

Les services chargés de la régulation des transports routiers en région

Rapport d'activité 2014



Éditorial

De multiples enjeux concernent la régulation des transports routiers de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV), conduisant à une réglementation multiple. Outre les enjeux avérés de sécurité routière et les impératifs européens, ce secteur important pour l'économie nationale et l'emploi est fortement exposé à la concurrence européenne, dans un contexte d'absence d'harmonisation des politiques sociales, salariales et fiscales entre les différents États-membres de l'Union européenne.

Ainsi, le pavillon français a été ces dernières années particulièrement fragilisé.

L'action publique dans ce domaine est portée par le ministère en charge des transports (MEDDE) mais elle ne prend véritablement forme, réalité et ne produit d'effets concrets qu'une fois déployée sur le terrain par les agents du registre national des transporteurs, les peseurs et les contrôleurs des transports terrestres positionnés à l'échelon régional dans les DREAL, DEAL et DRIEA Île-de-France.

Leur mission et leur travail s'inscrivent comme une pierre angulaire de la politique de régulation et de contrôle des transports routiers qui est fondamentalement interministérielle (respect des règles sociales, fiscales, du transport, du travail et de la concurrence).

Mais les dimensions d'une politique efficace en termes de régulation dans le secteur des transports sont incontestablement européennes d'autant que la situation géographique de la France (comme celle de la Belgique, de l'Allemagne...) en fait un territoire de fort transit international, multipliant les situations de nature à accentuer le recours à des prestations de transport à bas coût dès lors que les cadres réglementaires ne sont pas respectés ou non sanctionnés (détachement, salaire minimum des conducteurs, déclarations fiscales, couverture des prestations sociales,...).

Dans ce cadre, une instruction gouvernementale engageant la signature de cinq ministres le 24 décembre 2013, est venue consolider l'engagement sans faille de l'État aux côtés de ce secteur stratégique de l'économie en mettant l'accent sur la lutte contre le cabotage irrégulier, le contrôle du respect des réglementations sociales, la lutte contre le travail illégal dans le secteur du transport lourd aussi bien que léger.

La loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale est d'ailleurs venue compléter les outils mis à notre disposition.

La 1^{ère} conférence européenne dédiée au transport routier de marchandises a été organisée par le Gouvernement à Paris le 16 avril 2014 : elle a réuni, avec succès, plusieurs ministres européens des transports, des parlementaires nationaux et européens, des représentants des organisations professionnelles et syndicales. Ses conclusions portées par la France dans une déclaration signée conjointement par onze ministres des transports au sein de l'Union Européenne ont été présentées à la Commission lors du Conseil informel d'Athènes en mai 2014 puis lors du Conseil des Ministres tenu à Luxembourg en juin 2014 : c'est un marqueur important qui montre notre détermination à enrayer les facteurs contribuant au développement d'une concurrence déloyale, à promouvoir, au niveau de l'ensemble des autorités nationales, des pratiques de régulation homogènes et respectueuses des droits européen et nationaux.

L'expertise juridique et technique, la connaissance fine du domaine des transports - notamment de ses spécificités économiques, fiscales, européennes - , le professionnalisme et l'engagement indéfectible au quotidien des agents des services des transports routiers sont les atouts essentiels et indéniables pour relever les défis d'une régulation opérante.

C'est pourquoi je tiens à les remercier et à faire avec eux, en ce début d'année propice à la formulation de vœux, celui d'une régulation juste au service de la performance de nos entreprises au sein de l'économie du transport, des déplacements, de la logistique et de la supply chain.

Et je leur dédie ce 3^{ème} rapport d'activités qui porte sur l'année 2014 !

Le Directeur des Services de Transport



Thierry GUIMBAUD

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 CO₂, 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
- La coordination des forces de contrôle p 22

IV – Les commissions régionales et la commission nationale des sanctions administratives

- Le rôle des commissions régionales des sanctions administratives p 24
- Les compétences des commissions régionales des sanctions administratives p 24
- La commission nationale des sanctions administratives p 25



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 pays membres de l'UE¹. On voit qu'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 réglemente en particulier :

- 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 (règlement 2006/561) ;
- La formation obligatoire des conducteurs (directive 2003/59) ;
- 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, 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 ;
- 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.

¹ Une opération de cabotage 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 capacité 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 puis est 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. "

La gestion du registre des entreprises établies en France

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 à quatre conditions.

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, 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 3,5t et pour le transport de voyageurs avec des petits véhicules n'excédant pas 9 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.

« La gestion des attestations de capacité professionnelle 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 national des entreprises de transport par route

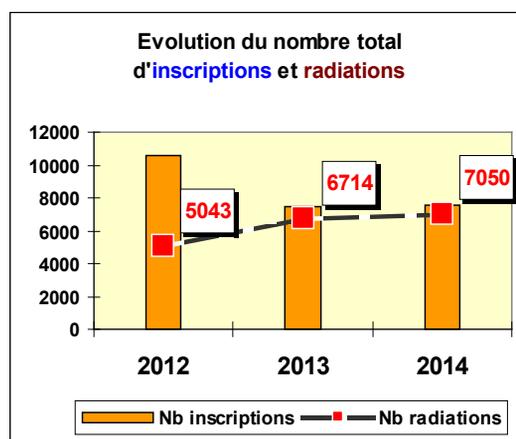
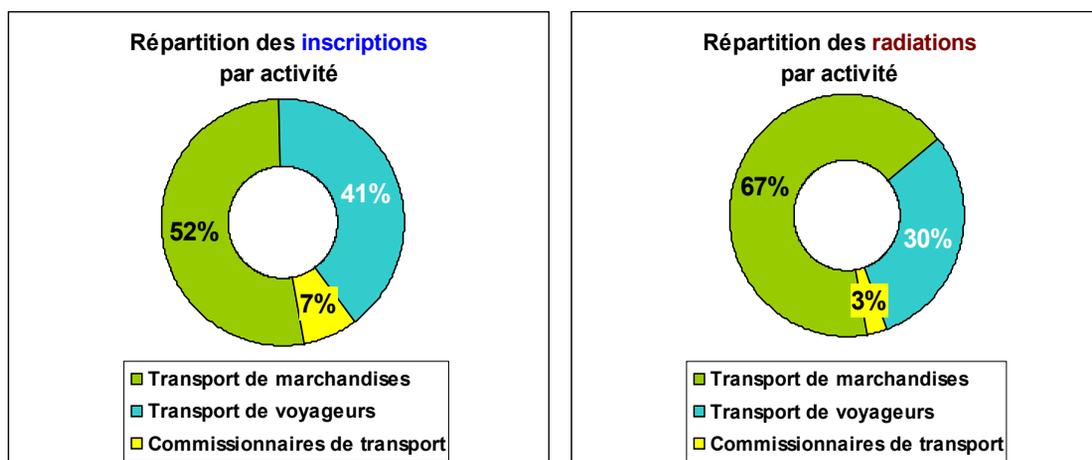
Dans chaque région, les agents assurent l'inscription des entreprises au registre des transporteurs de marchandises, de voyageurs et de commissionnaires.

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, des 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 31/12/2014, on dénombre 70 372 entreprises inscrites.

En 2014, on dénombre 7 543 entreprises nouvellement inscrites, 7 050 ont été radiées.



L'obtention des titres de transport

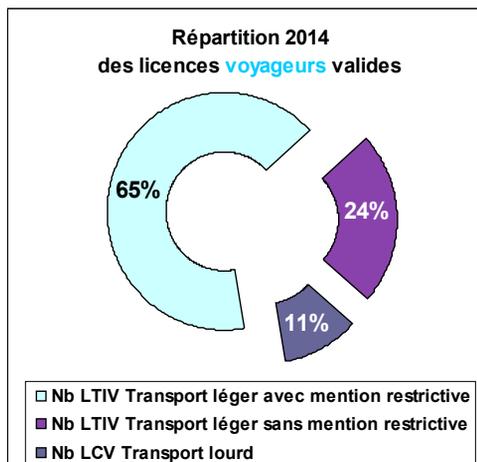
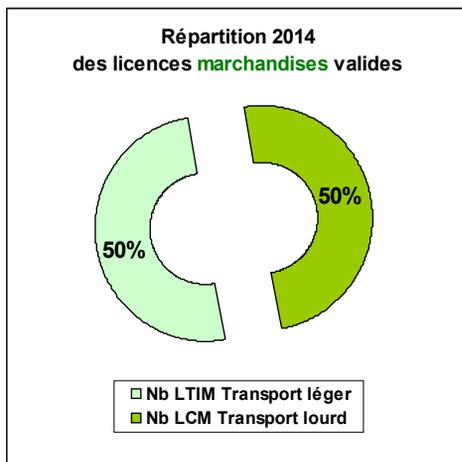
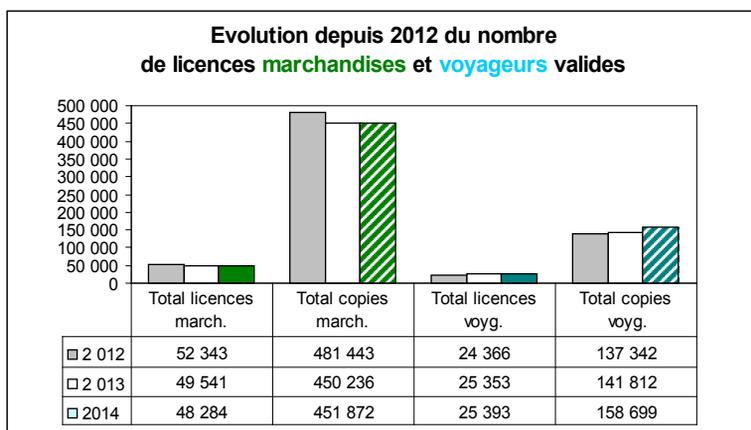
Il s'agit des licences communautaires pour le transport lourd et des licences de transport intérieur pour le transport léger.

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

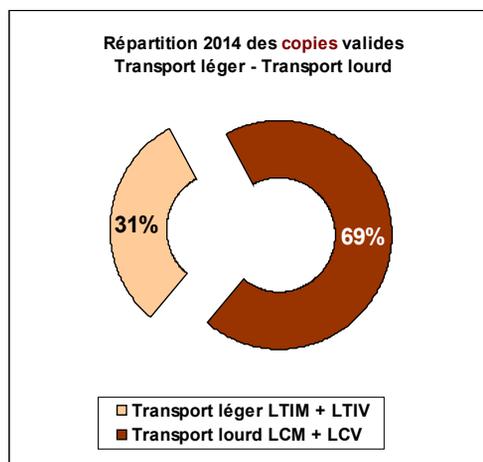
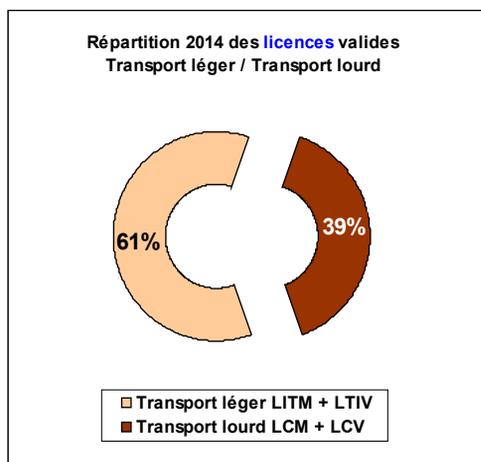
Par exemple, une entreprise ne peut exploiter simultanément cinq véhicules si elle ne dispose pas d'au moins cinq copies de licences.

Les licences et copies conformes valides

Au 31/12/2014, on dénombre 73 661 licences valides et 603 717 copies valides.

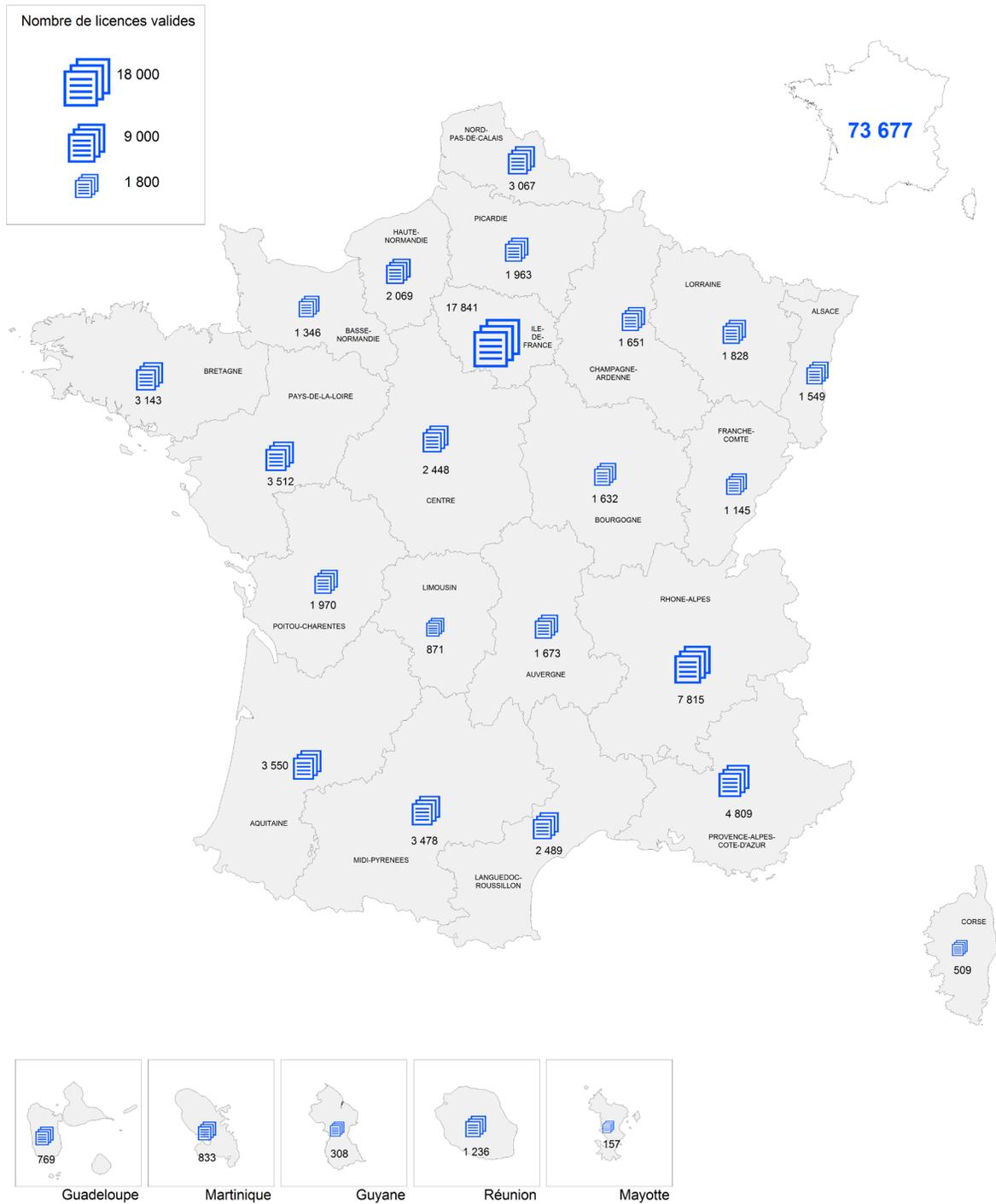


La notion de LTIV avec mention restrictive correspond par exemple à l'inscription dérogatoire des taxis (limitation à un seul véhicule).



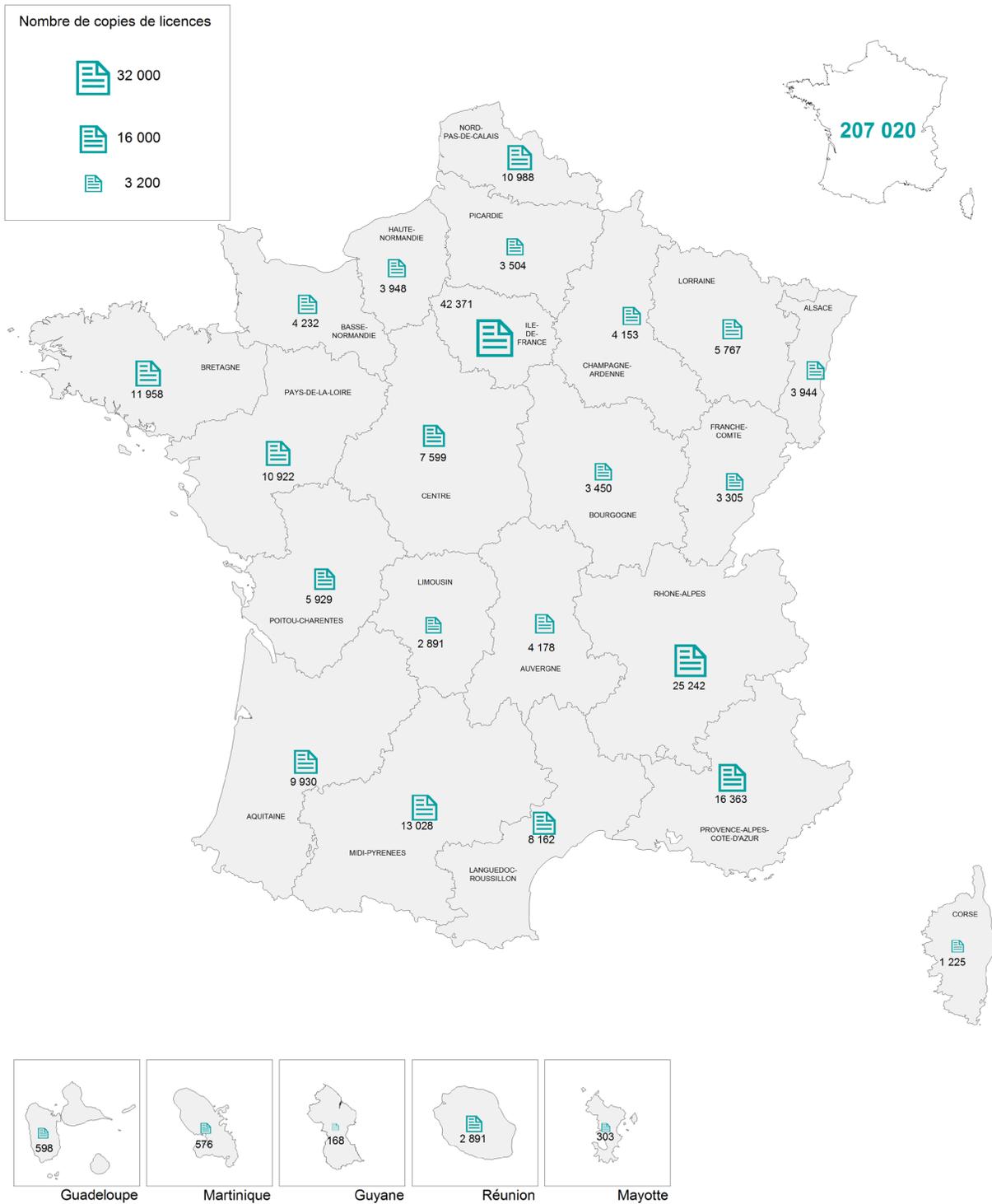
Indicateurs registre

Licences valides au 31 décembre 2014



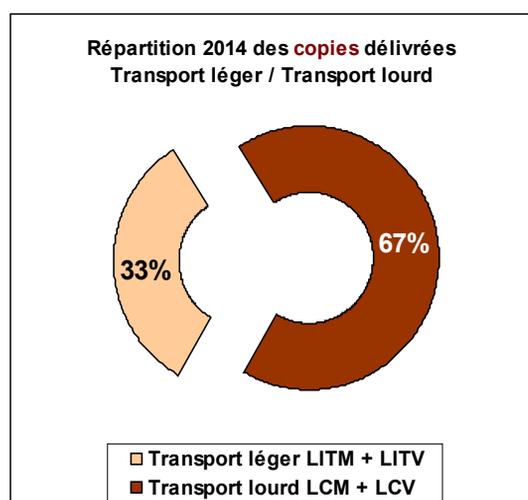
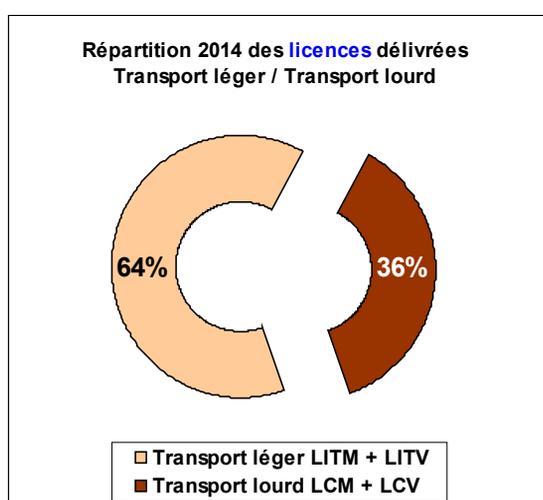
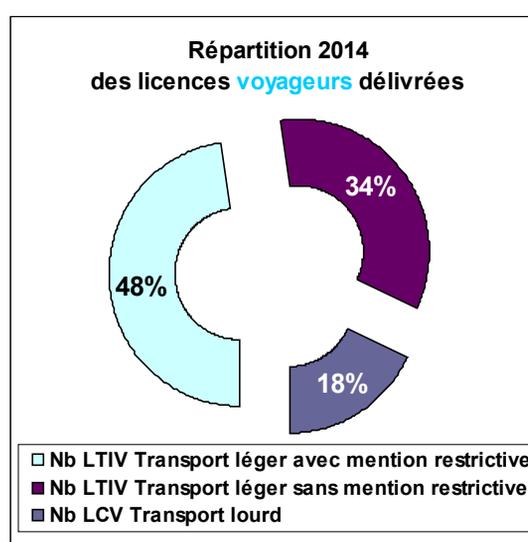
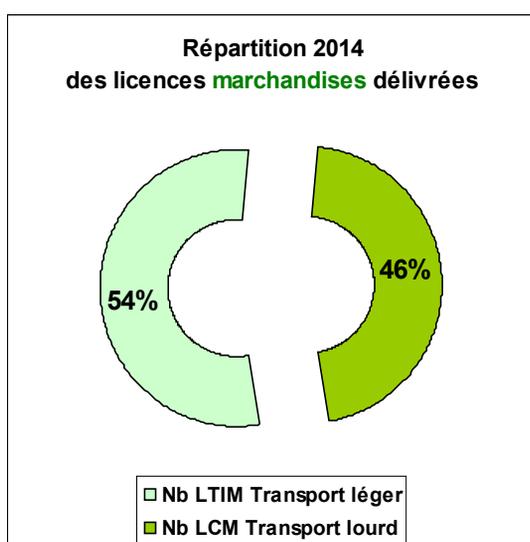
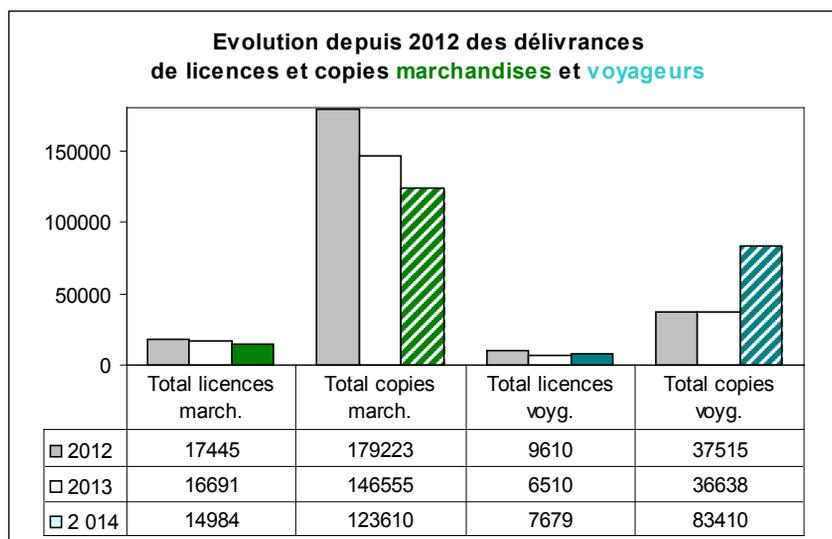
Indicateurs registre

Copies de licences délivrées en 2014



Les licences et copies conformes délivrées

En 2014, les DREAL ont délivré 22 663 licences et 207 020 copies de licences.





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 son inscription au registre des transporteurs de son Etat en présentant la copie conforme de la licence communautaire de transport, délivrée par l'autorité de l'Etat dans lequel l'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 et/ou de mise en conformité.

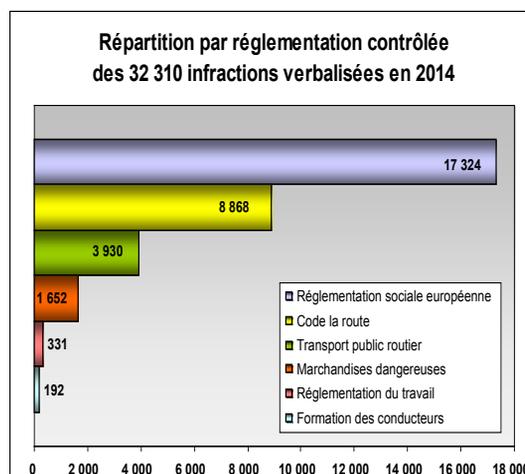
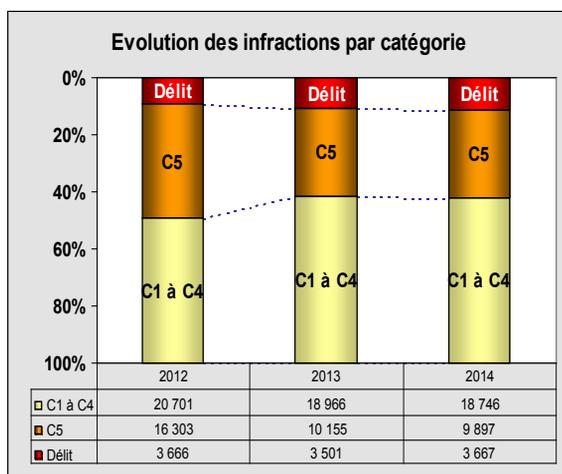
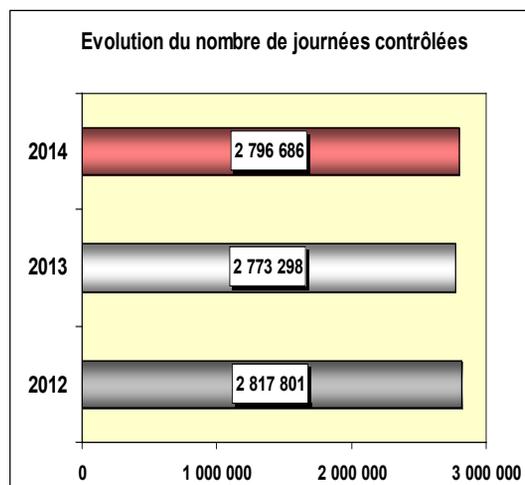
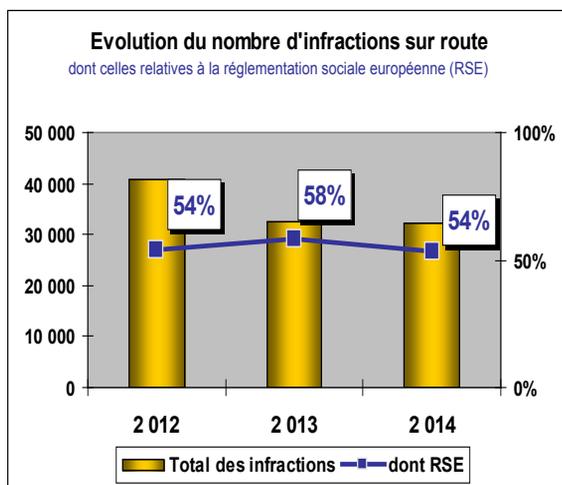
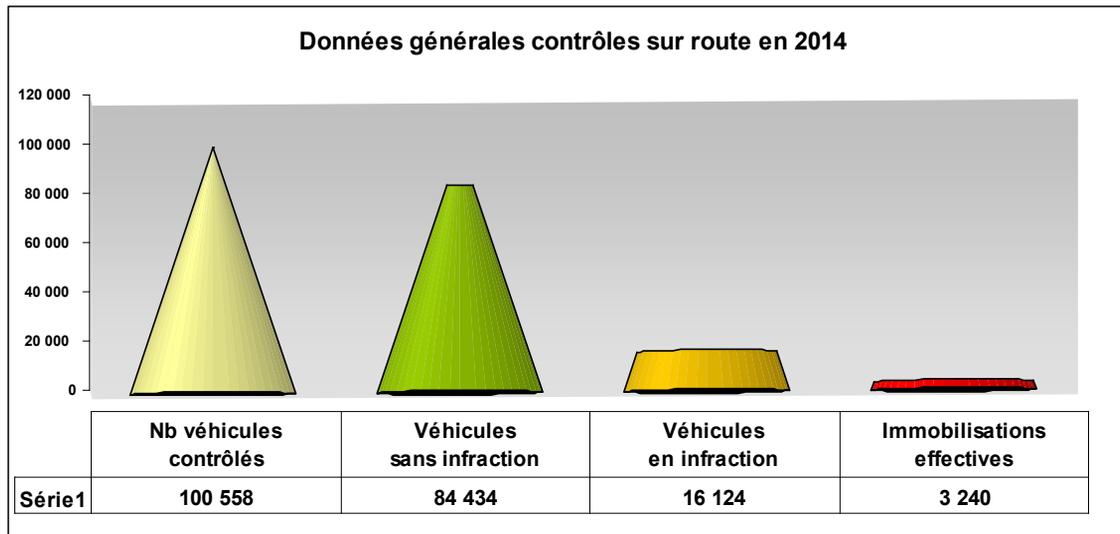
Le contrôle des charges à l'essieu est réalisé par les peseurs spécialisés des DREAL. En cas de surcharge, les infractions (qui donnent lieu à des contraventions cumulables de quatrième classe) sont constatées, soit par les CTT, soit par les forces en tenue.

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 2014, 100 558 véhicules ont été contrôlés, 8 687 procès verbaux ont été dressés et 3 667 délits ont été verbalisés.



+ 11 infractions à la réglementation du transport d'animaux vivants
+ 2 infractions à la réglementation du transport des déchets

« 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 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 - référent 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, 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 transporteurs, 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 infractions.

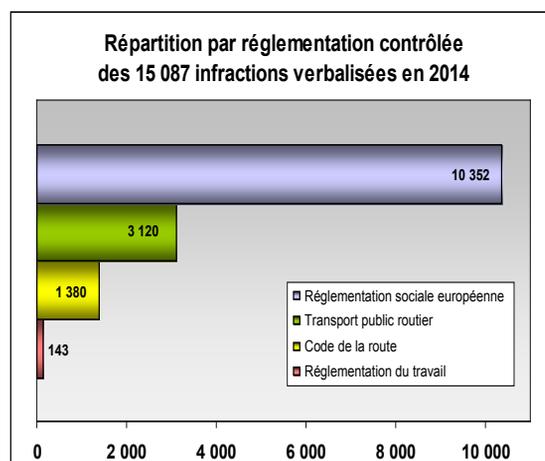
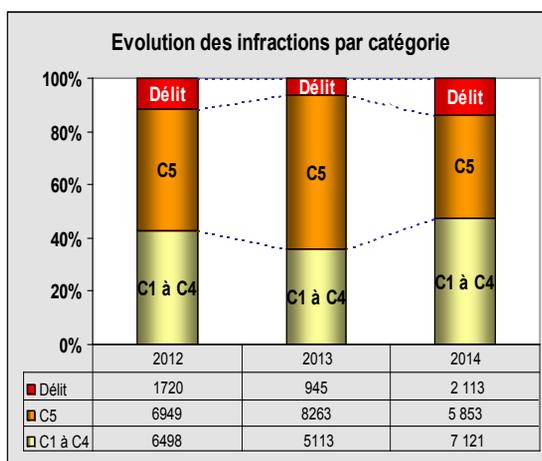
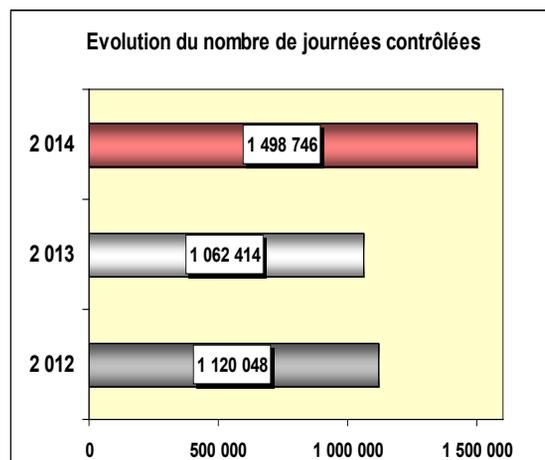
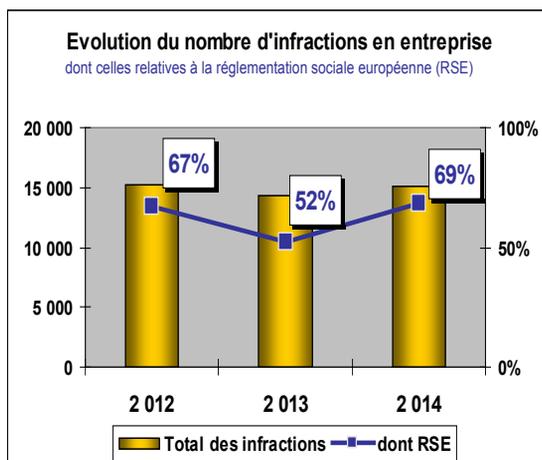
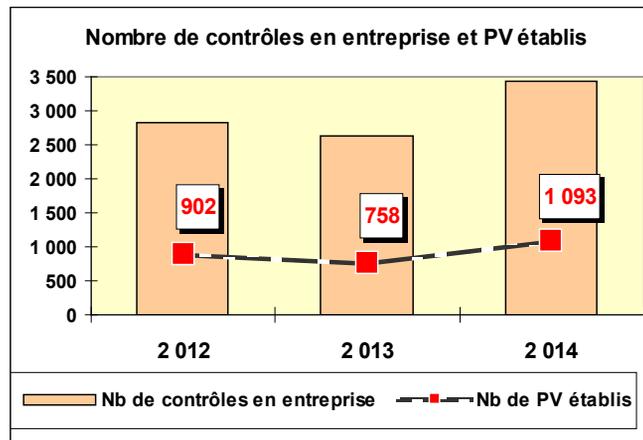
L'entreprise dispose alors d'un délai de quinze jours pour y répondre, soit à l'occasion d'un rendez-vous avec le contrôleur, soit par courrier. L'entreprise apporte l'ensemble des éléments qui lui paraissent probants pour justifier les infractions constatées.

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.

Les infractions en entreprise

En 2014, 3 435 contrôles en entreprises ont été effectués (clôturés), 1 093 procès verbaux ont été dressés et 2 113 délits ont été verbalisés.



+ 68 infractions à la réglementation du transport de marchandises dangereuses
+ 24 infractions à la réglementation de la formation des conducteurs

« Le contrôle du cabotage en entreprise donneur d'ordre 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. »



Stéphanie BERNET

Contrôleur divisionnaire
des transports terrestres
depuis 2009 -

Chef du Pôle de contrôle
Nord Lorrain -
DREAL Lorraine



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 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 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 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.»

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 pays membres d’Euro Contrôle Route¹.

En France, l'organisation de sessions de coopération-échange s'appuie sur l'article 7 de l'arrêté du 9 mai 2007 transposant la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements n° 3820/85 et n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et bien sûr, sur des DREAL volontaires.

Ainsi, en 2014, deux DREAL ont assuré l'accueil des contrôleurs européens et l'organisation des travaux.

- La Lorraine a organisé pour la septième fois consécutive en juin 2014, la semaine de coopération-échange multilatérale, où sont réunis une vingtaine de stagiaires en provenance de l'ensemble des pays européens membres d'ECR ;
- La Bretagne qui a succédé à l’Île de France, a organisé pour la première fois la coopération-échange bilatérale franco-allemande. Cet échange, qui réunit des contrôleurs allemands et français se passe en deux temps : une première session d'une semaine se déroule en Allemagne au printemps (à Donaueschingen en 2014) et la seconde session à l’automne en France (à Rennes).

D'autres coopérations-échanges multilatérales sont organisées dans les pays membres d'ECR. En 2014, des sessions se sont tenues en Hollande, en Grande-Bretagne et en Pologne.

Le financement des sessions est assuré par la DGITM, qui délègue aux DREAL volontaires les crédits nécessaires, et qui prend également en charge les frais afférents aux participations aux multilatérales à l'étranger.

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 2014 à Osnabruck (Allemagne).

La France est en général très présente dans ces échanges. Elle dispose systématiquement de deux places réservées, qui permettent aux CTT de se former et de partager leur expérience au contact de leurs collègues européens.

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



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 qui auraient enfreint les règles auxquelles elles sont soumises (articles L.1452-1 et L.3452-3 du code des transports).

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 et 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 la radiation temporaire ou définitive du registre pour le commissionnaire de transport lorsque sont constatés des manquements graves ou répétés ;
- de l'interdiction temporaire pour une entreprise 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.

En 2014, trois entreprises ont fait l'objet d'une interdiction de cabotage.

La commission nationale des sanctions administratives (CNSA)

Placée auprès du ministre chargé des transports, cette instance 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; Elle est présidée par un membre du Conseil d'Etat et vice-présidée par un membre de la Cour des comptes.

En 2014, la commission nationale des sanctions administratives a examiné les recours hiérarchiques formulés par deux entreprises (une entreprise de transport de marchandises et une entreprise de transport de personnes).

La CNSA a confirmé en appel les sanctions prononcées par les préfets de région.

Directrices de la publication : Anne DEBAR et Odile SEGUIN - DGITM/DST/TR

Coordinatrice : Véronique GRIGNON - DGITM/DST/TR4

Réalisation : Florence DHUGUES - DGITM/DST/TR4

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

Visuel page 5 - Le contrôle des transports routiers © Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR - Photothèque Terra (<https://mediatheque.developpement-durable.gouv.fr>)

Cartographies pages 2 - 12 et 13 © Julien Detève/MEDDE/DGITM/DST/TR5

Cartographies pages 15 - ©ADEME

Visuel page 16 - Les outils du contrôleur © Alain Ferrer/DREAL Midi-Pyrénées

Visuel page 21 - Parc de camions sur le parking de l'entreprise © Bernard Suard/MEDDE-MLETR - Photothèque Terra (<https://mediatheque.developpement-durable.gouv.fr>)

Visuel page 24 - La justice © Domaine public



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

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

