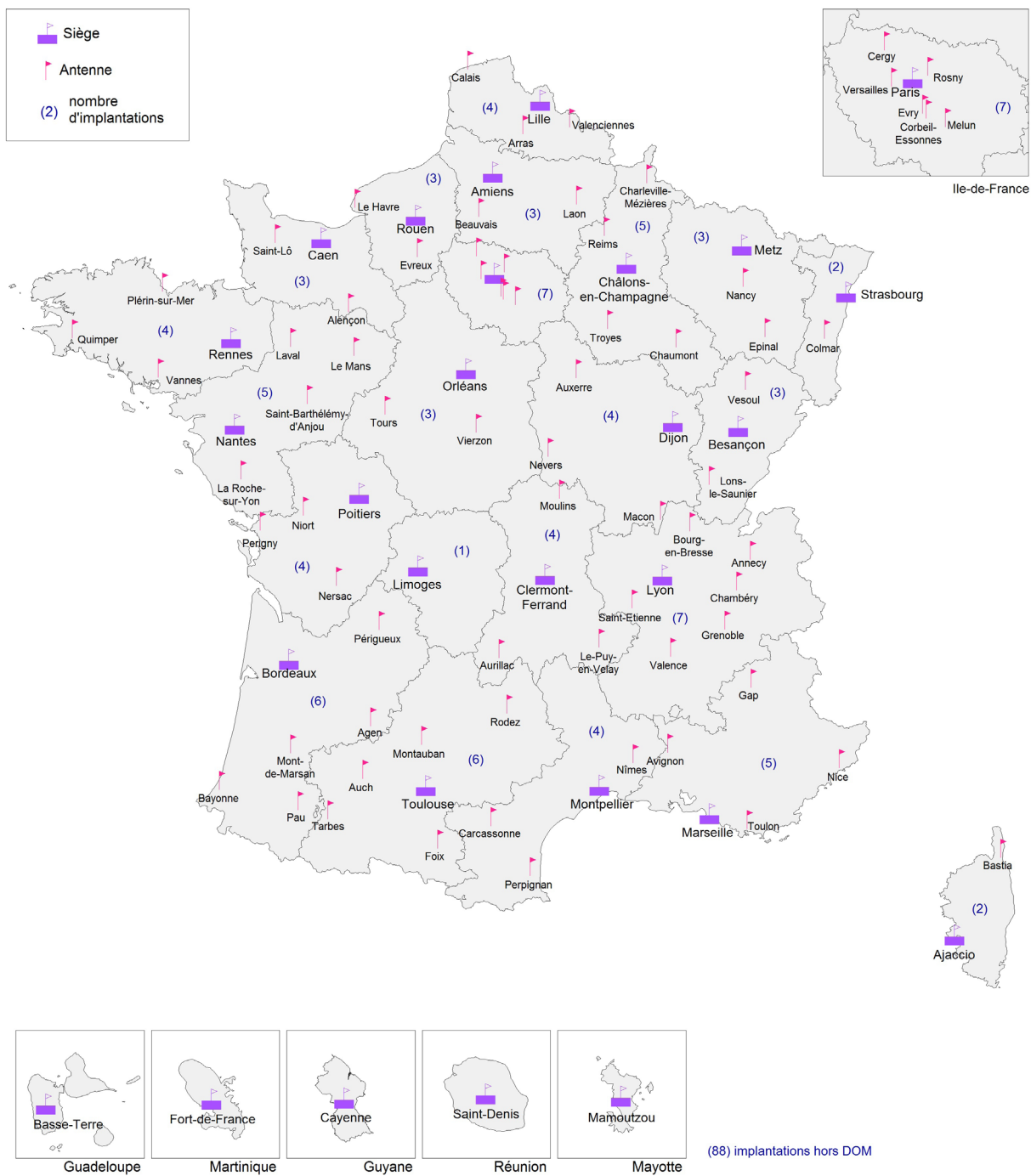


Les services chargés de la régulation des transports routiers en région

Rapport d'activité 2013



Sièges et antennes de contrôle en région



DGITM/TR - Février 2015
Source : DREAL

Éditorial

Les transports routiers de marchandises et de voyageurs jouent un rôle essentiel pour l'économie nationale, pour l'aménagement de notre territoire et pour la mobilité des citoyens dans un contexte conjoncturel difficile. En effet, au-delà de la crise touchant nombre de secteurs économiques, ils ont connu ces dernières années des évolutions d'envergure, notamment avec la refonte du cadre réglementaire européen d'accès à la profession et au marché du transport routier, l'ouverture partielle et encadrée du cabotage, l'élargissement géographique de l'Union européenne.

Cependant l'existence de règles n'a de sens que si celles-ci sont respectées et donc contrôlées avec efficacité, et si les entreprises qui s'en affranchissent sont effectivement sanctionnées. C'est pourquoi le rôle des agents en charge des activités de régulation et de contrôle est primordial.

Ils contribuent, de par leurs actions sur le terrain, à équilibrer le jeu de la concurrence afin d'en assurer la licéité et la loyauté au travers du respect des règles, de l'équité et de l'harmonisation de leurs contrôles.

Ces missions stratégiques nécessitent une étroite collaboration entre les organisations des différents pays de l'Union Européenne. Elles sont, de plus, fondamentalement interministérielles et sont exercées en France par les services déconcentrés de l'État.

L'efficacité de cette politique publique passe bien entendu par une coordination et un échange d'informations régulier entre les administrations qui en sont chargées.

Ainsi, alors que le nouveau cadre du « paquet routier » produit ses effets depuis trois ans dans les différents États de l'Union Européenne, le gouvernement a pris l'initiative en octobre 2013 de mettre autour de la table les différents acteurs institutionnels et socio-économiques du transport routier de marchandises. Ce rendez-vous a notamment permis de partager les enjeux primordiaux de cette activité et de définir ensemble des axes d'actions.

En premier lieu, une instruction interministérielle signée par cinq ministres le 24 décembre 2013 a consolidé l'engagement sans faille de l'État aux côtés de ce secteur stratégique de l'économie. Cette instruction vise à améliorer la coordination des départements ministériels concernés et a vocation à être déclinée dans un cadre national au sein de protocoles bilatéraux et localement sur le terrain au travers d'organisations coordonnées.

En second lieu, les bases d'une vaste conférence européenne à venir ont été posées sur les thèmes de l'harmonisation des règles sociales et de l'efficacité des actions de régulation du marché.

J'ai ainsi le plaisir de vous présenter le rapport d'activité de l'année 2013 des services de transport routier qui, au sein des services régionaux des DREAL, de la DRIEA Île-de-France et des DEAL, sont chargés de la régulation des activités du transport routier de voyageurs et de marchandises.

Je tiens particulièrement à saluer le professionnalisme et l'engagement au quotidien des agents de ces services. Au gré de l'accomplissement de leurs missions sur le terrain, ils donnent de la réalité, du sens à la lutte contre la concurrence déloyale et l'insécurité routière au service d'un marché nécessitant des règles claires, harmonisées et respectées.

Thierry GUIMBAUD, 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 7
- L'inscription au registre électronique des entreprises de transporteurs p 9
- L'obtention des titres de transport p 9
- La charte « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent » p 13

III - La politique de contrôle des transports routiers

- Le contrôle sur route p 14
- Le contrôle en entreprise p 16
- Les infractions en bord de route et en entreprise p 18
- La coordination des forces de contrôle p 20
- Les commissions régionales des sanctions administratives p 21



Le cadre réglementaire et les moyens des services

©Laurent Mignaux - METL/MEDDE

Le cadre réglementaire

Les activités du transport routier s'exercent dans le cadre d'un contexte réglementaire européen et national rénové, qui favorise la libéralisation du transport en autorisant le cabotage. Une opération de cabotage est une opération réalisée entre deux points du territoire national par une entreprise non résidente.

Une réglementation européenne importante encadre les conditions d'accès à la profession et au marché, ainsi que les conditions d'exercice de cette profession. Cette réglementation comprend :

- Le temps de travail des conducteurs routiers (directive 2002/15) ;
- La réglementation sociale européenne portant sur les temps de conduite et de repos des conducteurs, et sur les conditions d'exercice de la profession ;
- La formation obligatoire des conducteurs ;
- Les règlements du « paquet routier », applicables depuis le 4 décembre 2011, harmonisant les conditions à remplir pour accéder à la profession et obtenir des licences de transport communautaires auprès de l'Etat où l'entreprise est établie ;
- Les réglementations sur les conditions de circulation et notamment la réglementation sur les poids et dimensions ;
- La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses.
- Les règles d'accès aux professions de transporteur routier ou de commissionnaire de transport peuvent être consultées sur le site de la DGITM. (<http://intra.dgitm.i2/services-de-transport-r373.html>)

Les acteurs du contrôle

Au sein des DREAL, de la DRIEA Île-de-France et des DEAL, les services chargés du transport routier et de la sécurité des déplacements regroupent :

- 170 agents affectés à la tenue du registre des entreprises de transport ;
- 35 peseurs ;
- 500 contrôleurs des transports terrestres.

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

- La gendarmerie ;
- La police nationale ;
- Les 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.

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**

L'application OCTET (Outil de Contrôle des Transports Equipés de Tachygraphes) 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. Il est utilisé par les contrôleurs des transports terrestres dans les DREAL et les forces de l'ordre.

- **GRECO WEB**

L'application GRECO (Gestion régionalisée des entreprises de transport routier et des contrôles) s'organise autour de deux axes principaux :

Un module ACCES, utilisé par les gestionnaires de registres dans les DREAL, qui permet de gérer au quotidien les données générales des entités de transport (entreprise, association, particulier, entreprise étrangère), les procédures d'accès à la profession (tenue des registres, délivrance des certificats d'inscription, conditions d'honorabilité et de capacité financière et professionnelle), la gestion des titres de transport et la délivrance des licences, copies conformes et autorisations.

Un module CONTROLE, utilisé par les contrôleurs des transports terrestres, qui 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 est un système d'information décisionnel. Il 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).



© Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR

La tenue du registre des transports, outil de régulation de l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises et 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 aux quatre conditions nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur. L'autorisation d'exercer la profession lui est délivrée concomitamment à son inscription au registre électronique des entreprises de transporteurs 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.

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.

- **La capacité professionnelle, préalable à l'examen du dossier**

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

Avec le nouvel encadrement européen, 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.

Parallèlement à la transposition du « paquet routier » en droit national, de nouvelles dispositions réglementaires 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 de moins de 3,5t et pour le transport de voyageurs avec des petits véhicules de moins de 10 places.

Les examens pour l'accès à la capacité professionnelle en transport lourd sont organisés par sept DREAL 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). Ces DREAL délivrent les attestations de capacité professionnelle.

Pour les attestations de capacité en transport léger, les centres de formation sont aussi centres d'examen, et chaque DREAL agrée et contrôle les centres établis sur son territoire.

- **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.

- **L'honorabilité professionnelle**

Le responsable légal ou le titulaire de la capacité professionnelle ne doit pas faire l'objet d'une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, par exemple pour vol ou escroquerie, pour avoir commis des infractions délictuelles concernant par exemple la sécurité routière et les temps de conduite et de repos des conducteurs.

- **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.

« La gestion des attestations de capacité représente 25 % de mon poste. Cela recouvre des activités très variées, ce qui en fait tout l'intérêt. Gérer les attestations de capacité, c'est bien sûr recevoir le public, répondre aux demandes de renseignements téléphoniques et instruire les dossiers de demandes d'attestation de capacité par équivalence de diplôme ou par reconnaissance de l'expérience professionnelle, mais pas seulement. En effet, c'est aussi pour le transport léger, agréer les centres de formation qui souhaitent réaliser la formation et l'examen, contrôler ces derniers (sur site et sur dossier) et également participer aux jurys d'examen, ce qui est toujours très instructif.

Même si l'activité est plus limitée, je suis également chargée d'organiser et d'assurer le secrétariat des commissions pour la délivrance de l'attestation de capacité commissionnaire par reconnaissance de l'expérience professionnelle. Les entretiens avec les candidats sont toujours très intéressants car ils permettent de découvrir leur secteur d'activité, le mode de fonctionnement de leur entreprise, leurs problématiques ...

Gérer les attestations de capacité, c'est donc beaucoup de contacts humains, ce qui me convient tout à fait, et cela va de pair avec mes autres activités qui sont la gestion des formations obligatoires de conducteur routier et l'animation du milieu professionnel du transport routier (Observatoire social des transports, chartes CO₂ ...). »



Christine NEGRE

Chargée du pôle « attestations de capacité professionnelle » depuis 2008 -
DREAL Basse-Normandie

L'inscription au registre électronique des entreprises de transporteurs

Dans les DREAL, les agents assurent l'inscription des entreprises au registre des transporteurs de marchandises, de voyageurs et de 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, les nouvelles règles d'accès à la profession intégrées dans le « paquet routier ». GRECO permet d'éditer les autorisations d'exercer, les attestations de capacité professionnelle ainsi que les licences de transport et leurs copies conformes.

Au 31/12/2013, on dénombre 70 468 entreprises inscrites. En 2013, 13 705 nouvelles entreprises ont été inscrites, 6 678 ont été radiées.

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 données communiquées ci-dessous ne concernent que la France métropolitaine, la réglementation ayant fait l'objet d'adaptations spécifiques pour les territoires d'outre-mer.

Les DREAL délivrent les copies certifiées conformes des licences en fonction du parc de véhicules du transporteur.

Au 31/12/2013, on dénombre 73 297 licences valides et 579 231 copies valides. En 2013, les DREAL ont délivré 182 959 copies de licences.



Laurence BARBUT

Chargée du pôle « registre des transports de marchandises et commissionnaires »

depuis 2009 -

DREAL Auvergne

« En poste depuis 2003 au service transport de la DREAL, l'intérêt des missions, les réorganisations internes et les changements de réglementation font que je suis toujours là, 10 ans après.

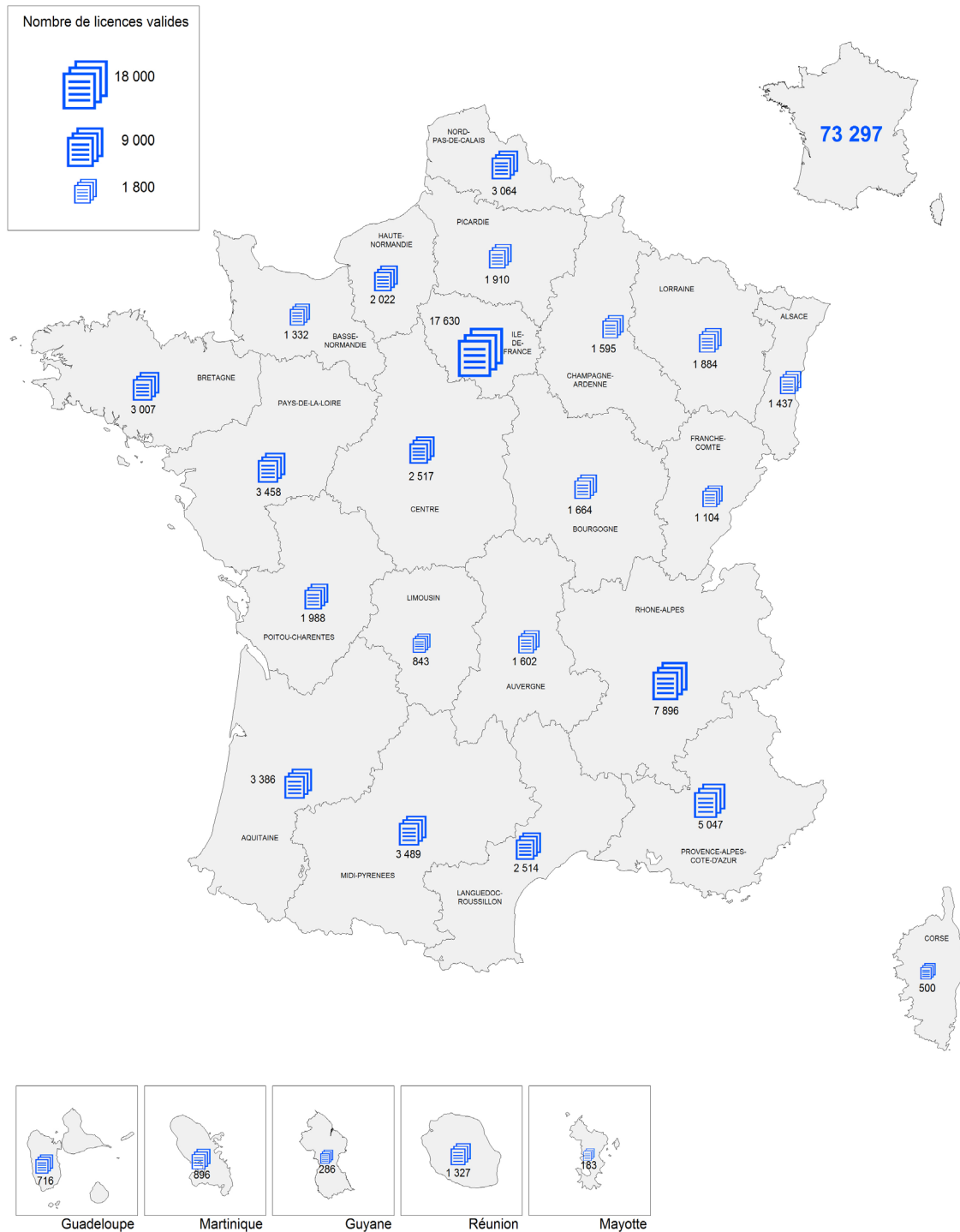
J'apprécie ce poste pour les relations avec les chefs d'entreprises et les cabinets comptables et juridiques. Mon travail ne consiste pas en une application stricto sensu des textes, mais aussi en un accompagnement des chefs d'entreprises, en tenant compte du contexte local et social et en faisant preuve de pédagogie.

Les modifications dues à l'application du paquet routier ont entraîné une charge supplémentaire de travail : informations aux entreprises et saisie complémentaire dans GRECO.

Je fais également partie depuis 2003 du Réseau d'Assistance à l'Analyse Financière. Composé de représentants des services Transport de chaque DREAL, il apporte un appui sur les dossiers les plus complexes pour permettre de comprendre la situation des entreprises, leurs politiques, leurs pratiques et leurs évolutions. Le RAAF se réunit deux fois par an, avec l'appui du Centre de Valorisation et de Ressources Humaines de Mâcon ainsi que de l'administration centrale du ministère (DGITM). Les échanges avec les autres régions sont très intéressants et cela permet aussi de créer un noyau de collègues référents.

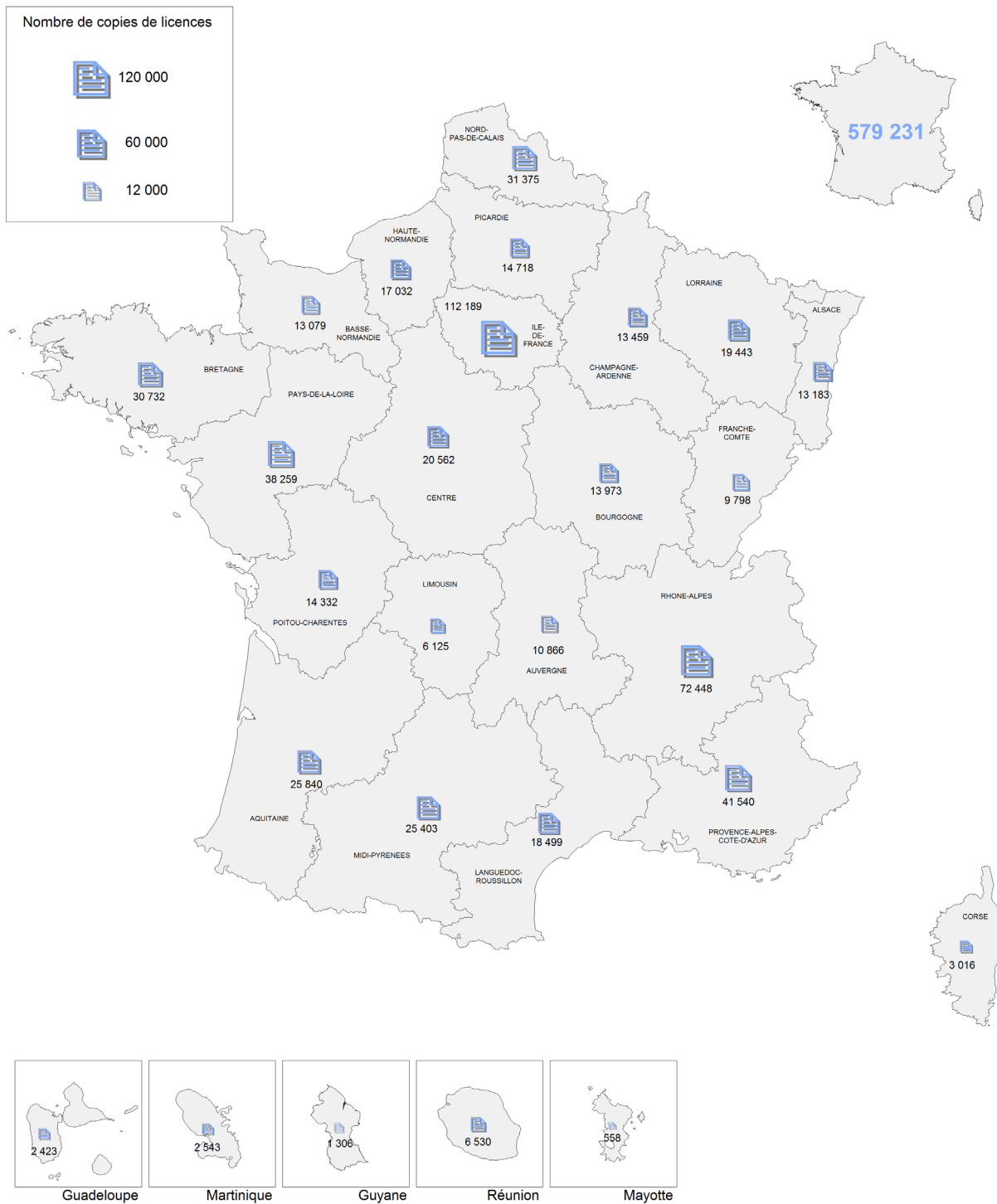
Pour la première fois cette année, j'ai assuré la formation des personnels de l'instruction et du registre au droit des entreprises et à la réglementation du transport routier. »

Licences valides au 31 décembre 2013



DGITM/TR - Avril 2015
Source : Infocentre SITR

Copies de licences valides au 31 décembre 2013



DGITM/TR - Avril 2015
Source : Infocentre SITR

« Depuis de nombreuses années, notamment grâce à la création des Observatoires régionaux des transports, les DRE devenues DREAL et les transporteurs ont appris à se côtoyer, à se parler et donc à mieux se comprendre.

En Champagne-Ardennes, sous l'impulsion de certains directeurs régionaux, le dialogue est depuis longtemps établi entre la personne en charge du registre et de la capacité financière, les transporteurs et leurs organisations professionnelles. Cet état de fait est considéré comme étant normal et participe grandement au fonctionnement harmonieux de ce service.

Les cas particuliers reçoivent l'écoute nécessaire et les transporteurs, souvent aidés par leur organisation professionnelle, sont reçus pour que leur cas soit examiné. La recherche d'une solution personnalisée est toujours préférée à une application brutale et systématique des textes ne tenant pas compte de telle ou telle spécificité ou passage conjoncturel difficile.

Par ailleurs, les services de la DREAL font régulièrement passer aux organisations professionnelles les informations utiles aux chefs d'entreprise, ce qui a le mérite de permettre aux transporteurs de se mettre en conformité dans les meilleurs délais. Je crois pouvoir dire que, dans ma région, les services de la DREAL et les transporteurs ne sont pas face à face, mais côte à côte. »



Bernard LIÉBART

Transports Liébart -
Président du Comité
National Routier
depuis 2008

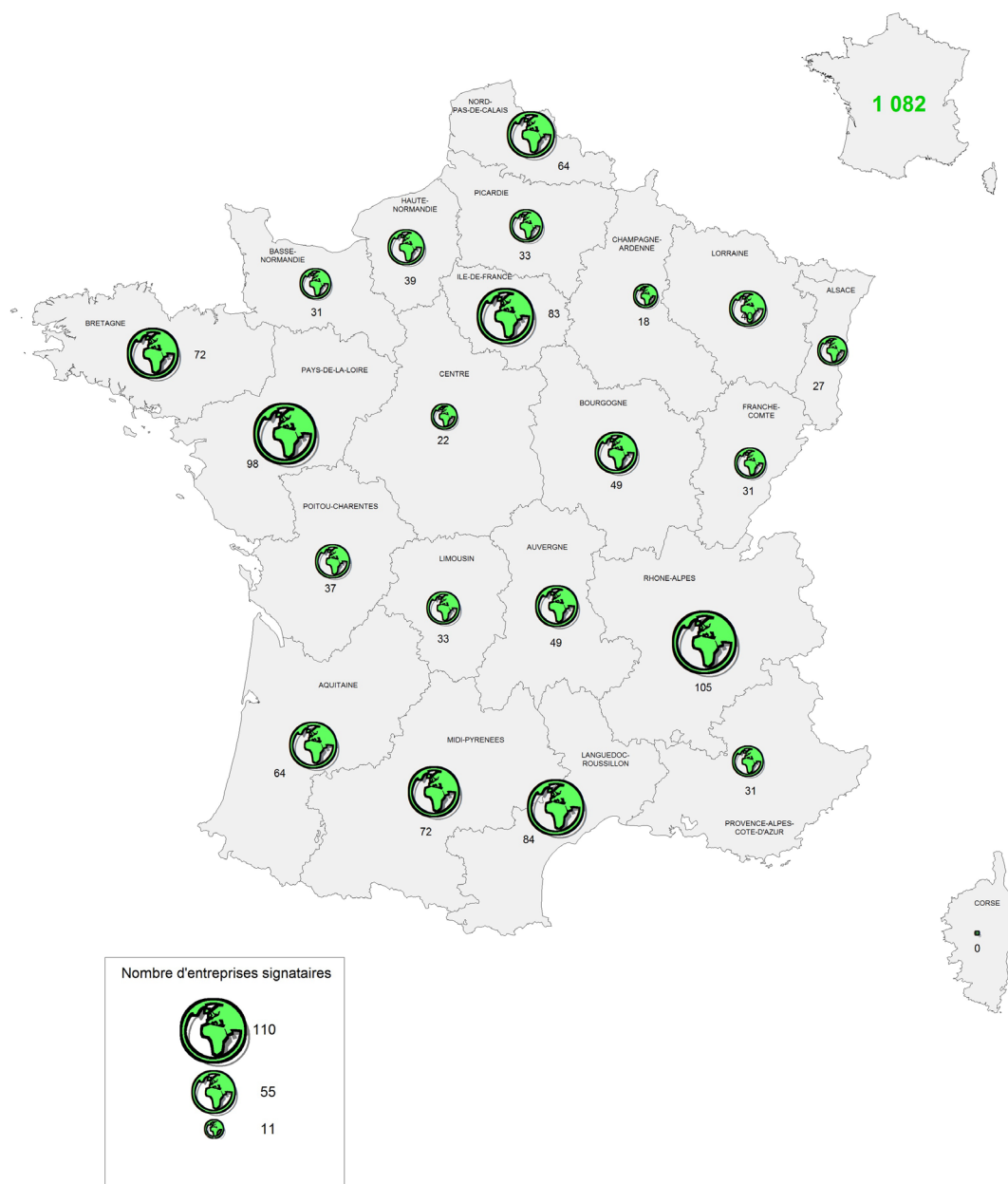


La charte « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent »

Les services des DREAL ont également un rôle d'animation socio-économique du secteur.

Les agents soutiennent les entreprises de transport qui s'engagent dans la démarche « Objectif CO2 » élaborée avec l'ADEME pour améliorer les performances environnementales et réduire les émissions de dioxyde de carbone. 1 082 entreprises ont signé la charte « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent ».

Entreprises signataires de la charte " Objectif CO2 " en 2013



DGITM/TR - Mai 2015
Source : DREAL



La politique de contrôle des transports routiers

© Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR

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 faisant 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.

Le contrôle sur route

Les contrôles ont lieu en bordure de route, sur des aires de repos mais également à quai sur des bases logistiques.

Les opérations de contrôle effectuées par les contrôleurs des transports terrestres s'étendent à tous les types de transports (transport de marchandises, transport de personnes). Ces opérations s'inscrivent dans le cadre du plan régional de contrôle (PRC), établi en partenariat avec les forces en tenue (gendarmerie, police nationale).

Lors d'une opération de contrôle sur route, le véhicule est intercepté, puis le contrôleur se présente au conducteur.

Les appareils de contrôle des véhicules (les chronotachygraphes) permettent aux agents de vérifier que le conducteur respecte la réglementation sociale européenne. Ces appareils peuvent être analogiques (enregistrements gravés sur un disque-papier) ou, le plus souvent désormais, numériques (activité du conducteur enregistrée sur une carte à puce individuelle).

Au cours du contrôle, l'agent demande au conducteur tous les documents lui permettant de vérifier le respect des différentes réglementations entrant dans son champ de compétences.

Lors d'un transport pour le compte d'autrui, effectué avec un véhicule de plus de 3,5 tonnes, le conducteur doit présenter la copie conforme de la licence communautaire de transport, délivrée par l'autorité du pays dans lequel l'entreprise est établie, afin de justifier son inscription au registre national des transporteurs.

Le conducteur doit aussi 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 en France, le transport s'effectue bien dans le respect de la réglementation. En effet, dans la continuité d'un transport international de marchandises, une entreprise non-résidente peut réaliser, au plus, trois opérations consécutives de transport intérieur en France dans un délai de sept jours.

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 et/ou de mise en conformité.

Le contrôleur vérifie également la cargaison, en corrélation avec les documents de transport.

Le contrôle des charges à l'essieu est réalisé par les peseurs spécialisés des DREAL et les surcharges sont constatées par les contrôleurs.

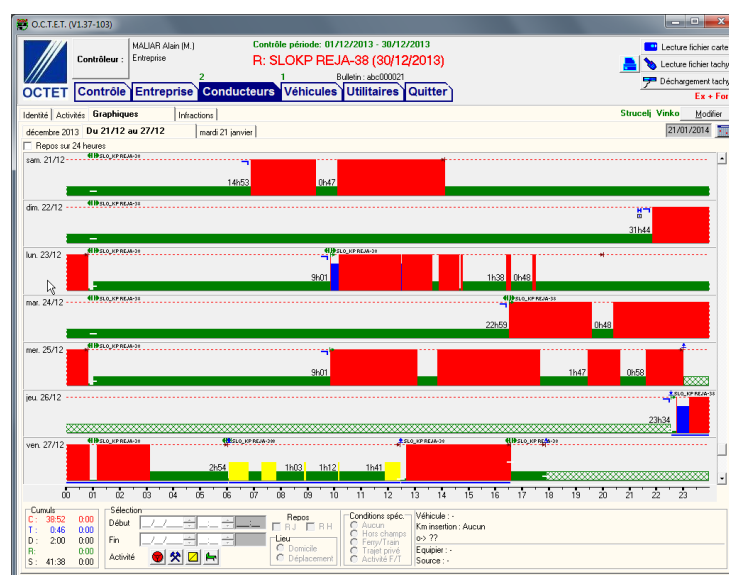
Le contrôleur poursuit ses investigations dans le fourgon de contrôle, équipé de matériel informatique permettant de saisir les informations collectées et de lire les données du chronotachygraphe. Afin de vérifier le respect de la réglementation sociale européenne, les données sur les temps de conduite et de repos des conducteurs sont analysées via le logiciel OCTET, qui permet au contrôleur de déterminer d'éventuelles infractions.

Le contrôleur s'assure que l'ensemble des données enregistrées sont cohérentes et n'ont pas été modifiées frauduleusement. Il va reconstituer 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.

Enfin, après avoir saisi dans l'outil informatique OCTET les données relatives au véhicule et au conducteur, le contrôleur dresse un bulletin de contrôle, qui est remis au conducteur, qui pourra ainsi justifier du contrôle : le bulletin de contrôle mentionne également les infractions éventuellement relevées.

Les infractions de la première à la quatrième classe font l'objet d'une amende forfaitaire qui peut être perçue immédiatement par le contrôleur. En cas de contravention de cinquième classe et de délit, le contrôleur établit un procès-verbal, transmis au Parquet territorialement compétent. Lorsque le transporteur est non-résident en France, le contrôleur demande une consignation. Celle-ci devra être versée pour que le véhicule puisse repartir.

Graphique d'analyse des temps de conduite et de repos extrait du logiciel OCTET



« La fraude aux temps de conduite et de repos nécessite une vigilance constante en raison de l'adaptation des entreprises aux évolutions techniques des appareils de contrôle.

Les échanges réguliers entre contrôleurs de DREAL sont essentiels pour se tenir à jour des nouvelles fraudes et maintenir un niveau de contrôle efficace. J'ai aussi participé cette année à une Masterclass d'Euro Control Route qui permet à des contrôleurs européens expérimentés d'échanger sur leurs pratiques quotidiennes. Les enjeux sont essentiels car notre rôle est d'assurer une concurrence loyale au sein du marché des transports routiers de marchandises.

Lors d'un contrôle, le principe de base est de vérifier que l'activité du conducteur correspond bien au parcours qu'il prétend avoir réalisé. Je m'assure donc que l'ensemble du trajet a bien été enregistré par l'appareil de contrôle, car si la nature du transport, la nationalité de l'entreprise ou du conducteur peuvent changer au gré des contrôles, la route reste toujours la même et les distances entre villes immuables !

Le contact et l'échange avec le conducteur de poids-lourd sont primordiaux, puisque souvent ce sont ses propres incohérences qui permettent d'établir l'élément constitutif du délit. Une bonne dose de patience et de technique permet ensuite de mettre en évidence la fraude : du simple aimant jusqu'au système le plus sophistiqué. Il ne reste plus alors qu'à établir un procès-verbal solidement argumenté qui sera ensuite transmis au Parquet. »



Arnaud GUETRE

Contrôleur des Transports Terrestres depuis 2000 -

réfèrent expert au niveau national dans la détection des fraudes au chronotachygraphe - DREAL Limousin

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, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport pour compte propre, voire les donneurs d'ordre (industriels, chargeurs...).

Un programme régional de contrôle entreprise est établi, intégrant les entreprises infractionnistes, les propositions du service registre pour les entreprises ne respectant plus les conditions d'inscription au registre des transporteurs et celles correspondant aux visites programmées régulièrement.

Le contrôle est annoncé à l'entreprise, dans la majorité des cas, par une lettre de notification du contrôle, envoyée dans les 15 jours précédant le contrôle.

Cette lettre liste les documents à présenter lors de la visite des contrôleurs, à savoir :

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

Les contrôleurs se rendent au siège social de l'entreprise, afin d'y vérifier notamment la condition d'établissement, devenue obligatoire depuis la parution du « paquet routier ».

Le contrôle en entreprise permet de vérifier l'ensemble des réglementations applicables au transport routier

L'analyse des documents prélevés s'effectue ensuite de retour au bureau. Selon la structure de l'entreprise, ce contrôle peut durer plusieurs semaines.

Le contrôleur établit le comportement global de l'entreprise au regard de l'ensemble des réglementations qui lui sont applicables.

A l'issue de l'analyse des documents, le contrôleur rédige, le cas échéant, une lettre de notification des infractions.

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 infractions 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.



Stéphanie BERNET

Contrôleur divisionnaire
des transports terrestres
depuis 2009 -

Chef du Pôle de contrôle
Nord Lorrain -
DREAL Lorraine

« Le contrôle en entreprise m'apparaît comme un moment d'échange privilégié avec les entreprises de transport. Il demande de grandes qualités pédagogiques au contrôleur. En matière de cabotage, l'interlocuteur n'est, en effet, pas toujours un transporteur. Une partie des règles est, en outre, souvent méconnue de nos interlocuteurs.

Nous avons mis en place dès 2009 avec un collègue de la région voisine un réseau de collaboration inter-régionale et inter-services qui s'est révélé très efficace et nous a permis de traiter des affaires, devenues aujourd'hui emblématiques au regard de la jurisprudence.

Une action efficace dans ce domaine ne peut être menée seule, d'où l'importance d'une collaboration avec les autres services.

Cette expérience m'a permis d'être désignée référente et de devenir formatrice nationale.

De plus, c'est un sujet en constante évolution. Aujourd'hui, il faut acquérir de nouvelles compétences, notamment en matière de droit du travail, pour lutter contre de nouvelles formes de fraude comme le travail dissimulé.

Ce qui me convient dans cette mission, c'est que mon action ne se limite pas à la verbalisation car le but est la régularisation, voie vers laquelle j'accompagne les entreprises, soit par l'inscription au registre des transporteurs, soit par l'embauche de salariés de droit français. »

Les infractions en bord de route et en entreprise

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

Selon la gravité des infractions, ils peuvent :

- Établir les procès-verbaux adressés aux parquets ;
- Immobiliser les véhicules en cas d'infraction grave de nature à compromettre la sécurité routière ;
- Percevoir les consignations (dépôt de garantie) pour les contrevenants étrangers ;
- Appliquer la procédure de l'amende forfaitaire pour les contraventions des quatre premières classes.

Les infractions résultent d'habilitations à contrôler les huit réglementations suivantes :

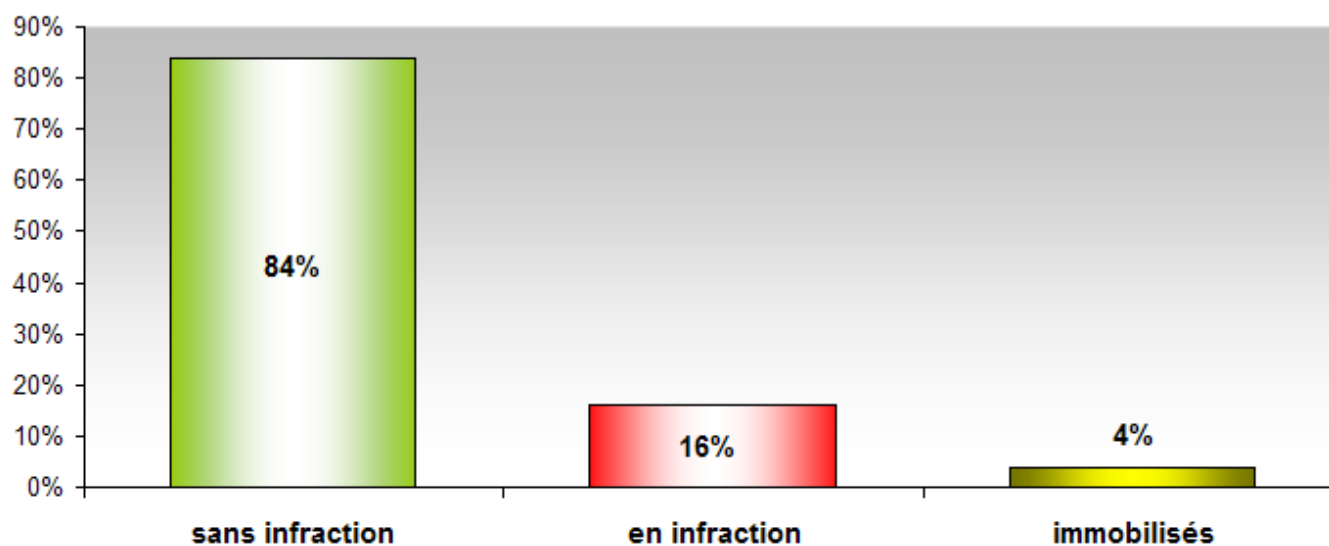
- RSE - Réglementation sociale européenne ;
- TPR - Transports publics routiers ;
- MD - Marchandises dangereuses ;
- Formation des conducteurs ;
- Travail ;
- Déchets ;
- Animaux vivants.

Les infractions en bord de route

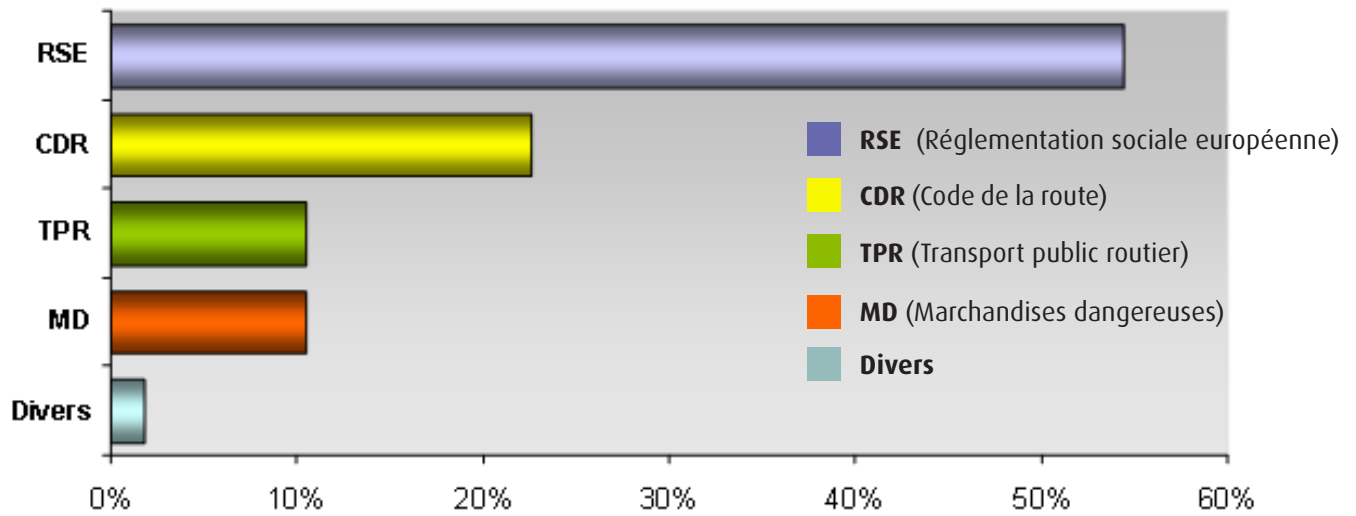
En 2013 :

- 100 966 véhicules contrôlés
- 8 830 procès verbaux dressés
- 3 511 délits verbalisés

Données sur les 100 966 véhicules contrôlés sur route en 2013



Contrôle sur route
Répartition des 34 849 infractions par type de réglementation

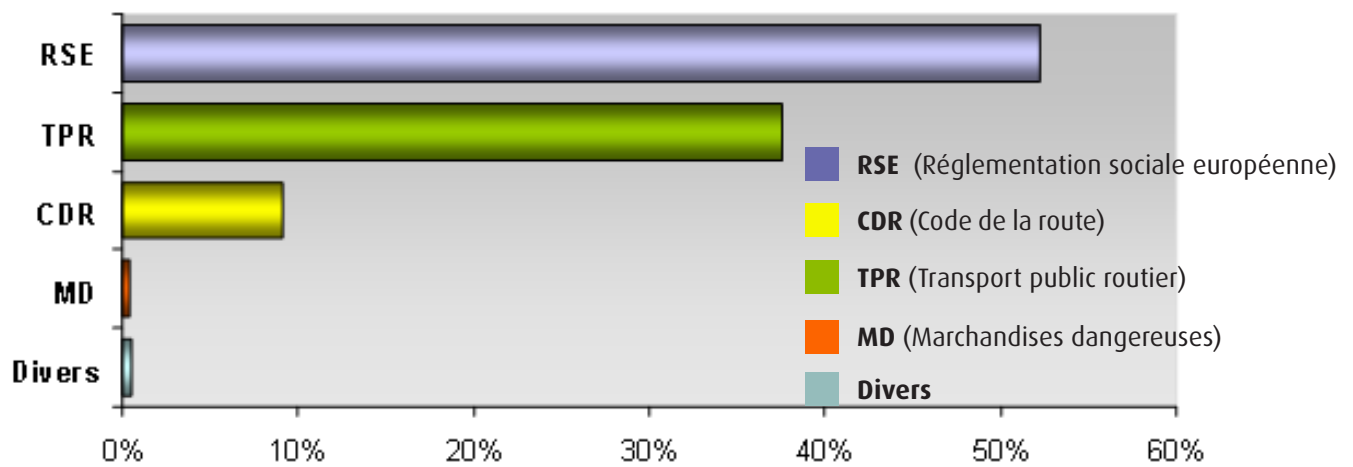


Les infractions en entreprises

En 2013 :

- 2624 contrôles en entreprises clôturés
- 759 procès verbaux dressés
- 947 délits verbalisés

Contrôle en entreprise
Répartition des 14 328 infractions par type de réglementation



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



Christophe CONAN

Chef du pôle poids lourds de la Division Régionale Motocycliste en Île-de-France depuis sa création en 2010, également responsable de la cellule des professions réglementées de la compagnie territoriale de circulation du Val-de-Marne depuis 2005 - Préfecture de police

« Spécialisé dans le contrôle des taxis et transport occasionnel de moins de 10 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 comptant 30 fonctionnaires répartis sur 4 unités départementales de l'agglomération parisienne (le SCM75 et les CTCSS 92, 93 et 94), spécialisé dans le contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Je suis en charge d'organiser les contrôles de poids lourds de la 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 matières 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 étrangers.

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 4 OPJ de la division permet de suivre les enquêtes en totalité (surtout 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.»

Les commissions régionales des sanctions administratives

Le transporteur peut faire l'objet de sanctions pénales et administratives.

Il existe, dans chaque région, une commission régionale des sanctions administratives (CRSA). Présidée par un magistrat, elle réunit des représentants de l'État, de la profession, des salariés et des usagers.

Les CRSA examinent notamment la situation des entreprises résidentes au comportement particulièrement infractionniste.

Elles entendent leurs représentants et proposent aux préfets de région des sanctions administratives à l'encontre de ces entreprises.

Le préfet de région peut retirer, temporairement ou définitivement, des titres administratifs de transport de marchandises et de personnes et prononcer des mesures d'immobilisation des véhicules.

Le préfet de région peut aussi prononcer l'interdiction de réaliser des transports de cabotage en France à l'encontre d'une entreprise de transport d'un autre État membre de l'Union européenne ayant commis une infraction grave en France lors de la réalisation d'un transport de cabotage.

Les CRSA peuvent aussi proposer le retrait de l'honorabilité des gestionnaires d'entreprises.

Conception graphique - mise en page : METL-MEDDE/SG/SPSSI/ATL2/Benoît CUDELOU

Visuel couverture - Camions sur l'autoroute A10 © Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR - Photothèque Terra (<https://mediatheque.developpement-durable.gouv.fr>)



Impression : METL-MEDDE/SG/SPSSI/ATL2 - Imprimé sur du papier certifié écolabel européen

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Direction des Infrastructures de Transport
Grande Arche - Paroi Sud
92 055 La Défense cedex
Tél. +33 (0)1 40 81 21 22

