



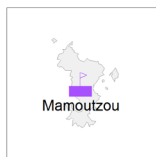
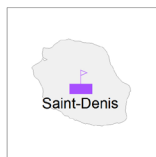
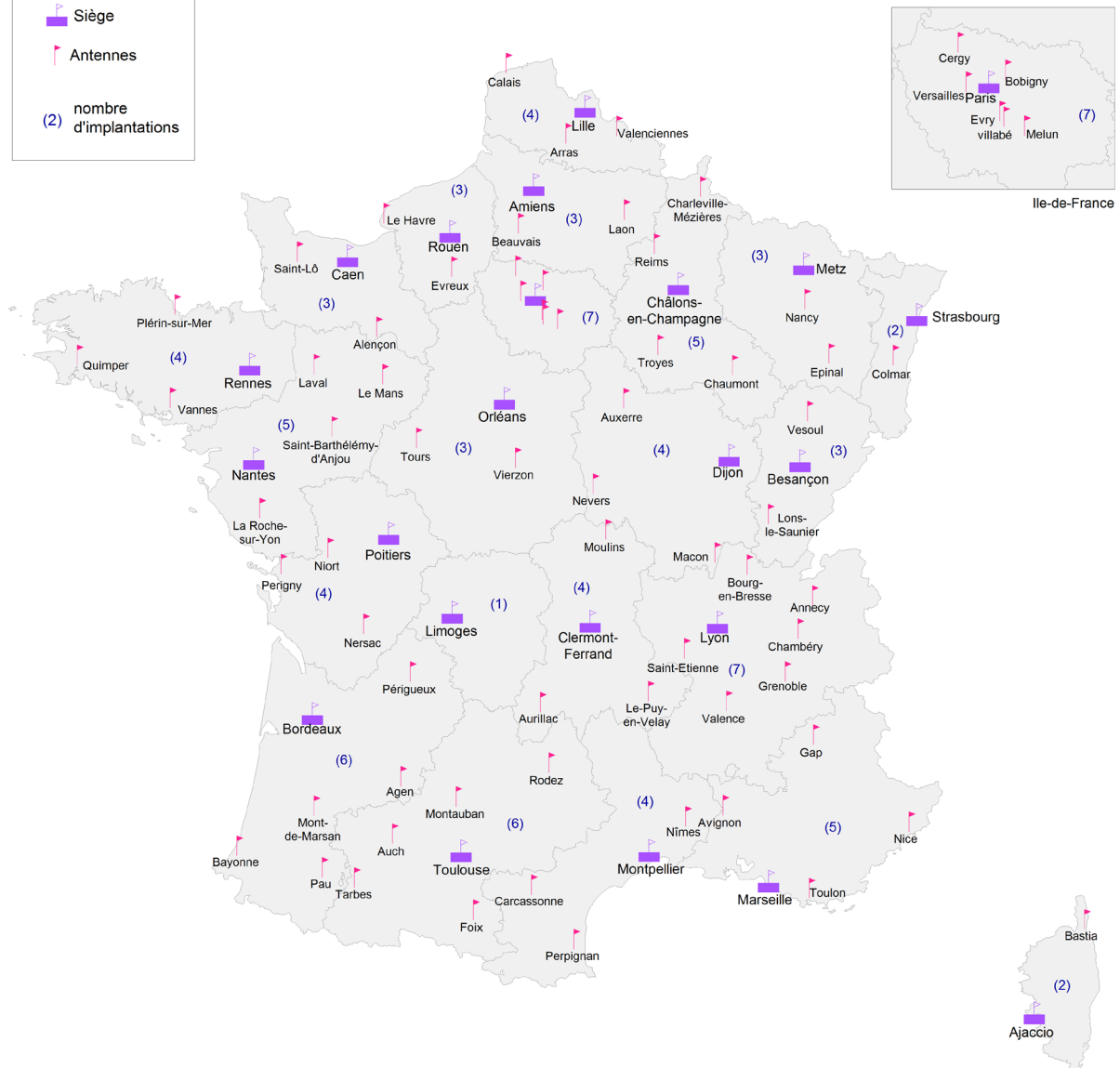
# Les services chargés de la régulation des transports routiers en région

## Rapport d'activité 2015



## Sièges et antennes de contrôle en région

 Siège  
 Antennes  
 (2) nombre d'implantations



(88) implantations hors DOM

## Éditorial



Les services de régulation des transports routiers des DREAL, DEAL et de la DRIEA en Ile de France sont au croisement des nombreux enjeux de ce secteur fondamental tant en matière économique et sociale que du point de vue de la sécurité routière et des impacts environnementaux.

L'efficacité du contrôle des transports routiers, gage de la bonne application des règles existantes et donc du fonctionnement harmonieux et équilibré du marché intérieur, implique une coordination solide, unie et experte de l'ensemble des parties prenantes, aussi bien aux niveaux européen que national et local.

Dans ce cadre, les missions du contrôle des transports routiers sont fondamentales, à travers le suivi des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes établies en France, de leur inscription au registre des transporteurs jusqu'à l'évolution de leur situation, notamment financière. Les services déconcentrés de l'Etat en région sont chargés du contrôle du respect des réglementations communautaires et nationales, ainsi que du contrôle de l'ensemble des transporteurs effectuant des prestations sur notre territoire, dans le cadre d'opérations en bord de route.

Ces services sont pour cela amenés à construire des relations interministérielles fortes pour assurer l'efficacité des contrôles : avec les forces de l'ordre, les services des douanes, les DIRECCTE, les parquets, ou encore dans le cadre des comités opérationnels départementaux anti-fraude (CODAF), etc. La diversification des activités du secteur, assortie de la montée en puissance de nouveaux types de fraudes, explique l'étendue des besoins en matière de coopération et de contrôles.

Au fil de mes déplacements et de mes échanges avec les équipes de contrôle sur le terrain, avec les représentants de la profession, j'ai pu constater la réalité du quotidien des conditions de travail des conducteurs, mais aussi les manipulations de plus en plus sophistiquées sur les tachygraphes, fruit d'une fraude organisée et de grande ampleur, et les montages juridiques complexes de certaines sociétés qui cherchent à optimiser les coûts salariaux et portent préjudice à toute une profession. Outre une concurrence faussée dont les conducteurs sont les premières victimes, le non-respect de ces règles met directement en danger les autres usagers de la route.

Nous sommes tous concernés par l'amplification et les conséquences multiples des fraudes. C'est un constat que je partage avec beaucoup de mes collègues au Conseil de l'Union européenne.

Les dispositifs législatifs et réglementaires, européens comme nationaux, existent. Il ne s'agit pas pour nous d'élaborer de nouvelles règles, mais de s'attacher d'abord à faire respecter les règles existantes dans les transports routiers.

C'est pourquoi avec l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Luxembourg, la Suède et la Norvège, la France s'est engagée dans « l'Alliance du routier », avant-garde d'une Europe sociale et compétitive dans ce secteur. Nous avons voulu cette Alliance pour renforcer notre action collective et mieux coordonner notre lutte contre la fraude. Nous avons adopté différentes mesures visant à mieux échanger les données les plus pertinentes issues des corps de contrôles nationaux pour profiter des retours d'expérience et mieux cibler les contrôles. Nous souhaitons aussi partager des initiatives innovantes ciblant l'évaluation du cabotage ainsi que les systèmes de contrôle qui garantissent un transport de haute qualité au profit d'entreprises exemplaires. Nous appelons par ailleurs à renforcer les échanges sur les modalités pratiques nationales de contrôle dans la lutte contre la fraude en s'appuyant sur les structures multilatérales existantes. Nous souhaitons enfin développer des échanges transfrontaliers pour investiguer les processus complexes que sont les fraudes à l'établissement et les fraudes au tachygraphe.

Je sais la pleine mobilisation des gestionnaires du registre et des contrôleurs des transports terrestres, qui agissent au quotidien aux côtés de leurs collègues des autres administrations de l'Etat.

Je tiens à saluer leur engagement, leur disponibilité et leur efficacité dans la conduite de leurs missions. Je leur exprime toute ma satisfaction et mon soutien dans leur action de chaque jour au service de ces objectifs.

**Alain VIDALIES**

Secrétaire d'Etat chargé des transports,  
de la mer et de la pêche



# 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
- La charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » p 15

## **III – La politique de contrôle des transports routiers**

- Les habilitations des contrôleurs p 16
- Le contrôle sur route p 17
- Le contrôle en entreprise p 19
- Le contrôle du cabotage p 22
- La coordination des forces de contrôle p 23

## **IV – Les actions de formation** p 25

## **V – Les commissions régionales et la commission nationale des sanctions administratives**

- Le rôle des commissions régionales des sanctions administratives p 26
- Les compétences des commissions régionales des sanctions administratives p 26
- La commission nationale des sanctions administratives p 27

# I - Le cadre réglementaire et les moyens des services

## Le cadre réglementaire

Les activités du transport routier s'exercent depuis fin 2011 dans un cadre réglementaire européen et national rénové, qui a favorisé une libéralisation du secteur en autorisant notamment les opérations de cabotage aux états membres de l'UE<sup>1</sup>. Une réglementation européenne importante encadre les conditions d'accès à la profession et au marché, ainsi que les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Elle régit en particulier :

- La réglementation sociale européenne portant sur les temps de conduite et de repos des conducteurs (règlement 561/2006) ;
- La formation obligatoire des conducteurs (directive 2003/59) ;
- Le temps de travail des conducteurs routiers (directive 2002/15) ;
- Les conditions d'accès à la profession et l'obtention de la licence de transport communautaire auprès de l'Etat où l'entreprise est établie (règlements 1071, 1072 et 1073/2009) dits « paquet routier », applicables sur le territoire national depuis le 4 décembre 2011 ;
- La réglementation sur les poids et dimensions (directive 96/53) ;
- Le transport des marchandises dangereuses (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route – ADR)

Les règles d'accès aux professions de transporteur routier ou de commissionnaire de transport peuvent être consultées sur le site de la DGITM.

## Les acteurs du contrôle

Au sein des DREAL, de la DRIEA Île-de-France et des DEAL d'outre mer, les services chargés du transport routier et de la sécurité des déplacements, on trouve près de 700 agents affectés au contrôle :

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

L'activité de ces services s'exerce en coordination avec celle d'autres corps de contrôle :

- Les forces en tenue (gendarmerie, police nationale et douanes) ;
- Les agents des pôles Concurrence des DIRECCTE (Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi), qui interviennent dans la lutte contre les pratiques anticoncurrentielles ;
- Les inspecteurs et contrôleurs du travail, rattachés aux pôles Travail des DIRECCTE, qui interviennent dans la lutte contre le travail illégal ;
- Les agents de l'URSSAF.

---

<sup>1</sup> Une opération de cabotage en France est une opération de transport réalisée entre deux points du territoire national par une entreprise non établie en France.

## 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.

L'autorisation d'exercer la profession lui est délivrée concomitamment à son 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. Le registre est celui de la région où se trouve 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.

### **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.

Avec la mise en œuvre du « paquet routier », l'examen est devenu 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.

Ainsi, la reconnaissance de l'expérience professionnelle est accordée si le transporteur a pu justifier qu'il a géré une entreprise de transport durant une période de 10 ans précédant la date d'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, le 4 décembre 2009.

Parallèlement à la transposition du « paquet routier » en droit national, qui s'adressait exclusivement au transport lourd, de nouvelles dispositions spécifiques nationales, notamment le passage d'un examen écrit, ont été adoptées pour l'obtention d'une attestation de capacité professionnelle pour le transport de marchandises avec des véhicules légers n'excédant pas 3,5 tonnes et pour le transport de voyageurs avec des petits véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris.

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 Nord-Pas-de-Calais, Pays-de-la-Loire, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-D'azur, Midi-Pyrénées, Lorraine) 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 des infractions délictuelles ou criminelles concernant par exemple la sécurité routière et les temps de conduite et de repos des conducteurs, ainsi que certaines contraventions dans le domaine du transport routier.

### 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.

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 (1750 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 2015, 168 demandes d'autorisation d'exercer la profession de transporteur ont été instruites à Metz et 549 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).

Enfin, je participe avec mes collègues chalonnais et strasbourgeois aux réflexions destinées à harmoniser nos pratiques de gestion des registres sur le périmètre de la prochaine région Grand est.



Agathe HAUSHERR  
Responsable du registre  
DREAL Lorraine

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

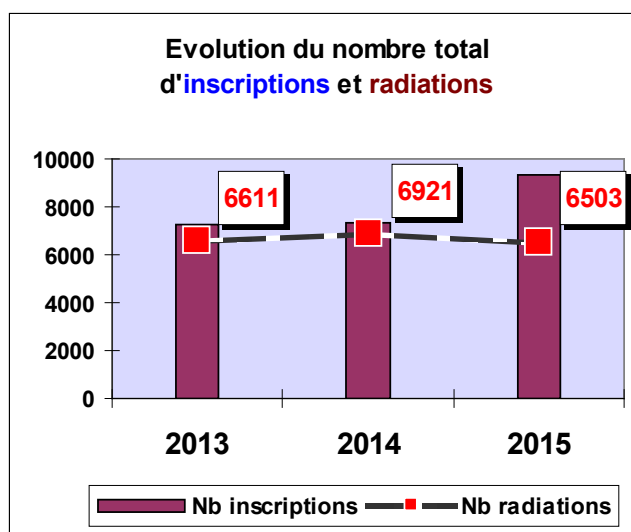
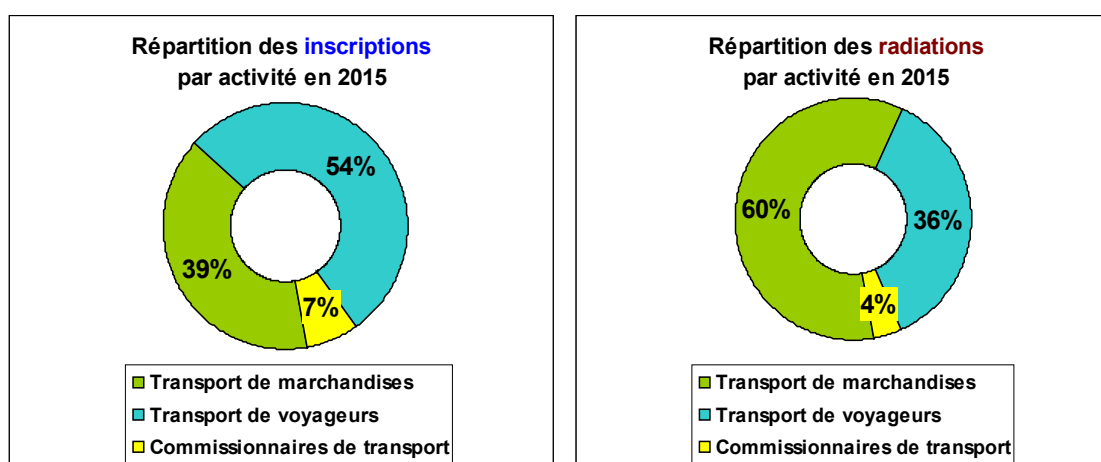
Dans chaque région, les agents assurent l'inscription des entreprises au registre des entreprises de transport par route de marchandises ou de voyageurs, ainsi qu'au registre des commissionnaires.

L'inscription se fait grâce à l'application informatique GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des Contrôles).

Cet outil a été profondément modifié pour prendre en compte l'entrée en vigueur, fin 2011, des nouvelles règles d'accès à la profession intégrées dans le « paquet routier ». GRECO permet d'éditer les autorisations d'exercer la profession, les attestations de capacité professionnelle ainsi que les licences de transport et leurs copies conformes.

Au 31/12/2015, on dénombre 73 844 entreprises inscrites.

En 2015, ont été enregistrées l'inscription ou la réinscription de 9 361 entreprises et la radiation de 6 503.



## L'obtention des titres de transport

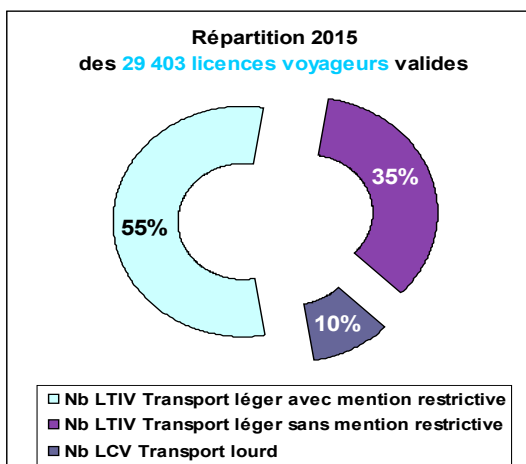
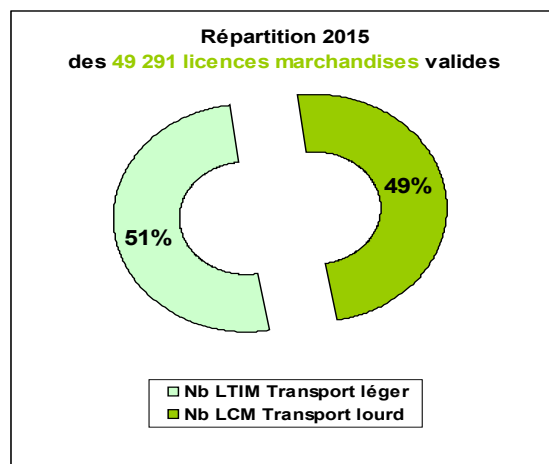
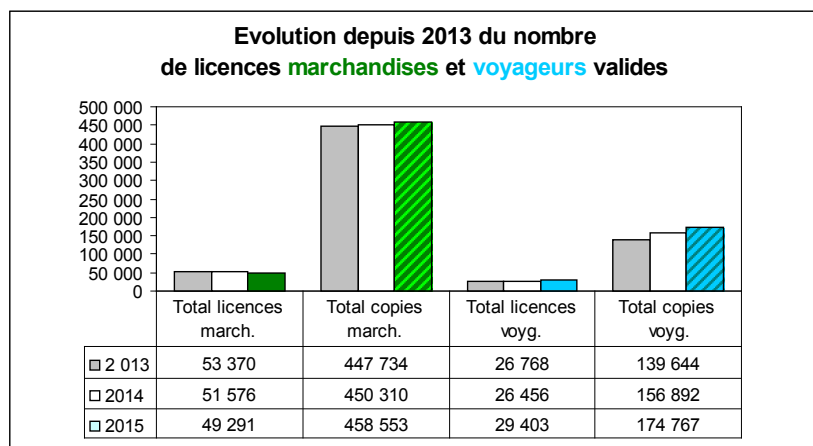
Il s'agit des licences communautaires pour le transport lourd et des licences de transport intérieur pour le transport léger.

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

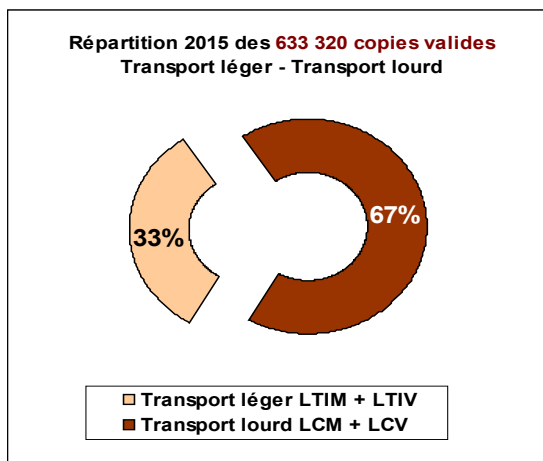
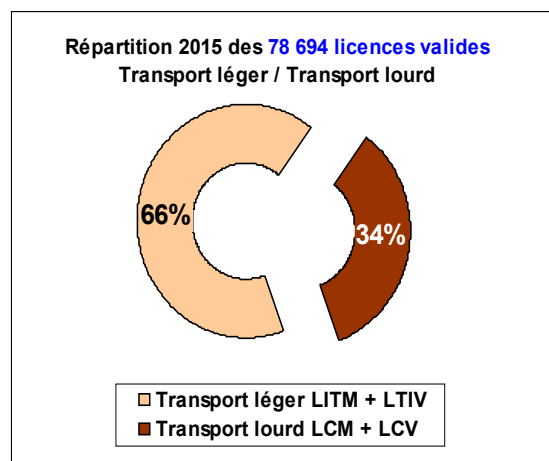
A titre d'exemple, une entreprise ne peut exploiter simultanément cinq véhicules si elle ne dispose pas d'au moins cinq copies de licences.

### Les licences et copies conformes valides

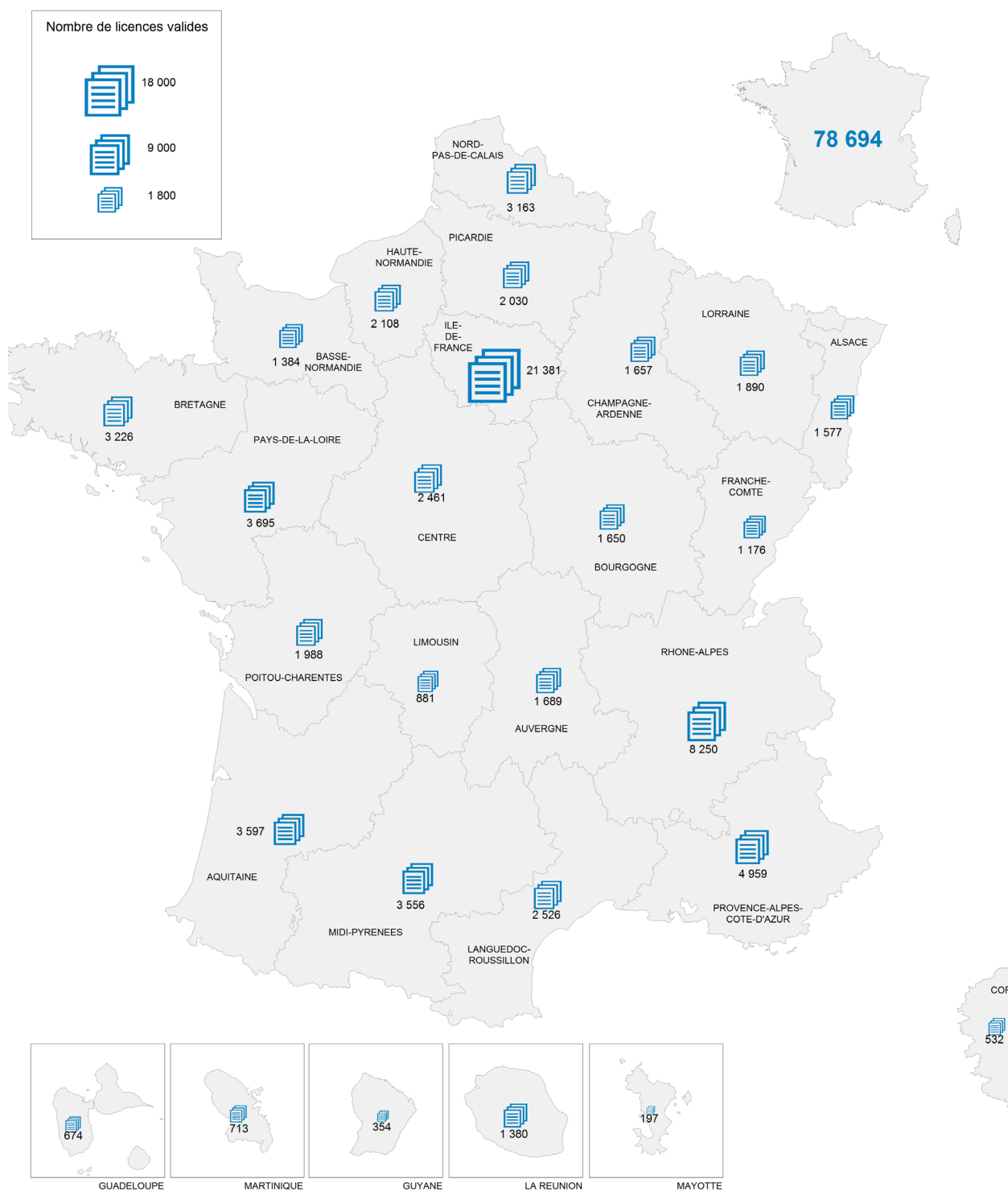
Au 31/12/2015, on dénombre 78 694 licences valides et 633 320 copies valides.



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



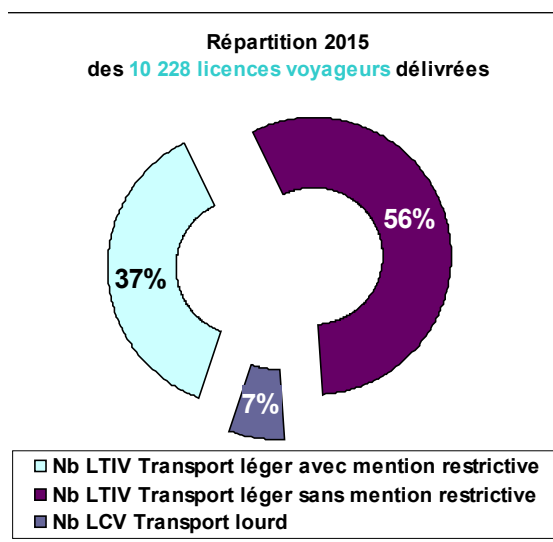
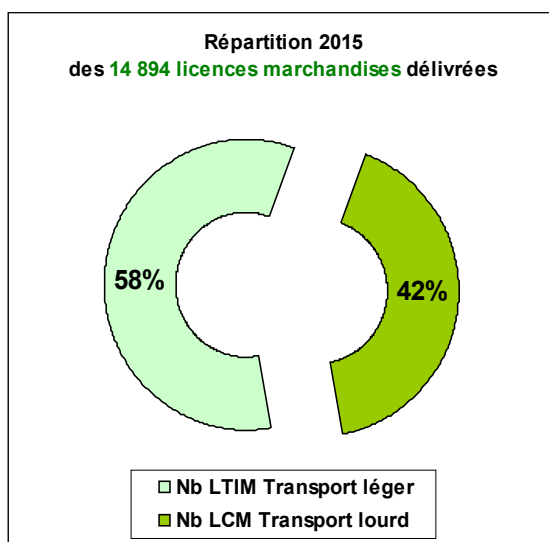
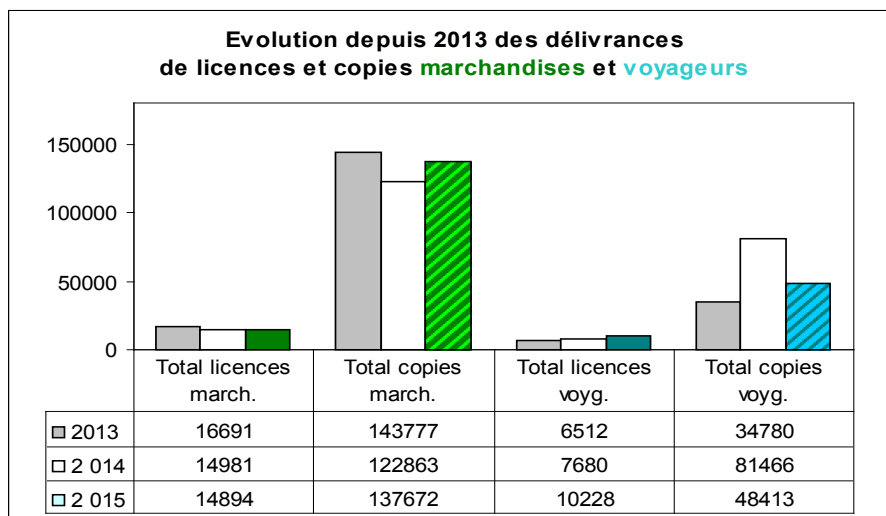
# Licences valides au 31 décembre 2015



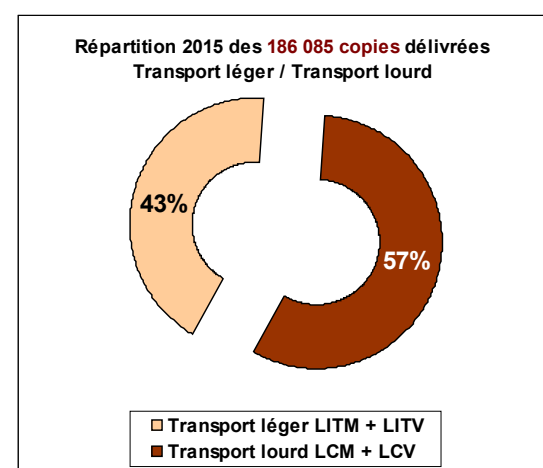
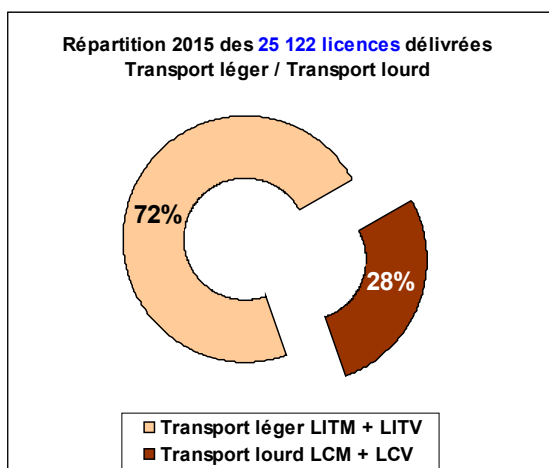


## Les licences et copies conformes délivrées

En 2015, les DREAL ont délivré 25 122 licences et 186 085 copies de licences.



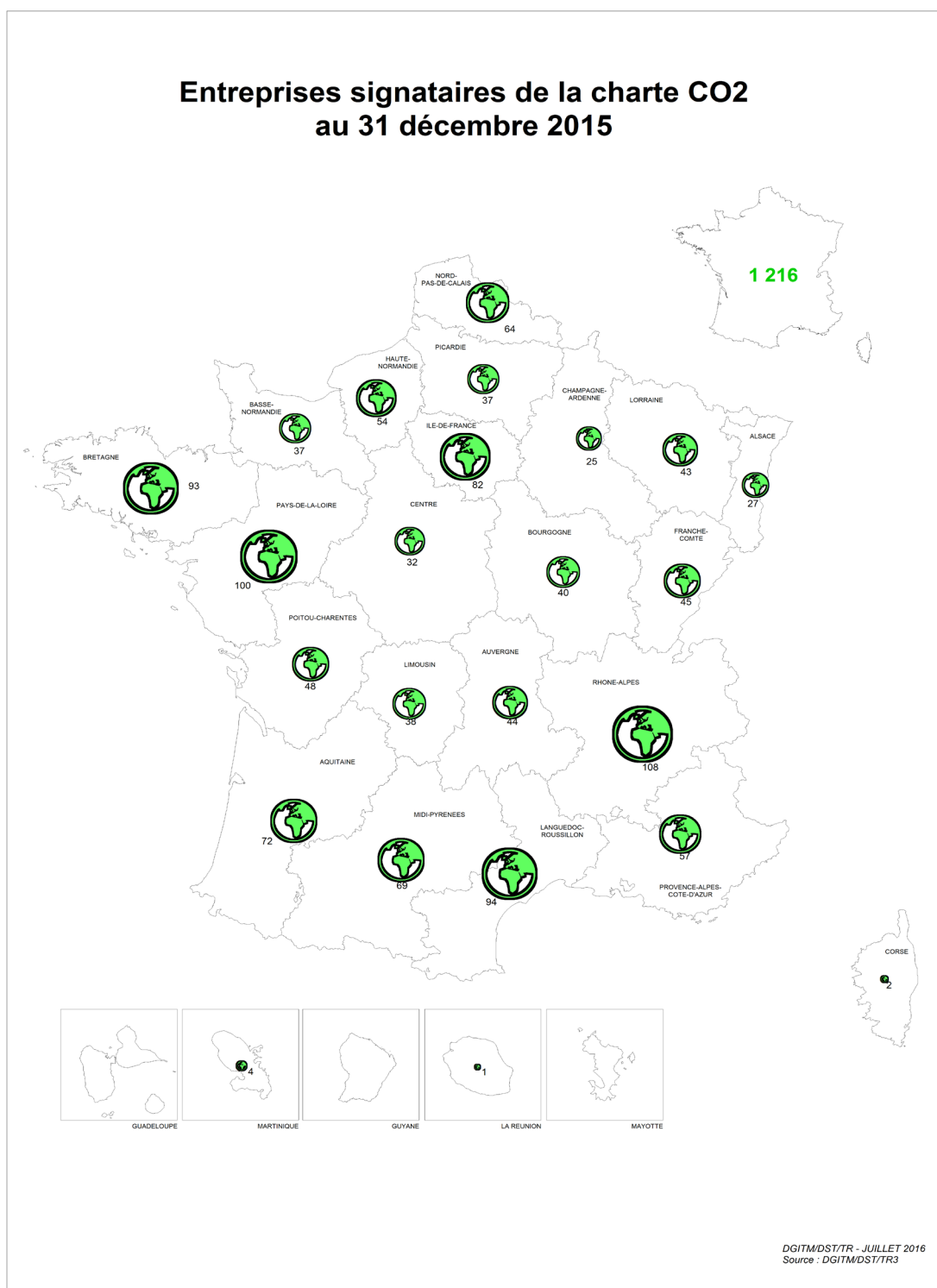
*La notion de LTIV avec mention restrictive correspond par exemple à l'inscription dérogatoire des taxis (limitation à un seul véhicule).*



## La charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent »

Les services des DREAL ont un rôle d'animation socio-économique du secteur des transports routiers. Les agents soutiennent les entreprises de transport qui s'engagent dans la démarche « Objectif CO<sub>2</sub> » élaborée en partenariat entre le MEDDE et l'ADEME et qui a pour objectif d'améliorer les performances environnementales et de réduire les émissions de dioxyde de carbone.

En 2015, on dénombre 1 216 entreprises qui ont signé depuis 2008 la charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent », soit 1 049 entreprises de transport de marchandises et 167 entreprises de transport de voyageurs.



# 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 (pôles Concurrence et Travail). 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 dans les 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-résident 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 de marchandises, transport collectif de personnes). Elles s'inscrivent dans le cadre d'un plan régional de contrôle (PRC), établi en partenariat avec les forces en tenue (gendarmerie, police nationale). Les contrôles ont lieu sur des aires de repos en bordure de route ou à quai sur des bases logistiques.

### Les opérations de contrôle en bord de route

Lors d'une opération de contrôle sur route, le véhicule est intercepté par les forces en tenue, 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 nationale ou internationale, 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-résidente 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'Etat 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 avéré, le véhicule peut faire l'objet d'une immobilisation, avec obligation de réparation ou de mise en conformité.

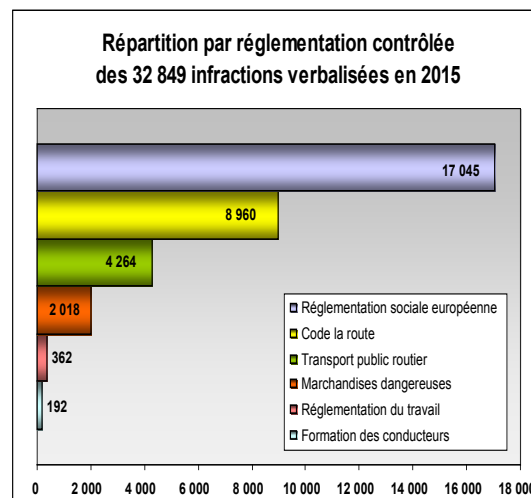
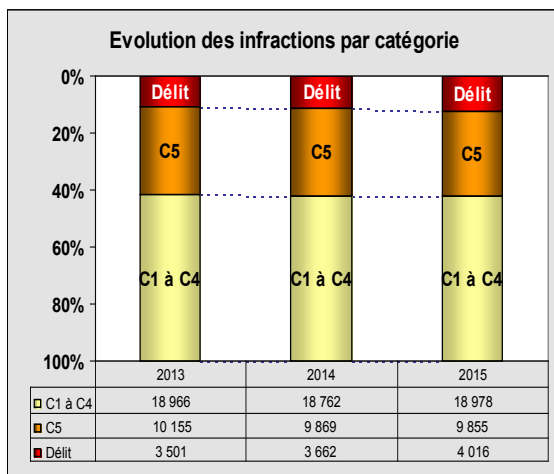
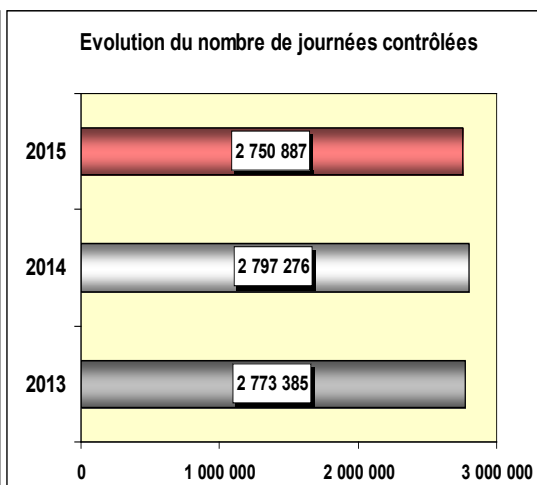
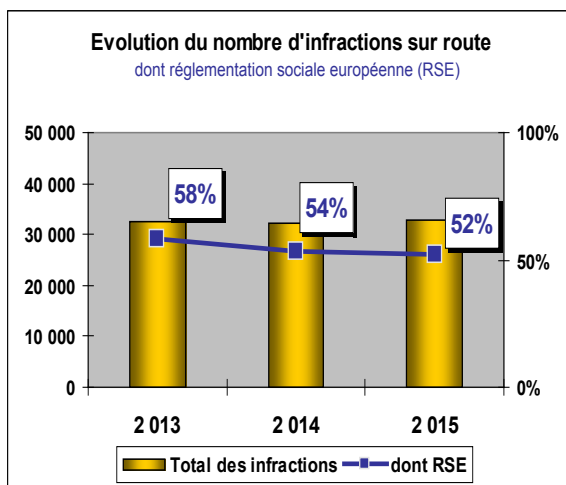
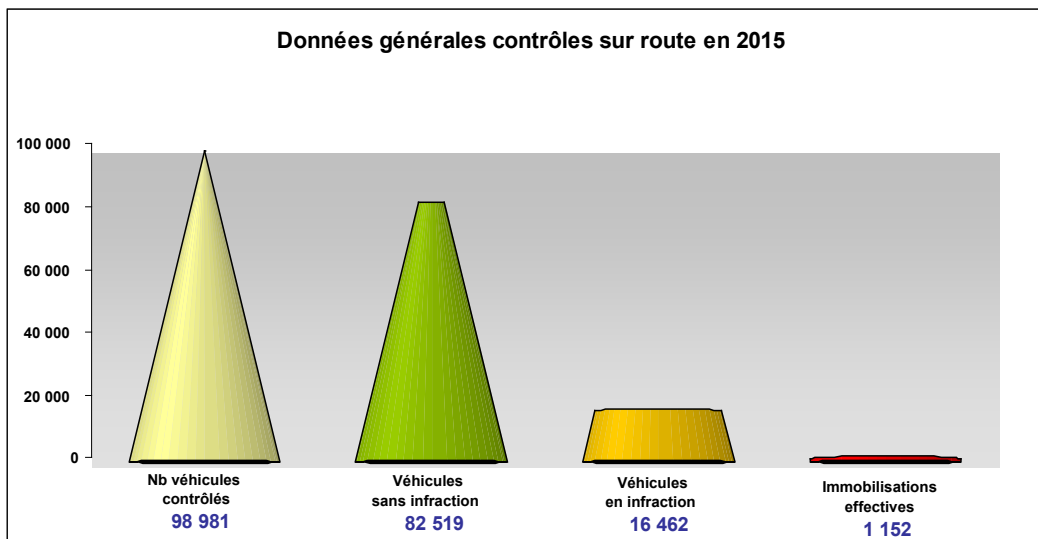
Le contrôle des charges à l'essieu est réalisé par les peseurs spécialisés des DREAL. En cas de surcharge, les infractions (qui donnent lieu à des contraventions cumulables de quatrième classe) sont constatées, soit par les CTT, soit par les forces en tenue.

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 frauduleusement. 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 dans la période de référence.

## Les opérations de contrôle en bord de route

En 2015, 98 981 véhicules ont été contrôlés, 9 587 procès verbaux ont été dressés et 4 016 délits ont été relevés.



+ 7 infractions à la réglementation du transport d'animaux vivants  
+ 1 infraction 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 MEEM, de déployer à court terme, dans toutes les régions, un outil adapté d'aide au contrôle.



**Olivier PEDRONO** (DREAL Bretagne - antenne de Vannes) et **William DIASCORN** (DREAL Poitou-Charentes - 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 (industriels, chargeurs...).

### 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.

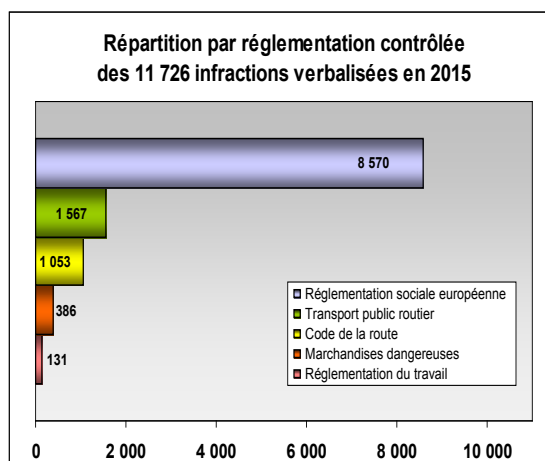
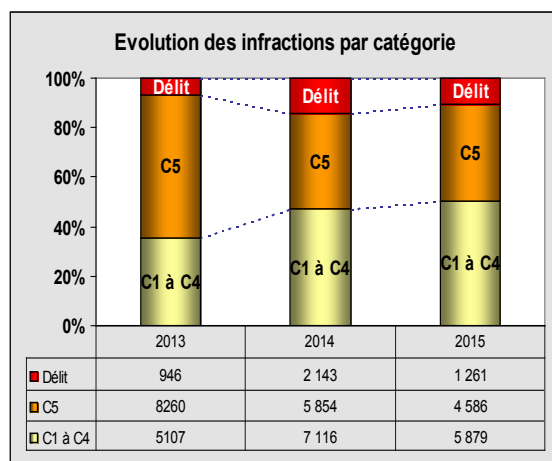
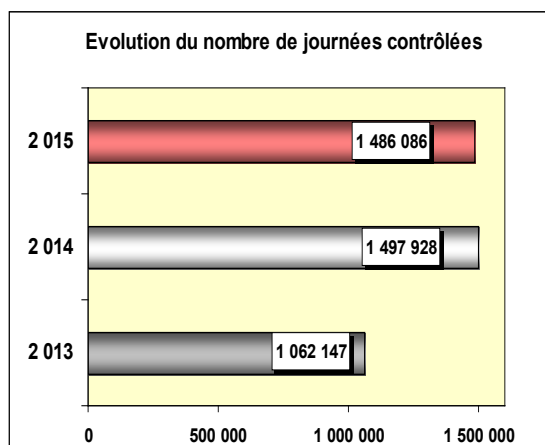
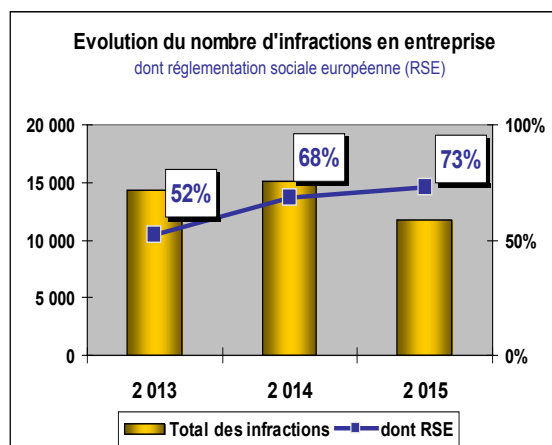
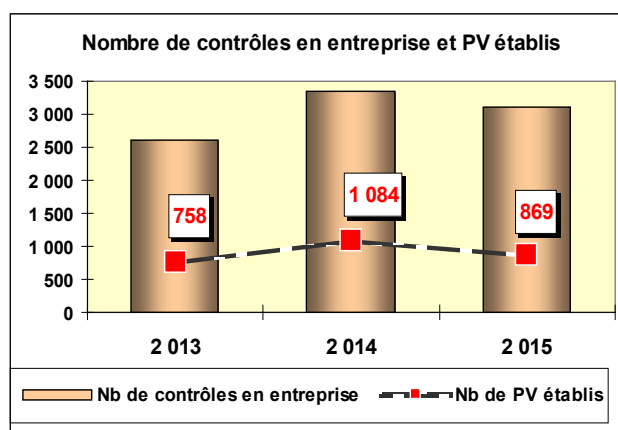
L'entreprise dispose alors d'un délai de quinze jours pour y répondre, soit à l'occasion d'un rendez-vous avec le contrôleur, soit par courrier. L'entreprise apporte l'ensemble des éléments qui lui paraissent probants pour justifier les anomalies constatées.

Selon les éléments apportés, le contrôle se clôture par une lettre d'avertissement avec un rappel de la réglementation, ou par un procès-verbal transmis au procureur de la République.

L'objectif de ce type de contrôle demeure avant tout la régularisation de la situation de l'entreprise.

## Les infractions en entreprise

En 2015, 3 102 contrôles en entreprise ont été effectués (clôturés), 869 procès verbaux ont été dressés et 1261 délits ont été relevés.



+ 19 infractions à la réglementation de la formation des conducteurs

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 régionale des sanctions administratives (CRSA) 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 BUSSIÈRE**

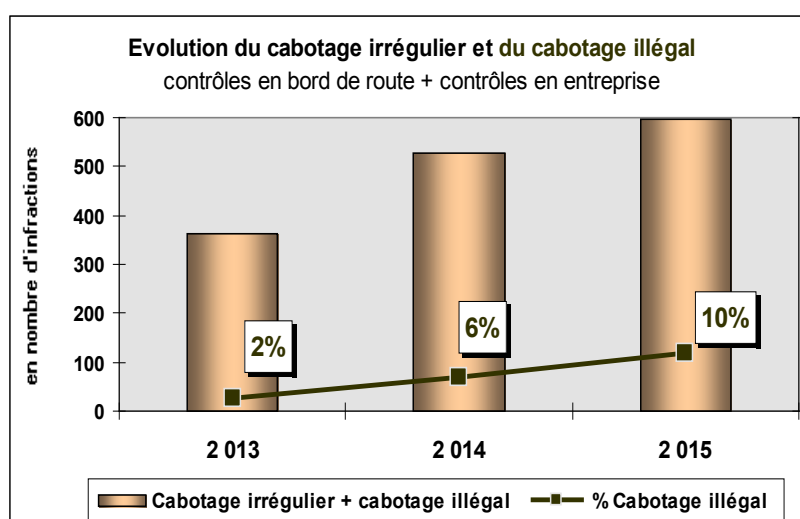
Responsable de l'équipe polyvalente  
DREAL Rhône Alpes

## Le contrôle du cabotage

Le cabotage routier est le droit donné à un transporteur non résident, 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).

Les verbalisations d'entreprises non établies en France pour cabotage illégal (sans y être autorisées<sup>1</sup>) et pour cabotage irrégulier (sans en respecter les conditions légales) sont en constante augmentation. Il s'agit essentiellement d'opérations de transport de marchandises. On recense seulement 2% d'opérations de transport de voyageurs.

La majorité des infractions sont relevées en bord de route. La proportion lors des contrôles en entreprise est en baisse (10 % en 2013 - 7% en 2014 - 1% en 2015).



**Philippe Henrionnet**

Responsable de l'équipe de  
Strasbourg - DREAL Alsace  
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.

<sup>1</sup> entreprises établies hors UE ou ayant fait l'objet d'une interdiction de cabotage en France

## 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 ce secteur s'appuie sur une coordination et complémentarité fortes et étroites des acteurs interministériels.

### La coordination au niveau national

Le travail collaboratif avec les forces de contrôle du ministère de l'intérieur en est un exemple.



#### **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'Ile 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.

## 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 Route<sup>1</sup> (ECR).

En France, l’organisation de sessions de coopération-échange s’appuient 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 et bien sûr, sur des DREAL volontaires.

Ainsi, en 2015, deux DREAL ont assuré l’accueil des contrôleurs européens et l’organisation des travaux.

- L’Aquitaine a organisé pour la première fois en juin 2015, la semaine de coopération-échange multilatérale, où sont réunis une vingtaine de stagiaires en provenance de l’ensemble des États européens membres d’ECR ;
- La Bretagne a organisé pour la deuxième fois la coopération-échange bilatérale franco-allemande. Cet échange, qui réunit des contrôleurs allemands et français se passe en deux temps. La première session d’une semaine se déroule en Allemagne au printemps (à Erfurt en 2015) et la seconde session en France à l’automne (à Rennes).

D’autres coopérations-échanges multilatérales sont organisées dans les États membres d’ECR. En 2015, des sessions se sont tenues en Hollande (Leiden) et en Pologne (Gdansk).

Enfin, chaque année, TISPOL (réseau européen des polices de la circulation) et ECR, organisent deux « Master class » sur les fraudes au chronotachygraphe numérique. Le but de ces séminaires 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 2015 à Osnabrück (Allemagne).

La France est très présente dans ces échanges qui permettent aux CTT de se former et de partager leur expérience au contact de leurs collègues européens.



<sup>1</sup> 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 », « Travail dissimulé ». L'augmentation constante des demandes de participation, y compris des autres corps de contrôle, témoigne de leur qualité.

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 régionales 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 régionales des sanctions administratives (CRSA)

Une commission régionale des 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 CRSA 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 CRSA participe au processus d'élaboration de la décision administrative qui sera finalement prise par le préfet de région.

## Les compétences des commissions régionales des sanctions administratives (CRSA)

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

La CRSA 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, ou, pour une entreprise de transport non résidente, la CRSA de la région dans laquelle l'infraction a été relevée. Le représentant de l'entreprise ou la personne mise en cause est alors convoqué devant la CRSA, où il peut se faire assister ou représenter.

A l'issue des débats, la CRSA 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 pour une entreprise de transport routier non résidente ayant commis une infraction grave sur le territoire national lors d'un transport de cabotage, de réaliser des opérations de cabotage 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 2015, 46 entreprises ont fait l'objet d'un passage en CRSA. Les sanctions suivantes ont été prononcées :

- 38 retraits temporaires concernant 181 copies conformes ;
- 1 retrait définitif de 66 copies conformes ;
- 31 immobilisations concernant 137 véhicules ;
- 5 interdictions de cabotage.

## 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.

En 2015, la commission nationale des sanctions administratives a examiné le recours hiérarchique formulé par une entreprise de transport de marchandises.

La CNSA a confirmé en appel la sanction prononcée par le préfet de région.

Directrice de la publication : Odile SEGUIN - MEEM/DGITM/DST/TR  
Coordinateurs : Véronique GRIGNON et Christophe DESNOUAILLES - MEEM/DGITM/DST/TR4  
Réalisation : Florence DHUGUES - MEEM/DGITM/DST/TR4

Visuel couverture - Aire de contrôle sur l'A63, péage de Biriadou © Christophe DESNOUAILLES/MEEM/DGITM/DST/TR4

Editorial - Monsieur Vidalies au conseil des ministres européens des transports le 01/12/2016 © MEEM

Editorial - Monsieur Vidalies et Aurélien Laplace - Aire de contrôle autoroute A10 © Odile SEGUIN/MEEM/DGITM/DST/TR

Photo page 7 © SG/SPSSI/CPII/DOM

Photo page 9 © Agathe HAUSHERR/DREAL Lorraine

Photo page 19 © Olivier PEDRONO/DREAL Bretagne et William DIASCORN/DREAL Poitou-Charentes

Photo page 21 © Michel BUSSIERE/DREAL Rhône Alpes

Photo page 22 © Philippe HENRIONNET/DREAL Alsace

Photo page 23 © Christophe CONAN/Préfecture de police

Cartographies pages 2 - 12 - 13 et 15 © Julien DETEVE/MEEM/DGITM/DST/TR5

Visuel page 24 - Les outils du contrôleur © Alain FERRER/DREAL Midi-Pyrénées

Photo page 25 © Isabelle CRIBIER/DREAL Centre Val de Loire



**Ministère de l'Environnement,  
de l'Énergie et de la Mer**  
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

