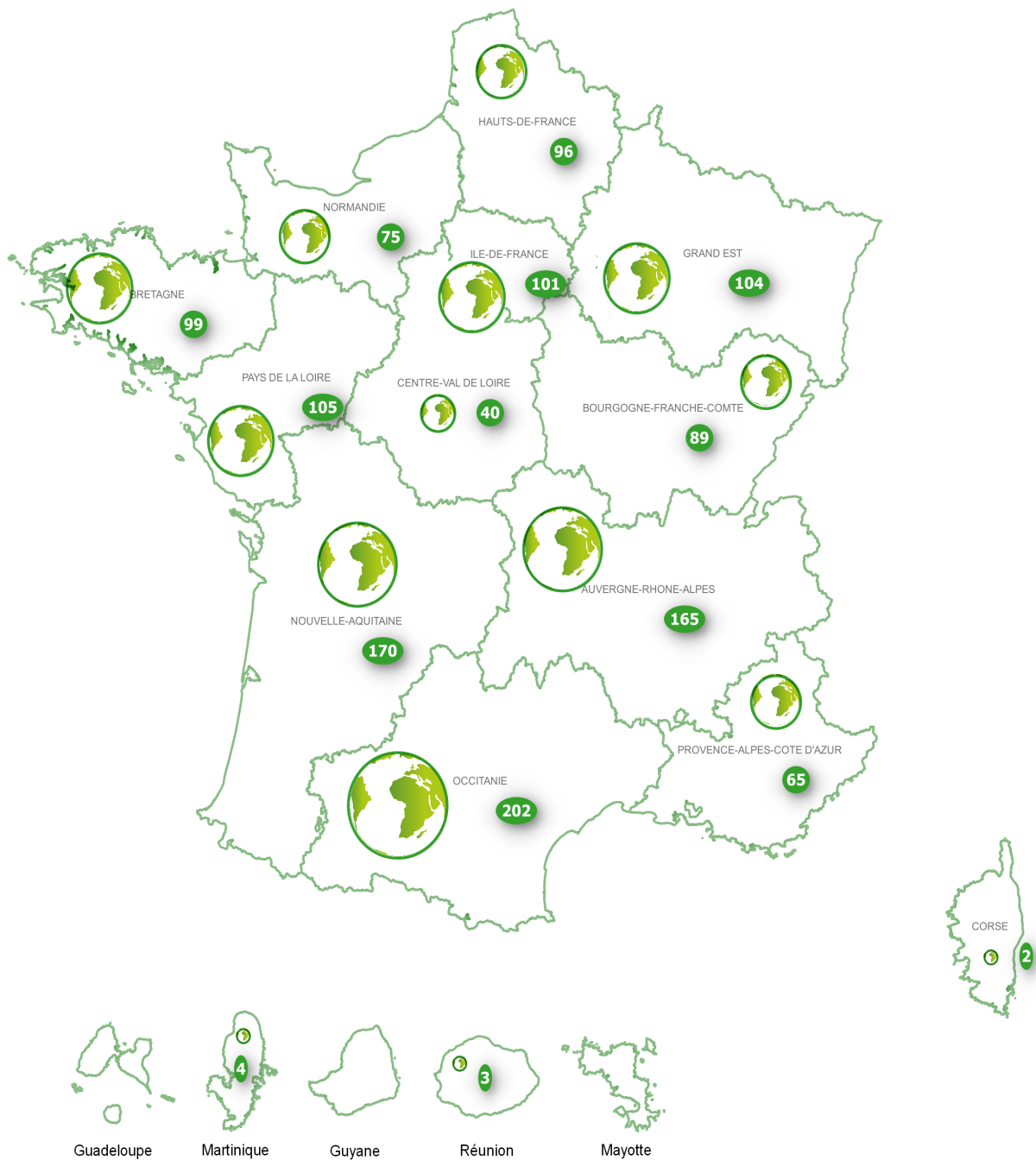
Nombre d'entreprises labellisées par région



En 2016, on dénombre 1 320 entreprises qui ont signé depuis 2008 la charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent », dont 1 105 entreprises de transport de marchandises et 215 entreprises de transport de voyageurs.

Entreprises signataires de la charte CO₂ au 31 décembre 2016

1 Nombre de signataires





III - La politique de contrôle des transports routiers

Les missions de contrôle exercées par les DREAL, sous l'autorité des préfets de région, sont au cœur de l'action de l'État dans ce secteur.

L'efficacité des missions exercées par l'État repose largement sur la coopération interministérielle des services, qui mobilise les différents acteurs de la chaîne du contrôle : les gendarmes, les agents de la police nationale et des douanes, les agents des DIRECCTE. L'aboutissement du contrôle peut nécessiter la mise en place d'une procédure judiciaire qui fait intervenir les magistrats du parquet.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. Elles sont, en conséquence, des leviers essentiels pour atteindre les objectifs en matière d'exercice d'une concurrence saine et loyale, de sécurité routière, de protection du patrimoine routier et de progrès environnemental.

Les habilitations des contrôleurs des transports terrestres (CTT)

Les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à relever les infractions entrant dans le champ de leurs habilitations.

Les CTT détiennent des habilitations pour le contrôle des réglementations suivantes :

- Réglementation sociale européenne ;
- Transport public routier;
- Transport de marchandises dangereuses ;
- Formation des conducteurs ;
- Réglementation du travail ;
- Transport de déchets ;
- Transport d'animaux vivants.

Selon la gravité des infractions, les CTT peuvent :

- Appliquer la procédure de l'amende forfaitaire pour les contraventions des quatre premières classes qui peuvent être perçues immédiatement;
- Établir les procès-verbaux adressés aux parquets territorialement compétents en cas de contravention de la cinquième classe et de délit ;
- Percevoir une consignation (dépôt de garantie) lorsque le transporteur est non-établi en France. Le versement de la consignation permet au contrôleur de laisser repartir le véhicule;
- Immobiliser les véhicules en cas d'infraction grave de nature à compromettre la sécurité routière.

Le contrôle sur route

Les opérations de contrôle effectuées par les contrôleurs des transports terrestres s'étendent à tous les types de transports routiers (transport collectif de personnes et transport de marchandises y compris le transport de marchandises dangereuses). Elles s'inscrivent dans le cadre d'un plan régional de contrôle (PRC), établi en partenariat avec les forces de l'ordre (gendarmerie, police nationale). Les contrôles peuvent avoir lieu sur des aires de repos en bordure de route, à quai sur des bases logistiques, ou sur des aires de contrôle spécialement équipées.

Les opérations de contrôle en bord de route

Lors d'une opération de contrôle sur route, le véhicule est intercepté par les forces de l'ordre, puis le contrôleur se présente au conducteur et lui demande tous les documents permettant de vérifier le respect des différentes réglementations entrant dans son champ de compétences.

En transport routier de marchandises, par exemple, le conducteur doit présenter une lettre de voiture qui couvre la prestation de transport. Ce document permet notamment de vérifier qu'en cas de cabotage, le transport s'effectue bien dans le respect de la réglementation qui prévoit que, dans la continuité d'un transport international de marchandises, une entreprise non-établie peut réaliser jusqu'à trois opérations consécutives de transport intérieur en France dans un délai de sept jours à compter de son entrée sur le territoire national.

Lors d'un transport de marchandises pour le compte d'autrui, effectué avec un véhicule excédant 3,5 tonnes, le conducteur doit également justifier de l'inscription de son entreprise au registre des entreprises de transport par route en présentant la copie conforme de la licence communautaire de transport, délivrée par l'autorité de l'État dans lequel son entreprise est établie.

Le contrôleur vérifie la cargaison, sur la base des documents de transport.

Le contrôleur procède également à un contrôle technique visuel du véhicule. En cas de défaut technique, le véhicule peut faire l'objet d'une immobilisation, avec obligation de réparation ou de mise en conformité.

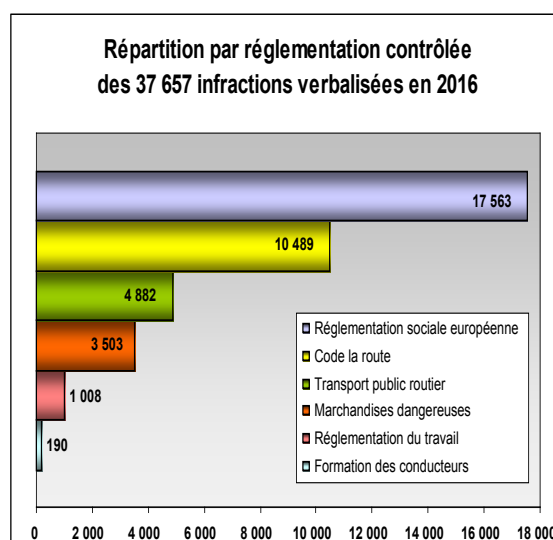
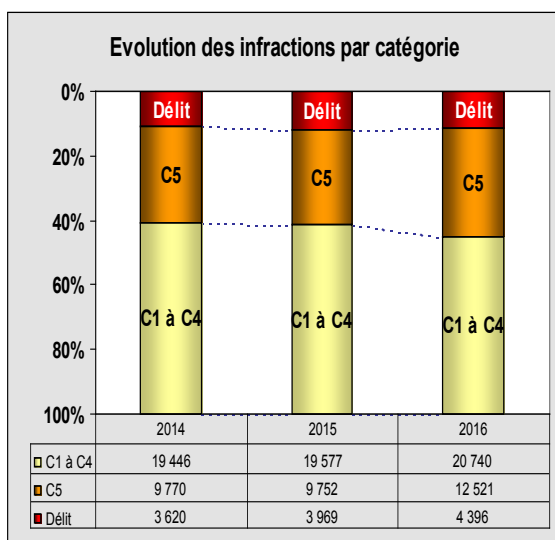
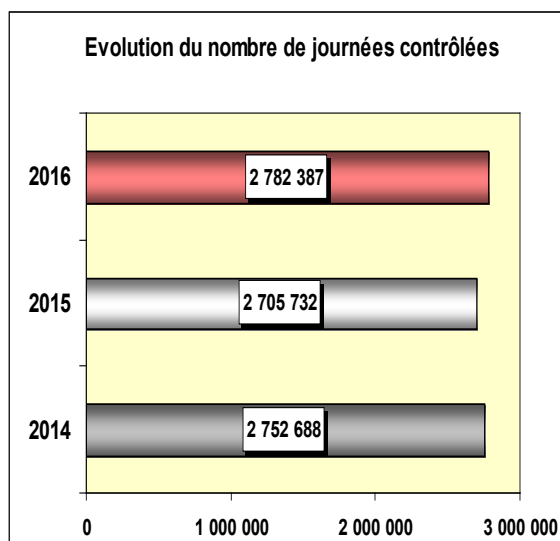
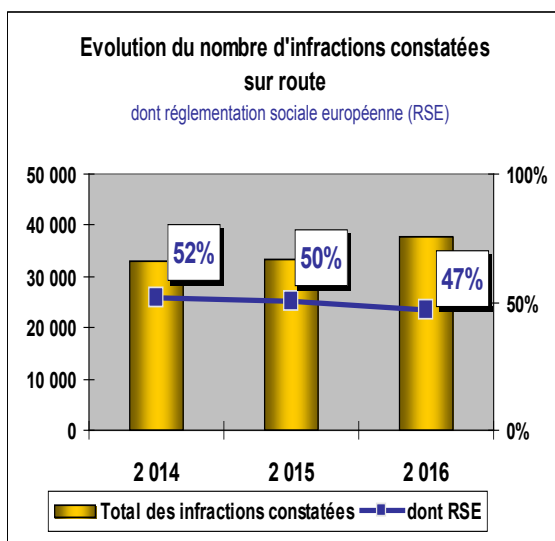
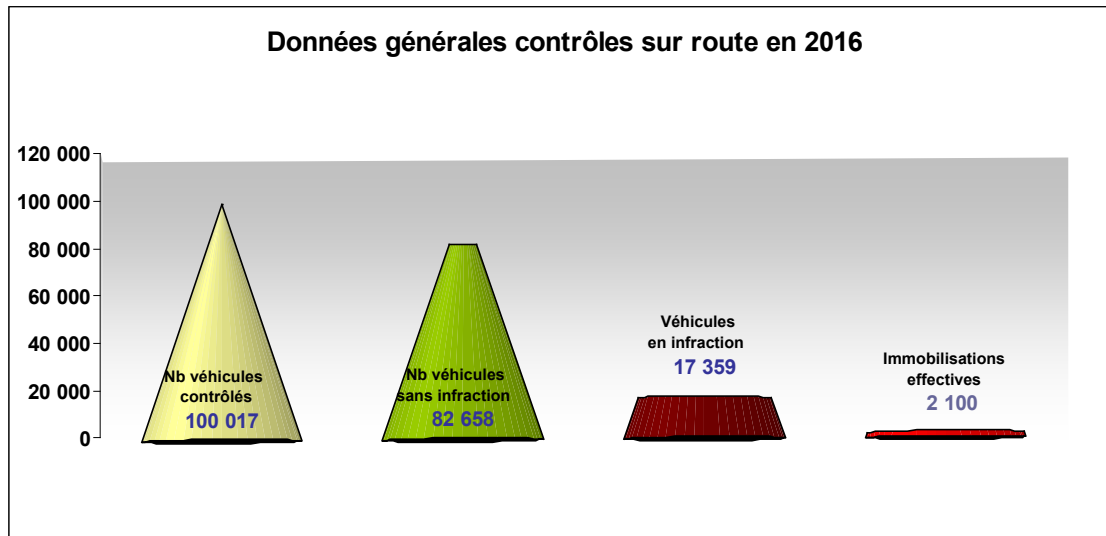
Le contrôle des charges à l'essieu est réalisé par les peseurs spécialisés des DREAL. En cas de surcharge, les infractions donnent lieu à des contraventions de quatrième classe cumulables par tonne de surcharge constatée.

Le contrôleur poursuit ses investigations dans le fourgon de contrôle, équipé de matériel informatique permettant de saisir les informations collectées et de lire les données du chronotachygraphe. Cet appareil de contrôle, grâce aux enregistrements sur un disque-papier (appareil analogique) ou à l'activité du conducteur enregistrée sur une carte à puce individuelle (appareil numérique), permet de vérifier si le conducteur respecte la réglementation sociale européenne. Les données sur les temps de conduite et de repos des conducteurs sont analysées via le logiciel OCTET. Le contrôleur s'assure que l'ensemble des données enregistrées sont cohérentes et n'ont pas été modifiées. Il reconstitue le parcours du conducteur en croisant les données des différents documents de transport avec celles enregistrées sur la carte du conducteur et dans la mémoire du chronotachygraphe et détermine alors les éventuelles infractions.

Enfin, le contrôleur dresse un bulletin de contrôle sur lequel sont mentionnées les infractions éventuellement relevées. Ce bulletin est remis au conducteur comme justificatif du contrôle, qu'il pourra le cas échéant présenter s'il est à nouveau contrôlé, notamment dans la période de référence de contrôle de la réglementation sociale européenne (RSE) en bord de route (28 jours + le jour du contrôle).

Les opérations de contrôle en bord de route

En 2016, 100 017 véhicules ont été contrôlés, 4 396 délits ont été relevés et 10 748 procès verbaux ont été dressés.



+ 8 infractions à la réglementation du transport d'animaux vivants
+ 14 infractions à la réglementation du transport des déchets

Depuis la mise en service de l'appareil de contrôle numérique en 2006 les fraudes deviennent de plus en plus sophistiquées. On est loin aujourd'hui du simple aimant.

Dans certains cas, les outils traditionnels de contrôle ne suffisent plus à constater les manipulations frauduleuses élaborées qui leurrent l'appareil de contrôle. Par exemple, certains systèmes permettent d'enregistrer des périodes de repos de manière fictive sans créer d'anomalie dans le chronotachygraphe.

La multiplication des cas détectés ces dernières années a donné lieu à des réflexions pour fournir une aide complémentaire aux contrôleurs des transports terrestres en visant à compléter les méthodes de contrôle.

Ainsi, l'outil de diagnostic embarqué (OBD), obligatoire au niveau européen afin de réduire les émissions polluantes, permet d'accéder à des données exploitables en matière de contrôle en donnant accès à l'ensemble des calculateurs du véhicule.

Plusieurs États européens ont équipé leurs agents de contrôle et des retours d'expérience sont périodiquement échangés dans le cadre d'échanges sous l'égide d'ECR (Master class fraudes – Tispol – Tacograph Web Group).

C'est dans ce contexte que la DGITM après une expérimentation lancée fin 2013 a décidé, après avis de la direction des affaires juridiques du MTEs, de déployer dans toutes les régions, un outil adapté d'aide au contrôle.



Olivier PEDRONO - DREAL Bretagne (antenne de Vannes) et **William DIASCORN** - DREAL Nouvelle Aquitaine (antenne de La Rochelle)

Référents experts dans la détection des fraudes au chronotachygraphe

Le contrôle en entreprise

Les contrôles en entreprise s'inscrivent pleinement dans le cadre des missions dévolues aux contrôleurs des transports terrestres. Les entreprises visées sont les transporteurs routiers, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport routier pour compte propre, ainsi que les donneurs d'ordre.

Les opérations de contrôle en entreprise

Un programme régional de contrôle (PRC) en entreprise est établi par la DREAL : y figurent les entreprises les plus infractionnistes (contrôlées sur route), celles proposées par le service registre qui a identifié celles ne respectant plus les conditions d'inscription au registre des entreprises de transport par route, et celles répondant aux critères de visites programmées régulièrement.

Le contrôle en entreprise permet de vérifier le respect de l'ensemble des réglementations applicables au transport routier. L'entreprise est avertie du contrôle par une lettre de notification, envoyée dans les 15 jours précédant le contrôle et qui liste les documents qui seront à présenter lors de la visite des contrôleurs. Il s'agit :

- des documents comptables (bilans, liasses fiscales ...) ;
- des données relatives à l'activité des conducteurs (feuilles d'enregistrement et données numériques ...) ;
- des documents de transport (lettres de voiture ...) ;
- du registre des opérations d'affrètement pour le contrôle de la sous-traitance.

Le contrôle a lieu au siège social de l'entreprise, où est vérifiée notamment la condition d'établissement. L'ensemble des documents doit être remis au contrôleur, leur analyse est effectuée en DREAL.

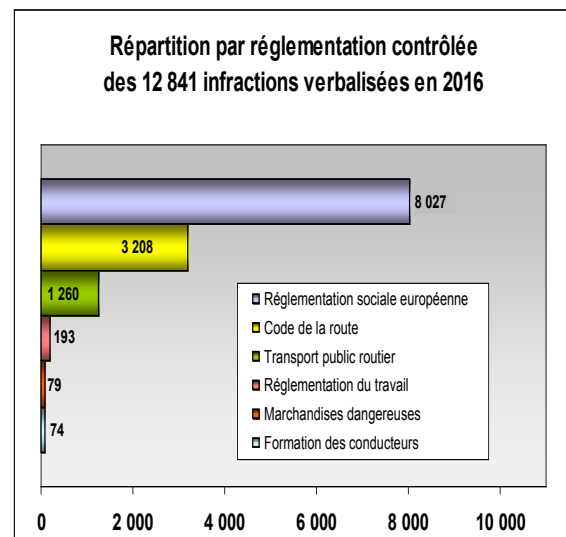
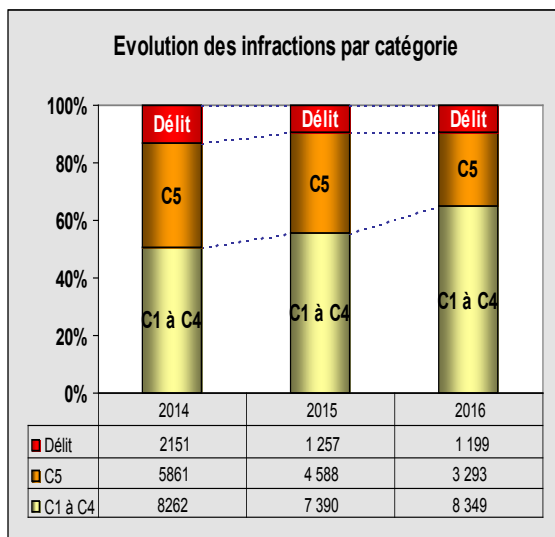
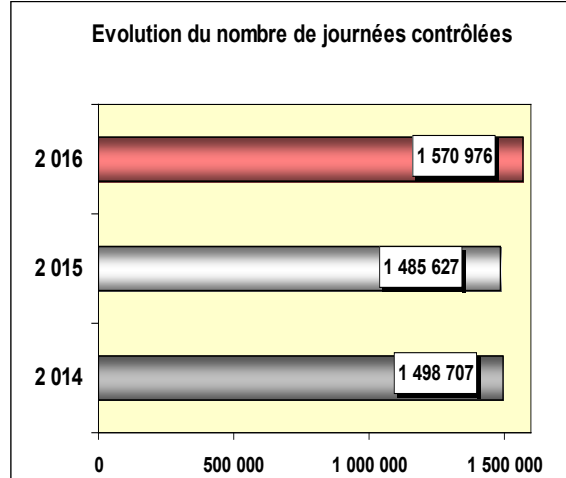
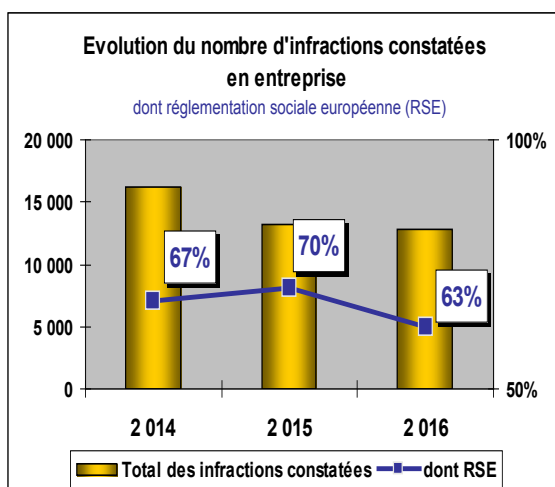
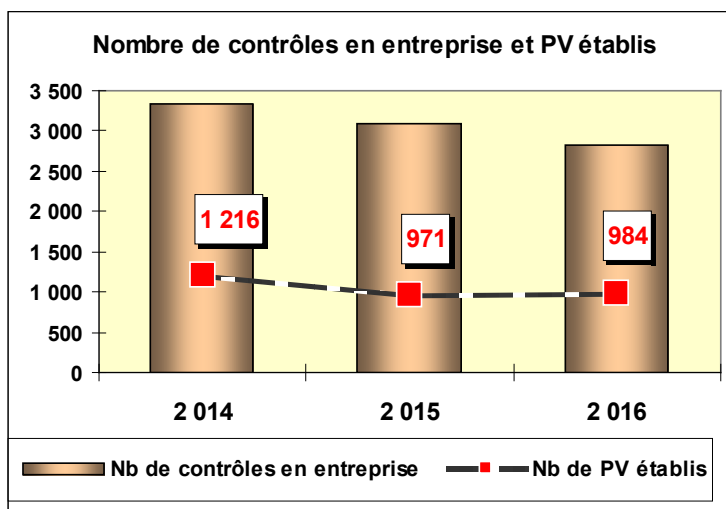
A l'issue de l'analyse des documents, étape qui peut durer plusieurs semaines, le contrôleur établit le comportement global de l'entreprise au regard de l'ensemble des réglementations qui lui sont applicables, et rédige, le cas échéant, une lettre de notification des anomalies constatées.

L'entreprise dispose alors d'un délai de quinze jours pour y répondre, soit à l'occasion d'un rendez-vous avec le contrôleur, soit par courrier. L'entreprise apporte l'ensemble des éléments qui lui paraissent probants pour justifier les anomalies constatées.

Selon les éléments apportés, le contrôle se clôture par une lettre d'avertissement avec un rappel de la réglementation, ou par une notification des infractions relevées et des peines encourues. Dans ce dernier cas, un procès-verbal est transmis au procureur de la République.

Les infractions en entreprise

En 2016, 2 820 contrôles en entreprise ont été effectués, 1 199 délits ont été relevés et 984 procès verbaux ont été dressés.



Le contrôle en entreprise concerne toutes les entreprises établies en France, réalisant des activités de transport routier et inscrites au registre électronique national des entreprises de transport par route (marchandises ou personnes), ou organisant des transports de marchandises et inscrites au registre des commissionnaires de transport, mais aussi, les entreprises qui devraient être inscrites à l'un de ces registres, celles réalisant du transport en compte propre, voire des donneurs d'ordre en matière de transport.

La priorisation des entreprises à contrôler est en premier lieu basée sur le comportement connu des entreprises à partir de l'analyse des procès-verbaux rédigés par les différents services de contrôle et des informations reçues des gestionnaires du registre. En outre, les CTT travaillent de plus en plus souvent en interministériel dans le cadre notamment des CODAF et avec l'URSSAF, la DIRECCTE, les parquets, les services fiscaux, ...), ce qui permet de déceler des comportements anormaux nécessitant des vérifications. La programmation des contrôles est complétée par des entreprises non contrôlées depuis au moins cinq ans de manière à assurer un contrôle périodique.

Le contrôle en entreprise permet de vérifier le respect de l'ensemble des réglementations applicables au secteur des transports (travail, sécurité routière, réglementation sociale européenne, marchandises dangereuses, transport, cabotage), ainsi que les quatre conditions d'accès à la profession (honorabilité, capacité financière, capacité professionnelle et établissement).

Ce contrôle livre une vision globale du comportement de l'entreprise et permet d'analyser la situation économique du secteur grâce au contact direct avec les dirigeants et gestionnaires, qui apporte une compréhension des pratiques, des intérêts, des difficultés de gestion et de l'évolution des entreprises de transport par rapport au marché national et européen.

L'entreprise se voit notifier les potentielles infractions ou anomalies constatées et dispose d'une possibilité de justifier de ces faits (même si tout contrôle en entreprise ne donne pas systématiquement lieu à poursuites).

Les suites peuvent être d'ordre pénal avec l'envoi de procès-verbaux ou d'ordre administratif avec le passage devant la commission territoriale des sanctions administratives (CTSA) qui peut proposer au préfet de région le retrait de titres ou l'immobilisation de véhicules.

Les contrôles en entreprise permettent de compléter les contrôles réalisés sur la route et de contribuer à une régulation du secteur des transports avec une meilleure connaissance du tissu local et des problématiques rencontrées par les professionnels.



Michel BUSSIERE

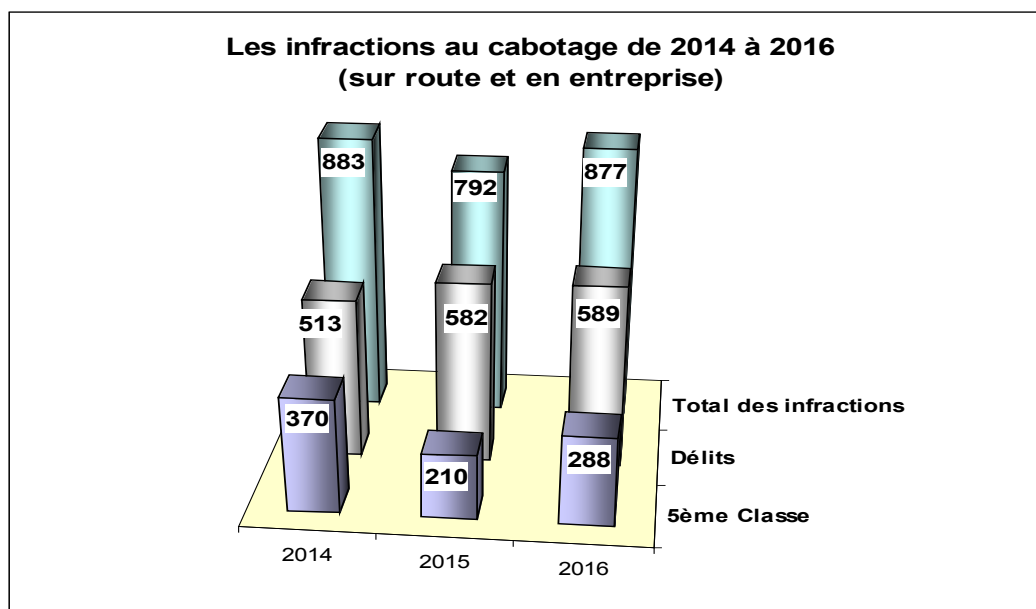
Chef d'unité contrôle

DREAL Auvergne - Rhône Alpes

Le contrôle du cabotage

Le cabotage routier est le droit donné à un transporteur non établi, membre de l'UE, de réaliser un transport routier sur le territoire national d'un État membre. Faisant suite obligatoirement à un transport international, les prestations de cabotage sont limitées à trois opérations dans un délai de sept jours après déchargement des marchandises (une opération dans un délai de trois jours, dans le cas d'une entrée à vide).

L'essentiel des infractions sont relevées en bord de route et concerne des opérations de transport de marchandises



Philippe Henrionnet

Responsable de l'antenne de
Strasbourg - DREAL Grand est
Réfèrent expert cabotage

Le cabotage est au cœur des vérifications des CTT qui, rapidement, ont appréhendé ses dévoiements comme une cause de distorsion de concurrence. Grâce aux efforts engagés en matière de formation, le cabotage irrégulier ou illégal est bien compris par l'ensemble des agents, même s'il reste très complexe ; de nombreuses situations sont ainsi établies sur route. La présence pérenne sur le territoire d'entreprises non établies en France effectuant des transports intérieurs pour le compte de donneurs d'ordre français est périodiquement sanctionnée.

C'est ainsi que les préfets de région, sur proposition des commissions régionales de sanctions administratives, ont prononcé des interdictions de cabotage sur le territoire français, pouvant aller jusqu'à un an. L'effet dissuasif de ces sanctions administratives participe à limiter les situations infractionnistes, voire à rétablir une concurrence loyale au bénéfice des transporteurs établis en France pour des prestations intérieures.

Le dispositif réglementaire a été complété en 2014 par la loi du 8 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence déloyale en étendant les règles de cabotage aux véhicules légers. Par ailleurs, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 7 août 2015 a adapté aux transports routiers (et fluviaux) les règles du détachement des salariés.

Un ensemble cohérent existe en France, sur la base du droit communautaire inséré dans le droit français (code des transports, code du travail...). Cet ensemble de dispositions permet de démontrer les situations infractionnistes et d'obtenir de plus en plus de régularisations.

La coordination des forces de contrôle

Pour être efficace et adaptée aux forts enjeux du secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs, la politique de régulation et de contrôle dans le secteur des transports routiers s'appuie sur une coordination et complémentarité fortes et étroites entre les différents acteurs interministériels, que ce soit au niveau national ou européen.

La coordination au niveau national

Les agents de contrôle du ministère chargé des transports exercent leurs missions en étroite collaboration avec les agents du ministère du travail (DIRECCTE), du ministère de l'intérieur (police et gendarmerie) et du ministère de l'économie (douanes).

Pour les questions intéressant les transports, les DREAL peuvent également être sollicitées pour participer à des enquêtes sous l'égide du procureur de la République et du préfet de département, dans le cadre des comités départementaux anti-fraude (CODAF), qui rassemblent toutes les administrations concernées.



Christophe CONAN

Chef du Pôle Transports Routiers de la Division Régionale Motocycliste de la Préfecture de Police de Paris depuis sa création en 2010

Chef de l'Unité de Contrôles Spécialisés de la CTCSS 94 depuis 2005 – Préfecture de Police.

Spécialisé dans le contrôle des taxis et transports occasionnels de moins de dix places depuis 1995 et des réglementations du transport routier de marchandises et de voyageurs depuis 2000, j'ai aujourd'hui la responsabilité d'un pôle spécialisé dans le contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs. Ce pôle compte trente fonctionnaires répartis sur quatre unités départementales de l'agglomération parisienne (le SCM75 et les CTCSS 92, 93 et 94).

Je suis en charge d'organiser les contrôles de poids lourds de la division régionale motocycliste (DRM) sur l'agglomération parisienne ainsi que sur les axes structurants de l'Île-de-France. Le pôle poids lourds – qui s'occupe aussi des autocars - s'assure du respect du code de la route (vitesse, alcoolémie, stupéfiants, surcharge, distance de sécurité, etc.), de la RSE (temps de conduite et de repos, fraude au chrono), de la réglementation du transport (licence, cabotage), des transports de marchandises dangereuses, des convois exceptionnels, des transports des denrées alimentaires sous température dirigée, etc.

L'activité de cette structure concerne donc toutes les facettes du transport routier, y compris la lutte contre la concurrence déloyale (travail dissimulé et cabotage illégal), ce qui conduit également à l'application de la procédure de consignation pour les transporteurs non résidents.

Les contrôles se font de manière mobile au moyen d'un véhicule banalisé ou en statique avec interception par des motocyclistes. Le pôle travaille en étroite collaboration avec les CTT d'Île de France en organisant des contrôles conjoints et un échange d'informations permanent. Un groupe judiciaire de quatre OPJ de la division permet de suivre les enquêtes en totalité, particulièrement en matière de lutte contre la concurrence déloyale.

Le pôle réalise également des opérations de prévention au sein d'entreprises au moyen de différents ateliers et débats dans le cadre de la prévention du risque routier en entreprise, ainsi qu'auprès des lycées professionnels transport et conduite routière.

La coordination au niveau européen – Les coopérations-échanges dans le cadre d’Euro Control Route (ECR)

La coopération et l’échange d’expériences dans le domaine du contrôle des transports routiers sont des priorités que se sont fixées les administrations des États membres d’Euro Contrôle Route¹(ECR). En France, l’organisation de sessions de coopération-échange s’appuie sur l’article 7 de l’arrêté du 9 mai 2007 transposant la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 *établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements n° 3821/85 et n° 561/2006 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier.*

◆ La France a organisé deux sessions en 2016 :

• Un échange multilatéral à Biarritz

Fort du succès de la session organisée à Bordeaux en 2015, la DREAL Nouvelle Aquitaine a été volontaire pour organiser la session 2016 qui s’est déroulée à Biarritz. 14 agents de contrôle ont assisté à cette formation-échange où 10 états-membres étaient représentés.

Les thèmes traités pendant cette session ont porté sur la lutte contre les fraudes au tachygraphe, le contrôle du transport de personnes et le contrôle des dispositions du code de la route. Un contrôle commun transfrontalier a en outre été programmé avec l’Espagne, à Biriadou. Depuis, l’Espagne a d’ailleurs fait part de son souhait de réintégrer Euro Control Route, qu’elle avait quitté en 2008 et la Nouvelle-Aquitaine a renouvelé sa candidature pour l’organisation de la session multilatérale 2017.

• Un échange bilatéral avec l’Allemagne à Rennes

L’échange bilatéral avec l’Allemagne se déroule en deux temps :

- la première partie est organisée par l’Allemagne : elle s’est déroulée au printemps 2016 à Brême.
- la deuxième partie est organisée par la France : elle s’est déroulée en septembre 2016 et a été organisée pour la troisième année par la DREAL Bretagne, à Rennes. Elle a porté plus spécifiquement sur la fraude au tachygraphe et le transport de marchandises dangereuses.

De 2014 à 2016, la DREAL Bretagne s’est fortement impliquée dans le dispositif de jumelage avec l’Allemagne en proposant des programmes de formation au cœur des enjeux du transport routier de marchandises et de voyageurs. La DREAL Bretagne a contribué à améliorer les échanges d’expériences, la mutualisation des savoir-faire et a favorisé la création de liens étroits entre agents de contrôle français et allemands.

◆ Trois autres coopérations-échanges ont été organisés en 2016 par des membres d’ECR :

- ◇ en Pologne, à Cracovie (en septembre) ;
- ◇ au Royaume-Uni, à Cardington (en septembre) ;
- ◇ en Hongrie, à Budapest (en octobre).

◆ Deux Master class ont été organisés par TISPOL et ECR

TISPOL (réseau européen des polices de la circulation) et ECR, organisent deux « Master class » par an sur les fraudes au tachygraphe. Le but de ces groupes de travail est d’échanger sur les dernières pratiques en matière de lutte contre la fraude, et sur les nouveaux cas rencontrés. Ils se sont tenus en juin et octobre 2016 à Osnabrück en Allemagne.

La France est très présente dans ces échanges qui permettent aux agents de contrôle de partager leurs expériences et de se former à de nouvelles méthodes de contrôle permettant ainsi d’harmoniser les méthodes d’inspection au niveau européen.

¹ Pays membres ECR : France, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne, Irlande, Royaume-Uni, Pologne, Autriche, Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Lituanie

IV - Les actions de formation

Les agents des services chargés de la régulation des transports routiers, dans leur travail quotidien, doivent se familiariser avec des règles nombreuses et complexes. Pour les assister dans l'acquisition de l'ensemble des réglementations à appliquer, la DGITM met en place tout un panel de formations pour répondre aux enjeux de la prise de poste et de formation continue des contrôleurs des transports terrestres et des instructeurs du registre des entreprises de transport par route.

Ainsi, les contrôleurs des transports terrestres, avant leur prise de poste, bénéficient d'une formation initiale d'une durée d'un an. Cette formation statutaire s'effectue en alternance entre des enseignements théoriques et la mise en pratique dans leur service d'affectation sous le couvert d'un tuteur (dans la majorité des cas un contrôleur des transports terrestres confirmé). Cette formation statutaire est dispensée à tous les nouveaux entrants dans la filière « transports terrestres ». Elle couvre l'essentiel des champs de compétence des contrôleurs, de la réglementation sociale européenne, au contrôle des marchandises dangereuses, en passant par des modules sur l'économie des entreprises et le droit pénal.

La DGITM met également en place des formations continues visant à la mise à niveau ou le perfectionnement des agents. On peut citer par exemple les formations « Fraude aux tachygraphes », « Contrôle du cabotage », « Lutte contre le travail dissimulé ». Ces formations sont ouvertes dans la plupart des cas aux forces de contrôle des autres ministères.

Des formations initiales et continues sont également organisées à l'attention plus spécifique des agents du registre pour les aider à mieux connaître le milieu des entreprises et les enjeux attachés à l'instruction des dossiers de demande d'accès à la profession de transporteur, au travers du respect des conditions d'accès, et notamment sur le plan de la prise en compte de la capacité financière des entreprises et le transport de personnes, par exemple.



Isabelle CRIBIER

Adjointe au responsable du registre
DREAL Centre Val de Loire

La formation des agents chargés de l'instruction et du registre des entreprises de transport routier s'insère dans le programme des formations nationales de la DGITM.

Ces agents, ainsi que le personnel d'encadrement, suivent un parcours de formation « prise de poste » qui se déroule en deux temps. Un premier module est proposé sur le thème de la connaissance de l'économie, de la comptabilité et du droit des sociétés. Le second module concerne la réglementation du transport public routier et la formation au logiciel GRECO Web.

L'objectif est d'apporter les fondamentaux nécessaires à l'instruction des dossiers. Ces connaissances peuvent ensuite être approfondies dans le cadre des modules de formation continue tels que « l'analyse financière » et « le transport routier de voyageurs ».

J'interviens comme formatrice depuis 2012. J'ai d'abord été chargée de la formation prise de poste sur la réglementation des transports de personnes. J'ai ensuite étendu mon intervention à la formation continue sur les transports de personnes, cette formation étant commune aux agents du registre et du contrôle.

Depuis 2015, la formation prise de poste a évolué. Je gère désormais la totalité de la formation Registre, en transport de marchandises, voyageurs et commissionnaires. Enfin comme je suis correspondante fonctionnelle d'application sur GRECO Web, je termine la formation prise de poste par une journée de présentation et d'harmonisation des pratiques sur le module Accès de cette application.

J'apprécie particulièrement les moments d'échanges dans ces actions de formation. Pour beaucoup de collègues, la formation est le seul moment où ils vont rencontrer d'autres instructeurs comme eux. C'est l'occasion de parler des pratiques de chacun et de les comparer.

V - Les commissions territoriales et la commission nationale des sanctions administratives

Un transporteur routier de marchandises, de voyageurs ou un commissionnaire de transport peut faire l'objet de sanctions pénales et administratives.

Les tribunaux judiciaires ont compétence pour prononcer les sanctions pénales et les préfets de région pour prononcer les sanctions administratives à l'encontre des entreprises.

Le rôle des commissions territoriales de sanctions administratives (CTSA)

Une commission territoriale de sanctions administratives est placée auprès du préfet au sein de chaque région.

Elle est composée de représentants de l'État et de la profession, de salariés et d'usagers des transports. Elle est présidée par un magistrat de l'ordre administratif.

Le préfet de région doit obligatoirement saisir la CTSA pour avis avant de prononcer une sanction administrative à l'encontre des entreprises de transport ou des commissionnaires de transport qui auraient enfreint les règles auxquelles ils sont soumis.

De par son rôle consultatif, la CTSA participe au processus d'élaboration de la décision administrative qui sera finalement prise par le préfet de région.

Les compétences des commissions territoriales de sanctions administratives (CTSA)

La CTSA examine la situation des entreprises dont le comportement est particulièrement infractionniste.

La CTSA territorialement compétente est celle placée auprès du préfet de la région où l'entreprise a son siège, ou, pour une entreprise n'ayant pas son siège en France, celle placée auprès du préfet de la région dans laquelle se trouve son établissement principal inscrit au registre.

Une entreprise de transport non établie peut être présentée devant la CTSA de la région ayant relevé le plus d'infractions par exemple. Le représentant de l'entreprise ou la personne mise en cause est alors convoqué devant la CTSA, où il peut se faire assister ou représenter.

A l'issue des débats, la CTSA propose des sanctions administratives au préfet de région. Il peut s'agir :

- du retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des titres administratifs de transport de marchandises ou de personnes (licence communautaire et/ou copies conformes) ;
- de l'immobilisation de tout ou partie des véhicules ;
- de la perte temporaire d'honorabilité professionnelle du gestionnaire de transport ou de l'entreprise de transport en cas de condamnations pénales et de contraventions importantes ;
- de l'interdiction temporaire de cabotage (jusqu'à un an) pour une entreprise de transport routier non établie ayant commis des infractions graves sur le territoire national ;
- de la radiation temporaire ou définitive du registre pour le commissionnaire de transport lorsque sont constatés des manquements graves ou répétés.

En 2016, 51 entreprises ont fait l'objet d'un passage en CTSA. Les sanctions suivantes ont été prononcées :

- 1 retrait définitif de 8 copies conformes de licence communautaire
- 15 retraits temporaires (23 licences de transport intérieur et 153 licence de transport communautaire)
- 28 décisions d'immobilisation concernant 132 véhicules
- 7 interdictions de cabotage
- 4 décisions de retrait de l'honorabilité professionnelle.

La commission nationale des sanctions administratives (CNSA)

Placée auprès du ministre chargé des transports, la CNSA est compétente pour formuler des avis sur les recours hiérarchiques formulés contre les décisions de sanctions préfectorales dont ont fait l'objet les entreprises infractionnistes.

Elle est composée de représentants de l'État et de la profession, de salariés et d'usagers des transports, d'un membre en activité ou honoraire du Conseil d'État et d'un membre en activité ou honoraire de la Cour des comptes, ces derniers assurant respectivement les fonctions de président et de vice-président de cette instance.

Aucune entreprise sanctionnée en CTSA n'a déposé de recours hiérarchique en 2016.

Directeur de la publication : Paul Weick - MTES/DGITM/DST/TR
Coordinateurs : Véronique GRIGNON et Christophe DESNOUAILLES - MTES/DGITM/DST/TR4
Réalisation : Florence DHUGUES - MTES/DGITM/DST/TR4

Visuel couverture - Circulaire de la Défense © Florence DHUGUES/MTES/DGITM/DST/TR4
Cartographies pages 2 - 12 - 13 et 16 © Natacha ROGER/MTES/DGITM/SAGS/EP2
Photo page 7 © SG/SPSSI/CPII/DOM
Photo page 9 © Agathe HAUSHERR/DREAL Grand Est
Photo page 17 Camions - Centre routier de Limoges © Noé DIAKUBAMA/DREAL Nouvelle Aquitaine
Photo page 17 Autocars - Parking Disneyland Paris © Florence DHUGUES/MTES/DGITM/DST/TR4
Photo page 21 © Olivier PEDRONO/DREAL Bretagne et William DIASCORN/DREAL Nouvelle Aquitaine
Photo page 23 © Michel BUSSIERE/DREAL Auvergne Rhône Alpes
Photo page 24 © Philippe HENRIONNET/DREAL Grand Est
Photo page 25 © Christophe CONAN/Préfecture de police
Photo page 27 © Isabelle CRIBIER/DREAL Centre Val de Loire



**Ministère de la transition écologique
et solidaire**

Direction Générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

Direction des Services de Transport

Tour Sequoia

92 055 La Défense cedex

Tél. +33 (0)1 40 81 21 22