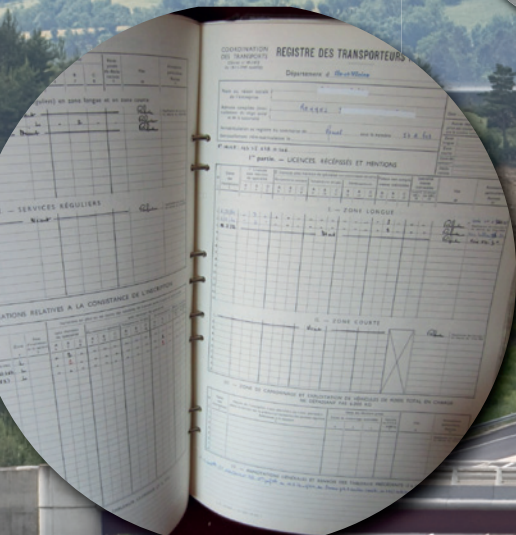
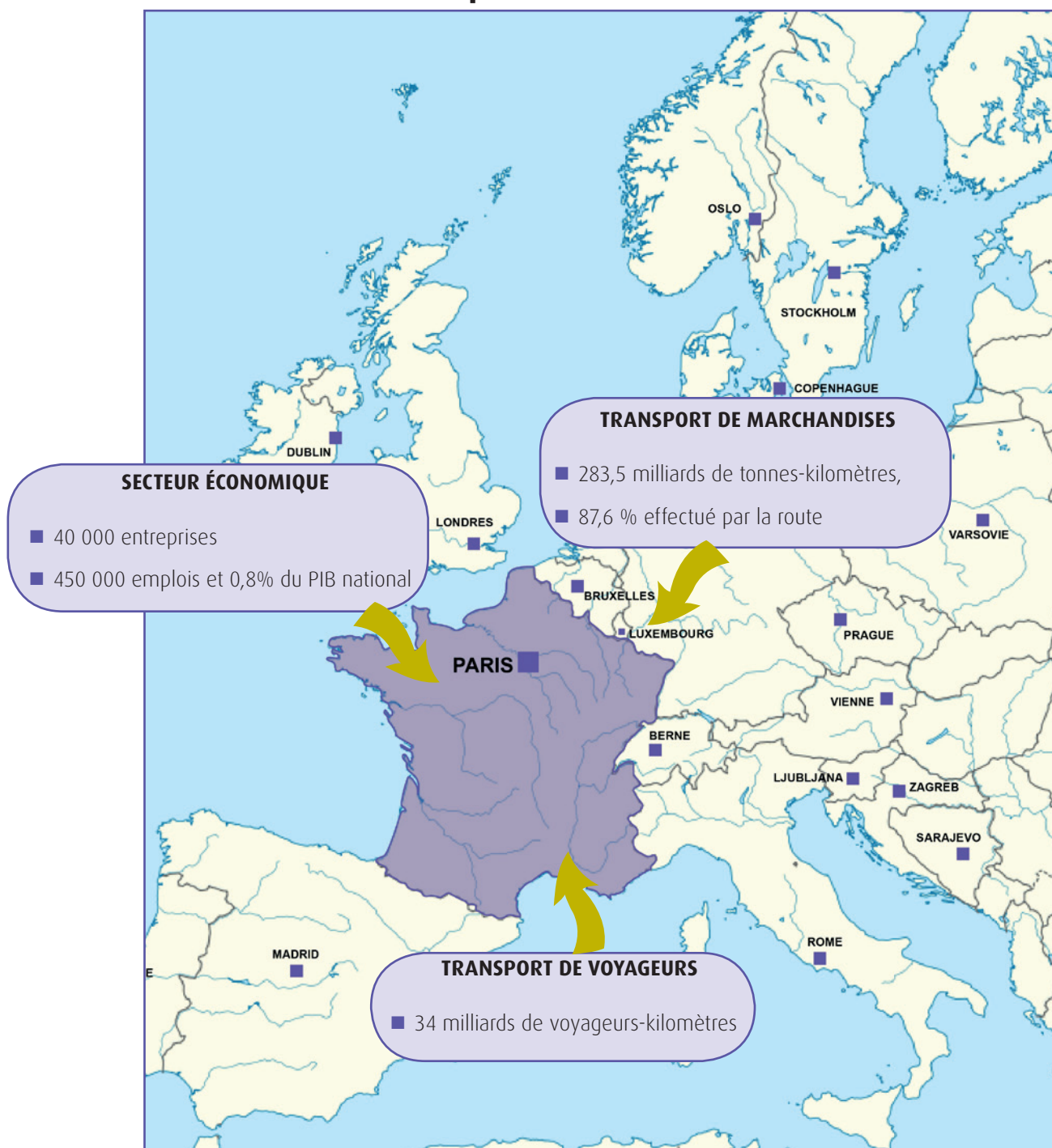


# Les services chargés de la régulation des transports routiers dans les DREAL

Bilan d'activité 2012



## Le transport routier en France en 2012





## Éditorial



J'ai le plaisir de vous présenter le premier rapport d'activité des services de transport routier qui, au sein des services régionaux des DREAL, de la DRIEA Ile-de-France et des DEAL, ont en charge la régulation des activités du transport routier de voyageurs et de marchandises.

Dans ce domaine, les missions exercées par les services déconcentrés sont stratégiques.

Les transports routiers de marchandises et de voyageurs jouent un rôle primordial dans notre économie et dans l'aménagement de notre territoire. Ils ont connu ces dernières années une évolution très importante, notamment avec l'ouverture partielle et encadrée du cabotage, l'élargissement de l'Union européenne et un contexte économique conjoncturel difficile.

Pour garantir l'exercice d'une concurrence saine et loyale, les pouvoirs publics ont été conduits, tant au niveau européen qu'au niveau national, à adapter et à compléter les dispositifs législatifs et réglementaires. Cela a notamment été le cas avec l'adoption d'un « paquet routier » européen en 2009 encadrant les conditions d'accès à la profession et au marché.

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 de ces activités est primordial et je tiens à saluer leur professionnalisme.

L'efficacité des contrôles passe bien entendu par une coordination et un échange d'information sans faille entre les administrations qui en sont chargées, et elle nécessite également une étroite collaboration entre les services de contrôle des différents pays de l'Union européenne.

Ce premier bilan d'activité présente le contexte réglementaire, l'organisation mise en place dans les services pour assurer la tenue des registres des entreprises et le contrôle des activités du transport routier de marchandises et de voyageurs. Il met en valeur le travail des agents au service des entreprises pour une concurrence loyale dans les transports.

**Frédéric CUVILLIER, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche**

# Les outils réglementaires et l'organisation des services

©Laurent Mignaux - METL/MEDDE

## Les acteurs du contrôle

Au sein des DREAL, de la DRIEA Ile-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 pour la lutte contre les pratiques anticoncurrentielles
- ▶ les inspecteurs et contrôleurs du travail, rattachés aux pôles Travail des DIRECCTE, qui interviennent pour la lutte contre le travail illégal
- ▶ les agents de l'URSSAF

## 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. Par ailleurs, du fait de ses enjeux en matière de sécurité routière, le secteur est fortement réglementé.

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

- le temps de travail des conducteurs routiers (directive 2002/15)
- la réglementation sociale européenne portant sur les temps de conduite ainsi que les conditions d'exercice de cette 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://www.developpement-durable.gouv.fr/Generalites-concernant-les,27592.html>)*



# La gestion du registre des entreprises établies en France

©Bernard Suard - METL/MEDDE

La tenue du registre des transports, qui permet de réguler l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises et de voyageurs, est l'expression d'un pouvoir régalién de l'État dans sa mission d'organisation du transport routier.

Pour pouvoir accéder à la profession de transporteur public routier et être titulaire d'une licence, l'entreprise de transport doit obtenir au préalable une autorisation d'exercer la profession et être **inscrite 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.

**Au préalable les services s'assurent que le transporteur est en mesure de satisfaire aux quatre conditions nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur.**

#### ◆ **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 capacité professionnelle**

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.

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

## Les services délivrent les attestations de capacité professionnelle en transport de marchandises et de voyageurs.

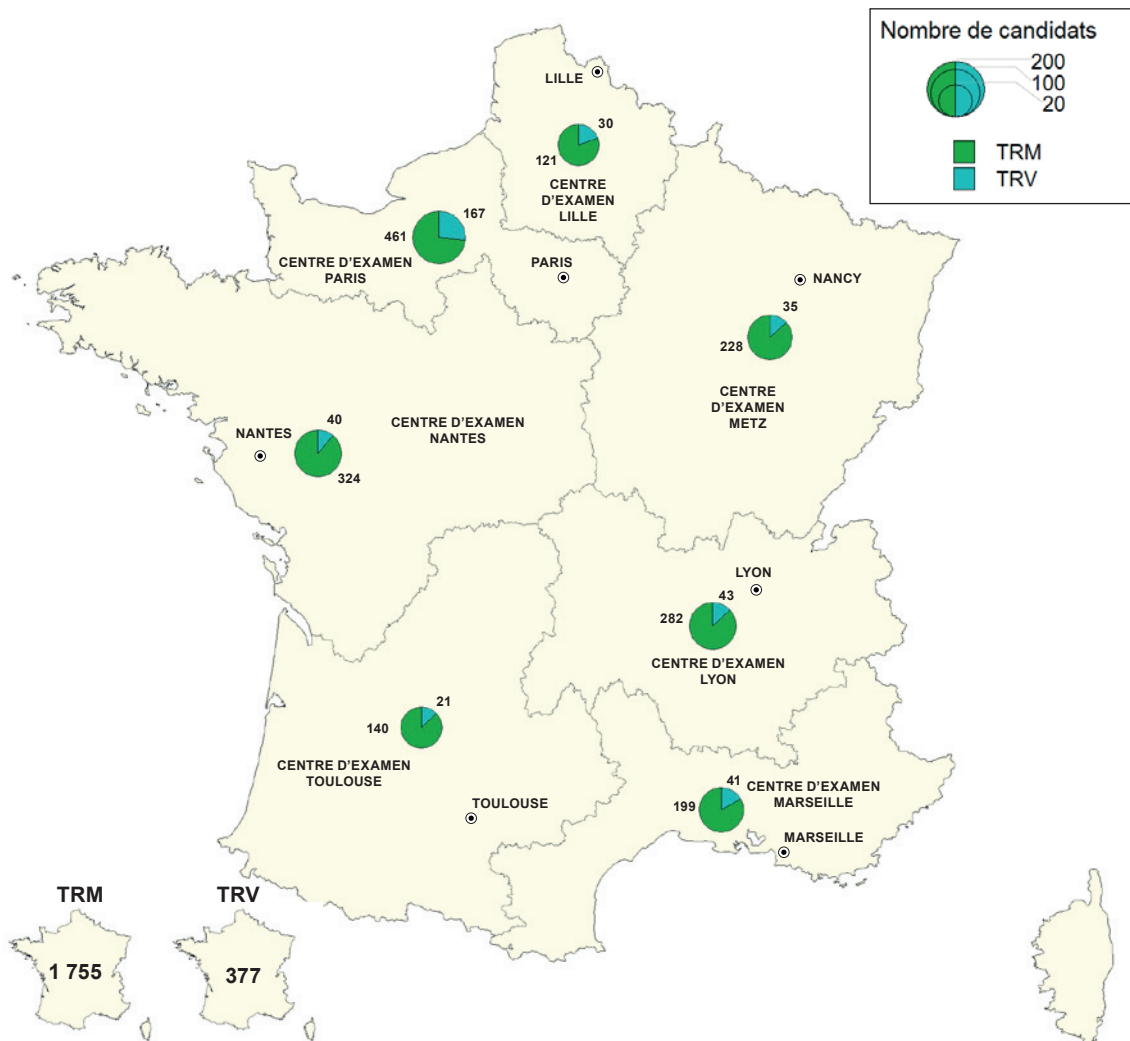
Avec le nouvel encadrement européen, l'examen est devenu la voie principale d'accès à la capacité professionnelle. Cependant certains diplômes ou titres professionnels permettent d'obtenir l'attestation de capacité professionnelle par équivalence. La reconnaissance de l'expérience professionnelle est 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 7 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). Elles 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 agréée et contrôle les centres établis sur son territoire.

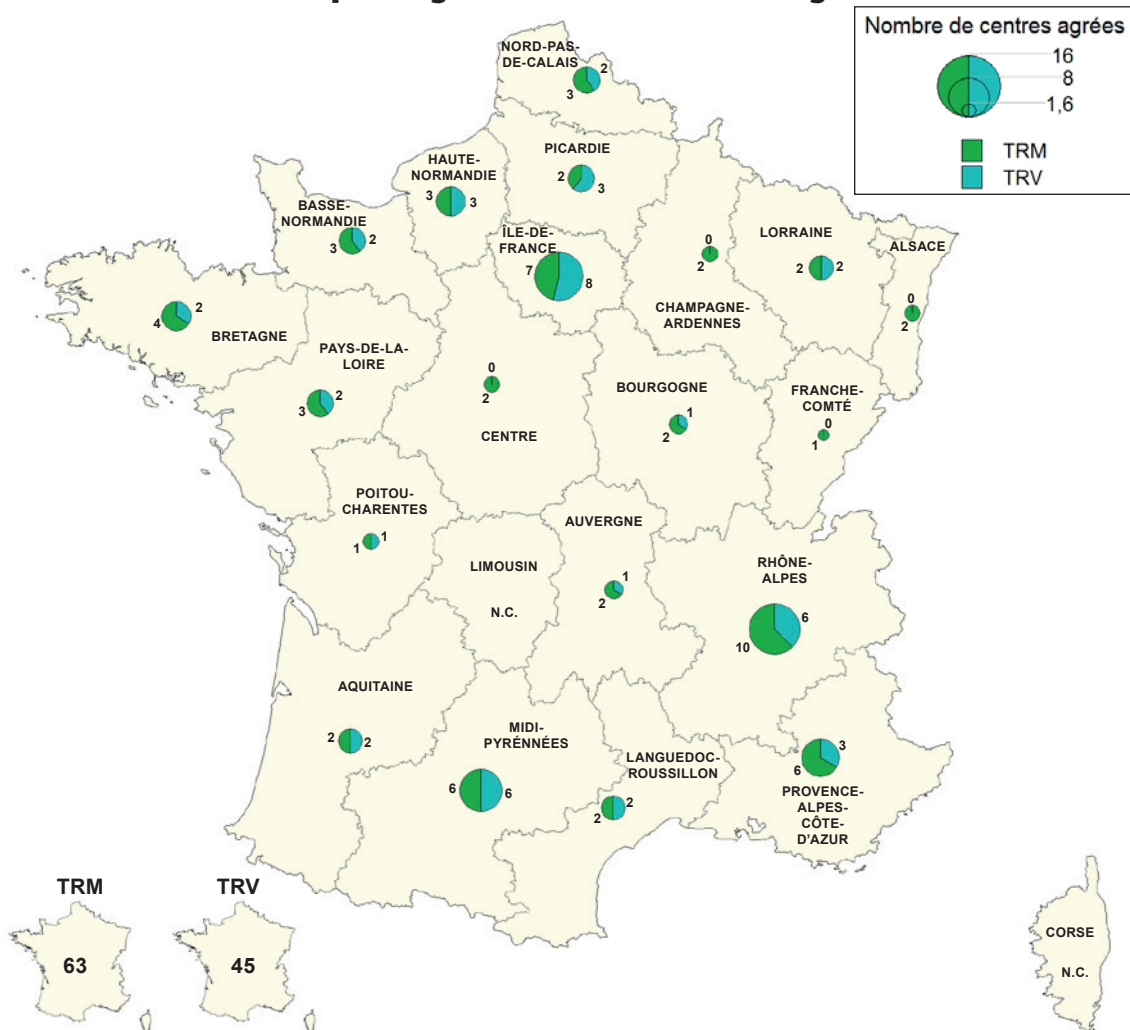
### Nombre de candidats à l'examen pour l'accès à la capacité professionnelle en transport lourd



Source : DGITM/TR au 31/12/2012



## Transport léger : nombre de centres agréés



Source : DGITM/TR au 31/12/2012

« 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 CO<sub>2</sub> ...).



**Christine NÈGRE**

Chargée du pôle « attestations de capacité professionnelle »

depuis 2008 -

DREAL Basse-Normandie

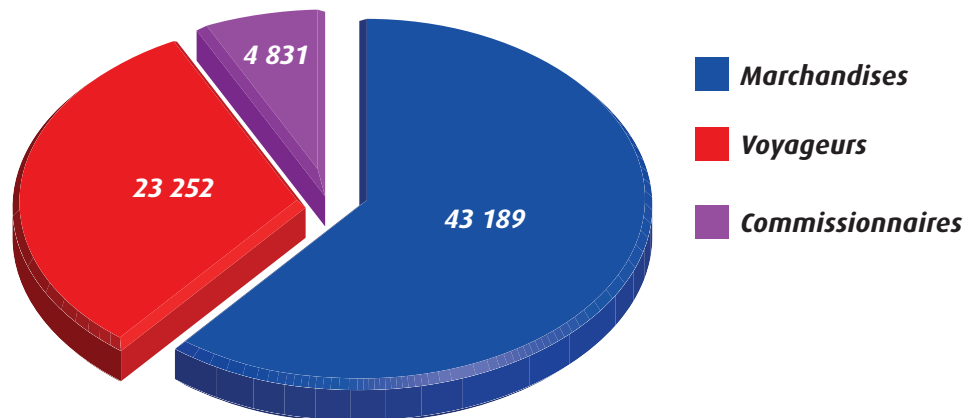


## Lorsque l'autorisation d'exercer est accordée, l'entreprise est inscrite au registre électronique des entreprises de transport par route.

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

Elle se fait au moyen d'une application nommée GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des COntroles) qui a été profondément modifiée pour prendre en compte l'entrée en vigueur, fin 2011, des nouvelles règles d'accès à la profession adoptées par l'Union européenne. Cette application permet d'éditer les autorisations d'exercer, les attestations de capacité professionnelle ainsi que les licences de transport et leurs copies conformes.

### Nombre d'entreprises inscrites au registre au 31 décembre 2012



**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. »

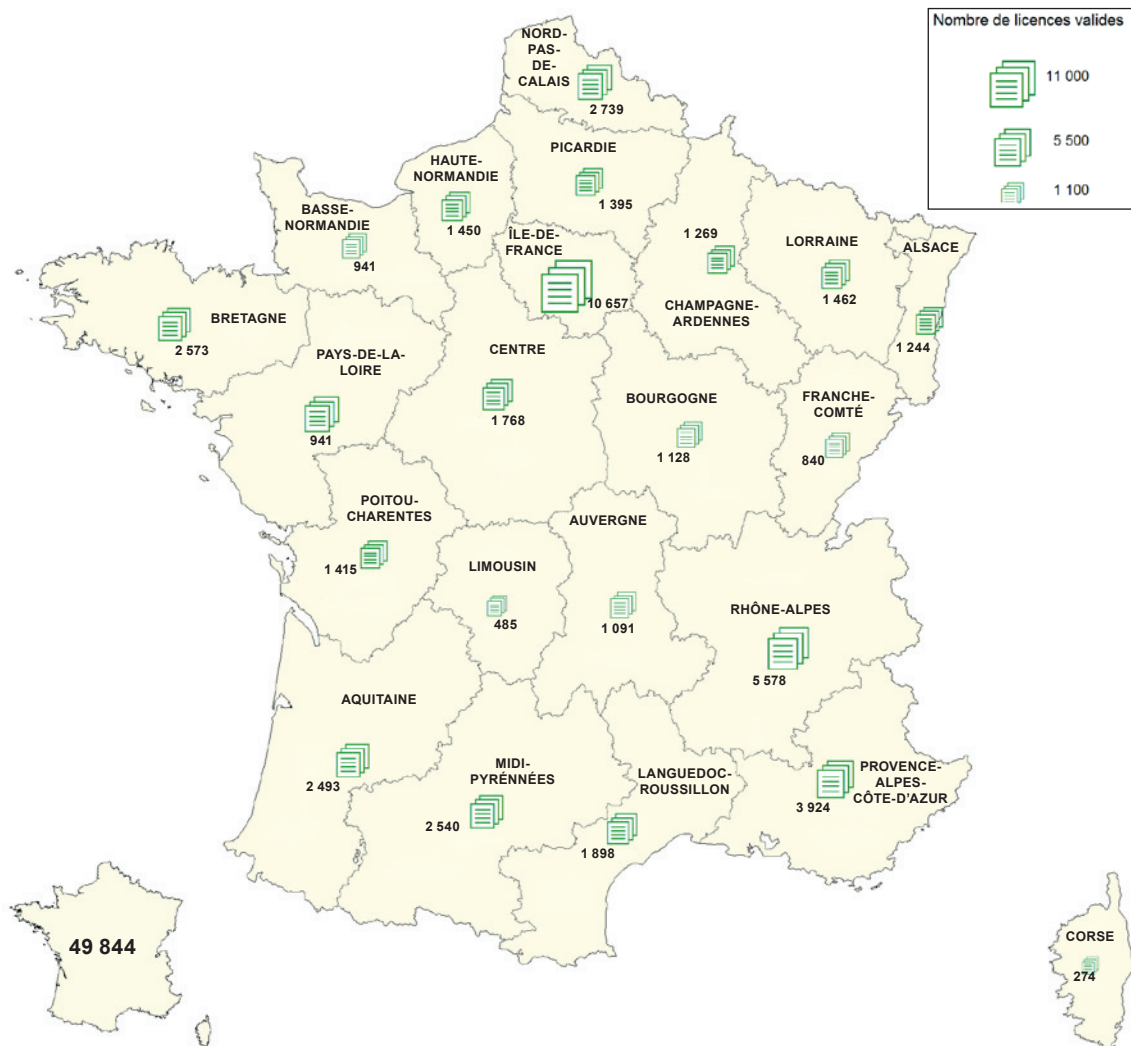
# L'inscription de l'entreprise au registre permet l'obtention des titres de transport requis pour accéder au marché du transport routier.

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.

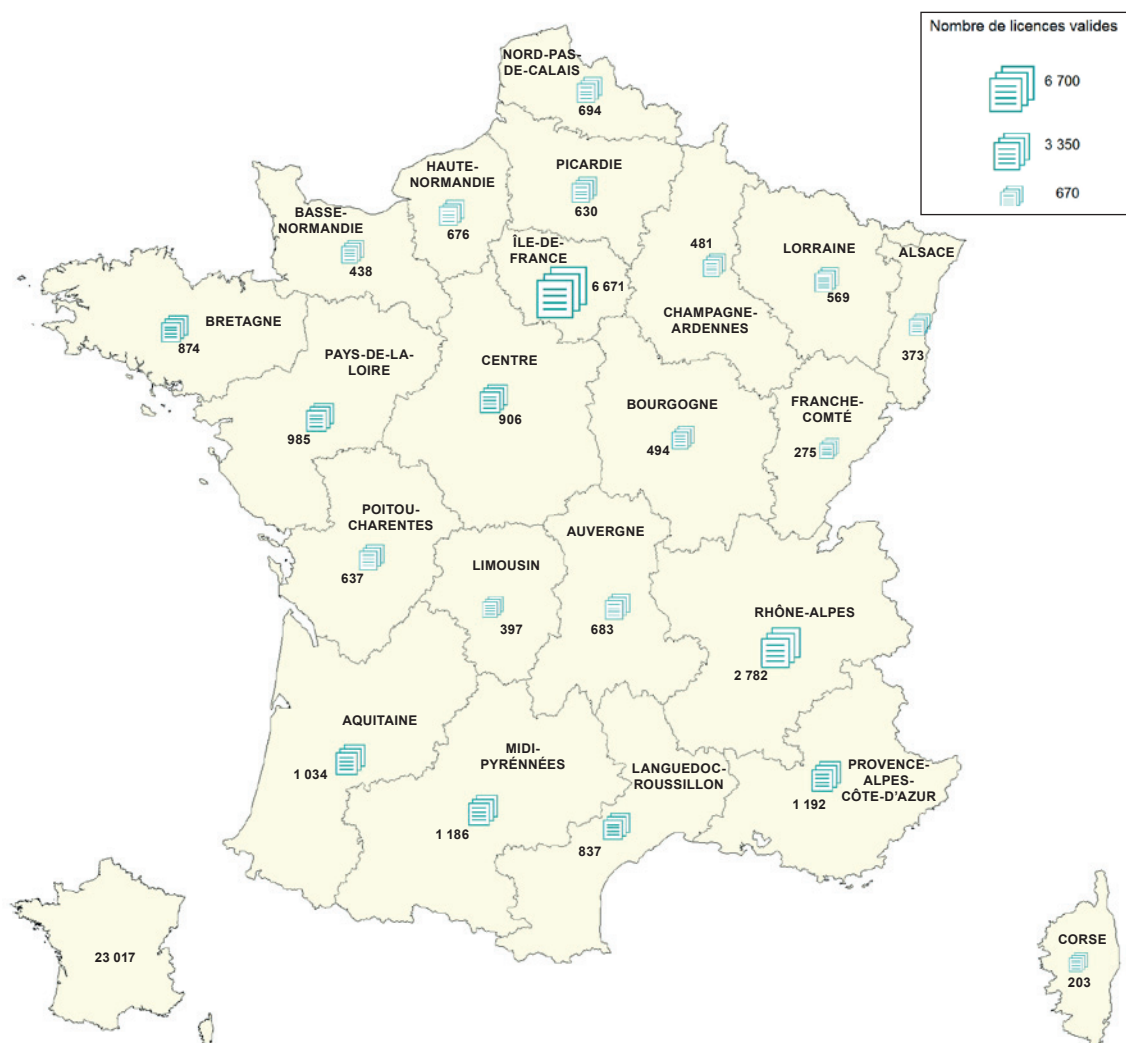


## Licences de transport de marchandises



Source : DGITM/TR au 31/12/2012

## Licences de transport de voyageurs



Source : DGITM/TR au 31/12/2012

Les DREAL délivrent les copies certifiées conformes des licences en fonction du nombre de véhicules détenus par le transporteur.

En 2012, les DREAL ont délivré :

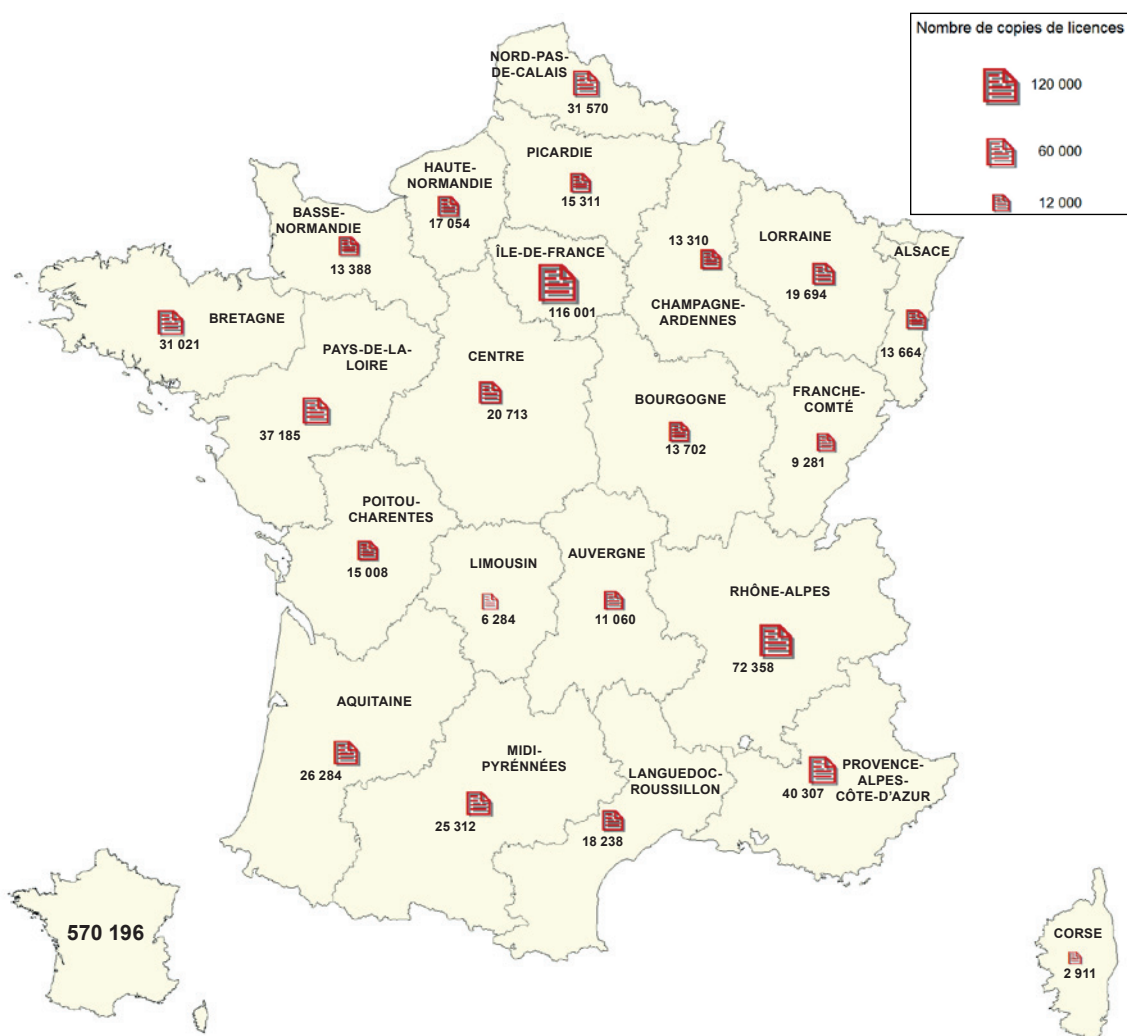
- en transport routier de marchandises, 163 852 copies de licences communautaires et de licences de transport intérieur
- en transport routier de voyageurs, 32 144 copies de licences communautaires et de licences de transport intérieur

On dénombrait ainsi au 31/12/2012 :

- en transport routier de marchandises, 323 177 copies de licences communautaires et 115 164 copies de licences intérieures valides
- en transport routier de voyageurs, 81 006 copies de licences communautaires et 50 609 copies de licences intérieures valides



## Copies de licences de transport de marchandises et de voyageurs



Source : DGITM/TR au 31/12/2012

« 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-Ardenne, 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*

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 CO<sub>2</sub>** » élaborée avec l'ADEME pour améliorer les performances environnementales et réduire les émissions de dioxyde de carbone. 880 entreprises ont signé la charte « **Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent** ».



# La politique de contrôle des transports routiers

©Gérard Crossay - METL/MEDDE

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'Etat 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 de la chaîne du contrôle peut nécessiter la mise en place d'une procédure judiciaire faisant intervenir les magistrats du Parquet.

## Les objectifs du contrôle

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'Etat 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 contrôleurs des transports terrestres effectuent les contrôles sur route et en entreprise inscrits dans un plan régional de 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 (marchandises, personnes). Ces opérations s'inscrivent dans le cadre du plan régional de contrôle route, établi en partenariat avec les forces de l'ordre.

Lors d'une opération de contrôle, le véhicule est arrêté, 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. Ils peuvent être analogiques (enregistrements gravés sur un disque-papier) ou, le plus souvent maintenant, 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 de 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 sa prestation de transport public.

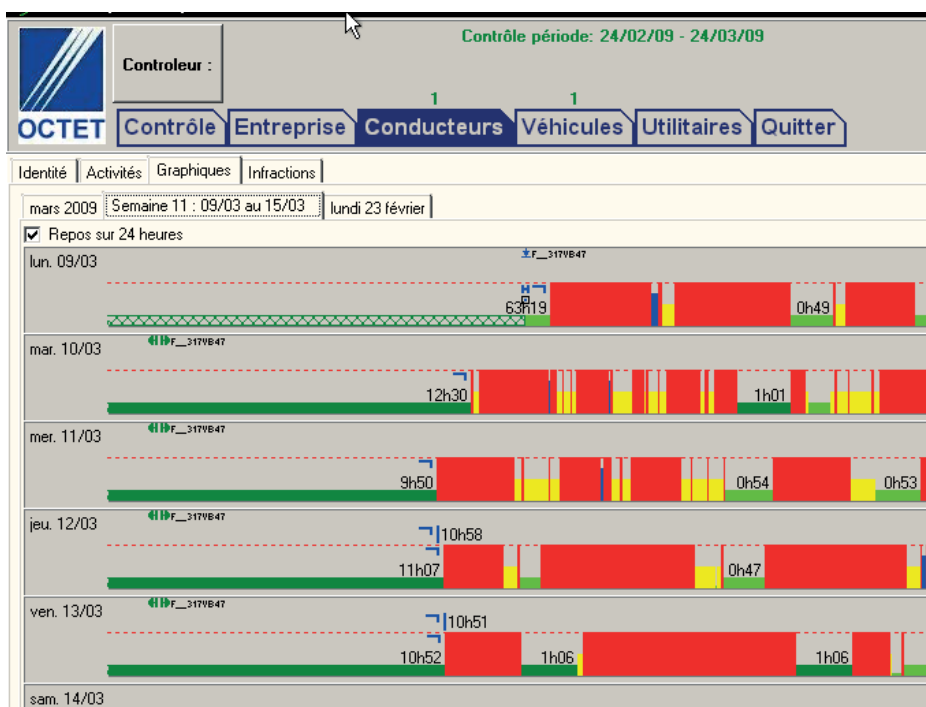
**Ce document permet notamment de vérifier qu'en cas de cabotage en France, le transport s'effectue bien dans le respect de la réglementation existante.** En effet, dans la continuité d'un transport international de marchandises, une entreprise non-résidente ne peut pas réaliser plus de trois opérations consécutives de transport intérieur en France dans un délai de sept jours.

Le contrôleur procède ensuite à un contrôle technique visuel du véhicule pouvant aboutir à l'immobilisation de ce dernier en cas de défaut avéré. L'agent 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 signale au contrôleur d'éventuelles infractions.

Le contrôleur s'assure ensuite que l'ensemble des données enregistrées sont cohérentes et n'ont pas été modifiées frauduleusement. Il va reconstituer alors 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 OCTET les données relatives au véhicule et au conducteur, le contrôleur dresse un bulletin de contrôle, remis au conducteur et justifiant du contrôle, qui mentionne les infractions éventuellement relevées. Pour les infractions les moins graves (contraventions jusqu'à la 4ème classe), le contrôleur perçoit immédiatement le montant d'une amende forfaitaire. En cas de contravention de 5ème classe et de délit, le contrôleur établit un procès-verbal, transmis au Parquet territorialement compétent. Lorsque le transporteur est non-résident en France, le conducteur demande une consignation qui devra être versée pour que le véhicule puisse repartir. L'immobilisation du véhicule peut également être décidée.



Ci-dessus : exemple d'un graphique d'analyse des temps de conduite et de repos par le logiciel OCTET (Outil de Contrôle des Transports Equipés de Tachygraphes)

« 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 - référent expert au niveau national dans la détection des fraudes au chronotachygraphe - DREAL Limousin*

## En entreprise,

les contrôles, qui s'inscrivent pleinement dans le cadre des missions dévolues aux contrôleurs des transports terrestres, portent sur les conditions de travail des conducteurs, la sécurité routière et la garantie d'une concurrence loyale entre les entreprises de transport.

Les entreprises visées sont les transporteurs, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport pour compte propre, voire les donneurs d'ordre, qu'ils soient industriels, chargeurs...

Un programme régional de contrôle entreprise est établi, juste équilibre entre 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, le plus souvent, à l'entreprise 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 et des règles de cabotage.

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

Le contrôle en entreprise est l'occasion de vérifier l'ensemble des réglementations applicables au transport et notamment une réglementation qui revêt aujourd'hui, dans un contexte de concurrence accrue, un caractère majeur à savoir le respect des règles en matière de cabotage.

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.**

Le champ de compétences des contrôleurs est très vaste : contrôle du respect des temps de conduite et de repos, comparés aux documents de transport afin d'établir un éventuel comportement frauduleux de l'entreprise, code de la route, réglementation relative au transport des marchandises dangereuses, droit du travail, ...

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 15 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.*

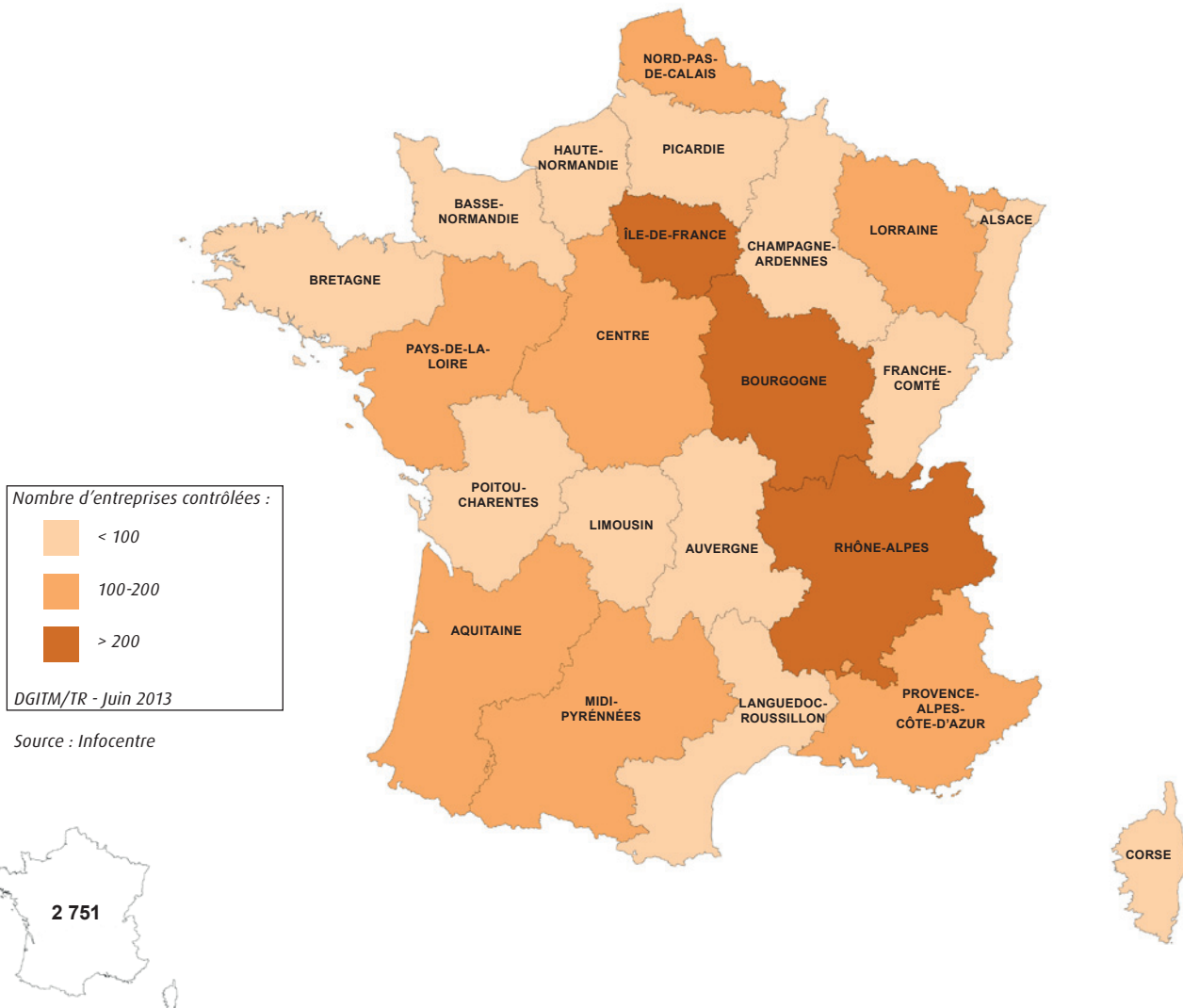
*Ce qui me convient dans cette mission, c'est que mon action ne se limite pas à la verbalisation car le but est la régularisation, voie vers laquelle j'accompagne les entreprises, soit par l'inscription au registre des transporteurs, soit par l'embauche de salariés de droit français. »*





image extraite du film (8'23) «Contrôleur des transports terrestres» réalisé par la DICOM - MEDDE  
[http://www.dailymotion.com/video/xbiz8w\\_controleur-des-transports-terrestre\\_news?search\\_algo=2](http://www.dailymotion.com/video/xbiz8w_controleur-des-transports-terrestre_news?search_algo=2)

## Nombre d'entreprises contrôlées

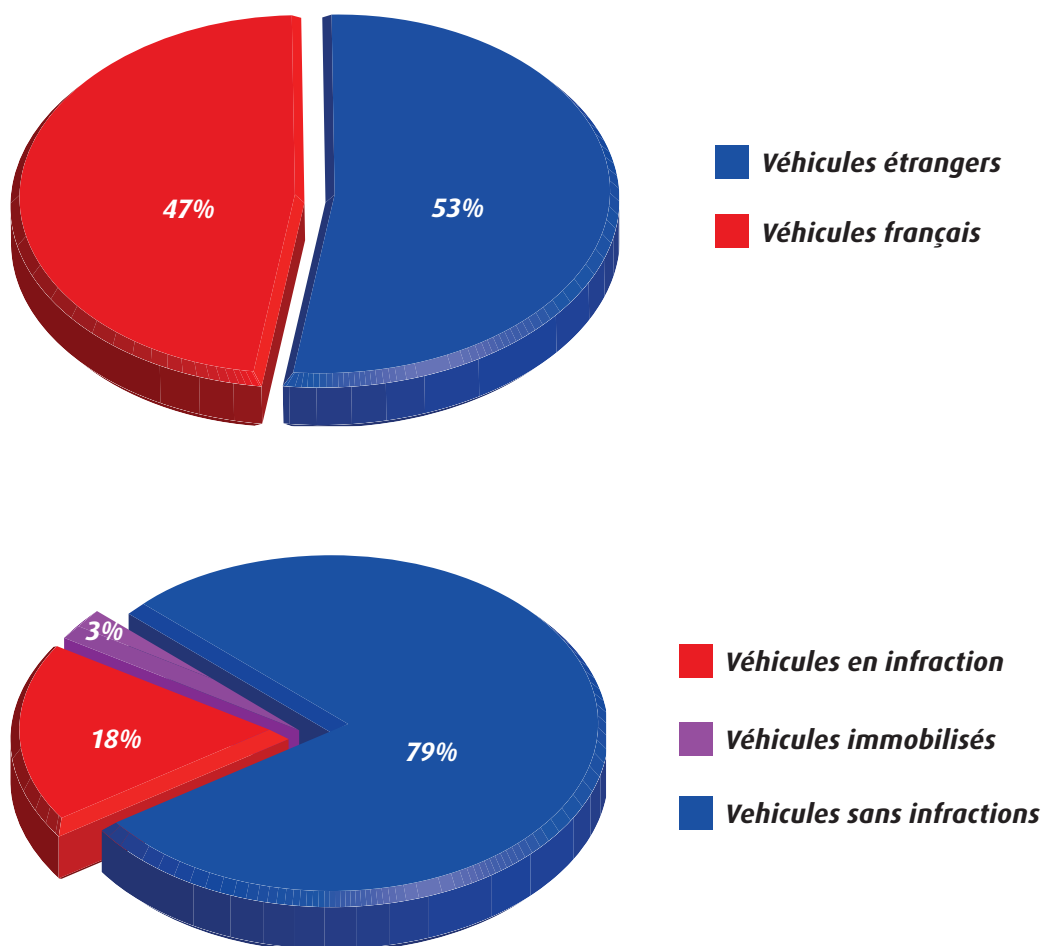


## Infractions relevées et sanctions émises

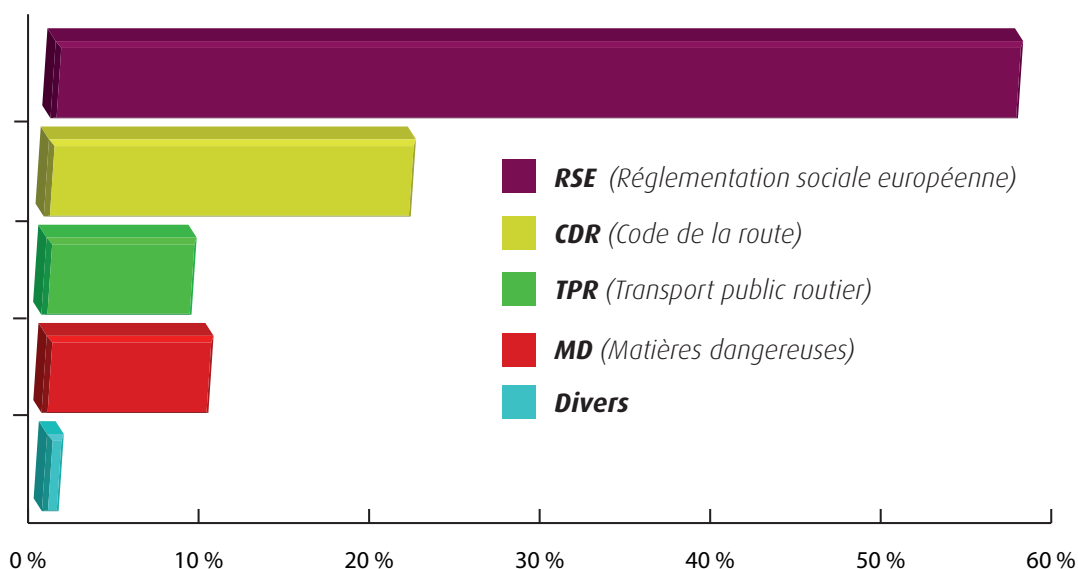
Lorsque les infractions sont constatées, les contrôleurs sont habilités à les relever. Selon la gravité des infractions, ils peuvent :

- 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.
- La moyenne du montant des amendes forfaitaires perçues pour 100 véhicules contrôlés est de 31 747 € .

**Contrôles sur route** (109 574 véhicules contrôlés)



## Part des infractions relevées par type de réglementation



**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 des coordinations et complémentarités fortes et étroites des acteurs interministériels. Le travail collaboratif avec le ministère de l'intérieur et les forces de l'ordre 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.»



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 commissions examinent notamment la situation des entreprises résidentes au comportement particulièrement infractionniste, 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 Etat 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.

**Le présent rapport comprend essentiellement des données relatives à l'activité des services de métropole. Conformément aux possibilités d'aménagement prévues par la réglementation européenne, les conditions d'accès, d'exercice, et les activités de contrôle sont adaptées aux spécificités des territoires ultramarins.**



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

Visuel couverture - Autoroute A75 ©Laurent Mignaux/METL-MEDDE - Photothèque Terra (<https://mediatheque.developpement-durable.gouv.fr>)

Visuel cercles - Registre des transports département d'Ile et Vilaine 1964©DREAL Bretagne ; Contrôle de transport routier©Laurent Mignaux/METL-MEDDE ; Contrôle de transport routier à la Porte de Montreuil ©Arnaud Bouissou/METL-MEDDE ; ©Christophe Diruit - DREAL Nord-Pas-de-Calais



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

