



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DREAL BRETAGNE

Division des transports routiers
et sécurité des véhicules

Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne

2019 // 2020



Au sein de la DREAL, la division transports routiers et sécurité des véhicules assure des missions d'homologation des véhicules, d'agrément et de surveillance du contrôle technique des véhicules légers et lourds, de tenue du registre des transports et de la formation des conducteurs, et de contrôle des transporteurs, sur route et en entreprise.

Cette activité méconnue du grand public n'en est pas moins essentielle pour garantir la sécurité routière et le respect des principes d'équité dans un environnement fortement concurrentiel, tant à l'échelle locale que nationale et internationale.

Outre la crise Covid, plusieurs évolutions structurelles ont marqué ces deux dernières années : dématérialisation des procédures d'inscription au registre des transporteurs et de conseillers à la sécurité, création d'une plate-forme interdépartementale de gestion des agréments du contrôle technique au 1^{er} janvier 2021, renforcement des partenariats, dans le cadre des CODAF (comités départementaux anti-fraude), pour lutter contre des fraudes toujours plus sophistiquées et des organisations plus agiles. Par ailleurs, un fort surcroît de dossiers d'homologation de véhicules agricoles a mobilisé les équipes et nécessité des adaptations fortes de l'organisation. Ces quelques exemples témoignent de l'engagement et des capacités d'adaptation des agents de la DREAL Bretagne en charge de ces activités pour accompagner les évolutions de notre société et améliorer l'efficacité de l'action de l'État dans un domaine où son rôle de régulateur est fortement attendu par nos concitoyens, particuliers et entreprises.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bilan de l'année 2019 – 2020 qui témoigne de la technicité, l'implication et le professionnalisme des 45 agents de la division œuvrant au quotidien en faveur de la sécurité routière, d'une concurrence saine et loyale, et de la préservation de l'environnement.

Le directeur régional, Marc Navez



La division s'est mobilisée lors de la crise du COVID pour :

- Assurer une information actualisée des entreprises sur l'évolution des règles sanitaires et de circulation, ainsi que des services ouverts (centres de contrôle technique VL et PL, centres chronotachygraphe...);
- Assurer un conseil auprès des préfets pour l'ouverture dérogatoire des restaurants routiers : 43 sites ouverts au 31/12/2020 ;
- Maintenir le niveau de service, y compris pendant les phases de confinement, au bénéfice des entreprises de transport et des constructeurs de véhicules ;
- Assurer un niveau de contrôle normal (sur route et en surveillance de contrôle technique) dès la fin du premier confinement, grâce à un protocole sanitaire renforcé.



Sommaire

2	Sommaire
7	L'homologation des véhicules
11	Le contrôle technique des véhicules
15	La formation des conducteurs routiers
17	Transporteur : une profession réglementée
29	Le contrôle de l'activité de transport
37	Glossaire
38	Contacts

Chiffres clés

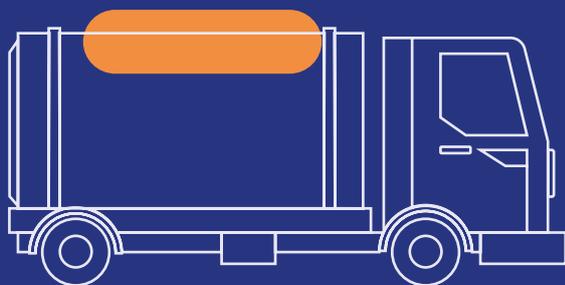
Homologation contrôle technique

+ 43 %

de réceptions complexes de véhicules entre 2018 et 2020

60 %

des supervisions de contrôleurs de contrôle technique sont réalisés en renouvellement, procédure permettant de mieux détecter les fraudes et la complaisance



1 702

opérations de réceptions de véhicules en 2020

390

centres agréés de contrôle technique en Bretagne

Chiffres clés

Gestion et contrôle des transports routiers

14

centres principaux de formation agréés des conducteurs routiers

(auxquels s'ajoutent 22 centres secondaires)

8 %

des entreprises ont des capitaux propres insuffisants voire négatifs ; 1/4 de celles-ci font l'objet d'une procédure visant à régulariser la situation

24 %

des véhicules contrôlés sont en infraction

ce chiffre élevé s'explique essentiellement par la qualité du choix des véhicules qui sont contrôlés

3 113

entreprises inscrites au registre des transports

(voyageurs + marchandises)

2

entreprises étrangères infractionnistes

interdites d'exercer pendant un an du transport par cabotage en France, après avis de la CTSA

4 388

véhicules contrôlés sur route en 2019

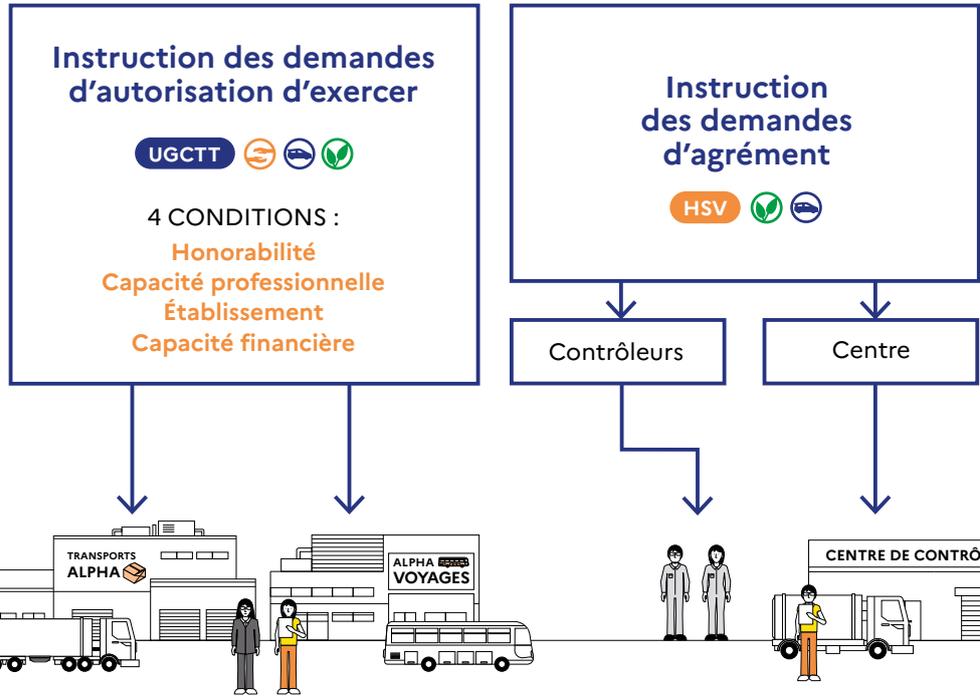


LA DIVISION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Un acteur présent tout au long de la vie des entreprises de transports pour garantir la sécurité routière, une concurrence saine et loyale, des conditions de travail dignes et la protection de l'environnement



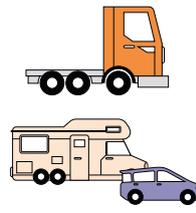
Naissance des entreprises de transport et centres de contrôle technique



Naissance du véhicule



Filière automobile : pièces, traitement de surface, peinture...



Mise en service du véhicule ou transformation / aménagement du véhicule

LÉGENDE

HSV Homologation et Sécurité des Véhicules

UGCTT Unité Gestion et Contrôles des Transports Terrestres



Instruction ou contrôle de la DREAL

Tout au long de la vie des entreprises

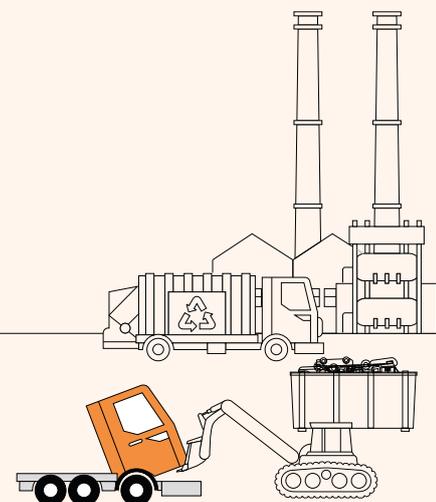
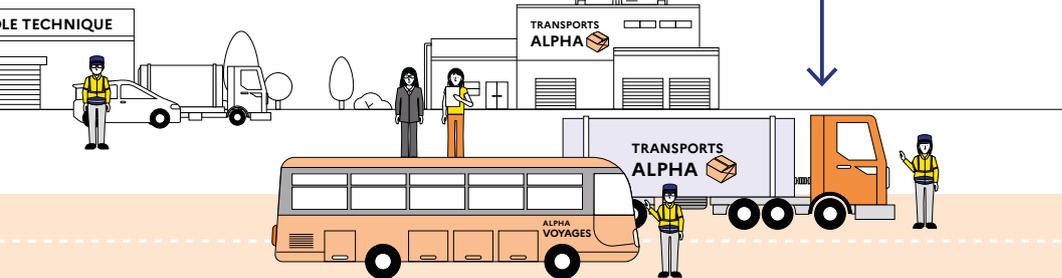
Surveillance du contrôle technique



Contrôle en entreprise
Contrôle sur route des transports routiers



Respect des 4 conditions, Temps de conduite et de repos, Travail dissimulé, Matières dangereuses (Artifices de divertissement, Matières radioactives,...), Poids du chargement, Contrôle technique, Détection des fraudes au chronotachygraphe, Détection des fraudes à l'AD Blue®, Cabotage, ...



Contrôle du véhicule lors des contrôles sur route
Contrôle technique



Fin de vie du véhicule



Filière de traitement des déchets / recyclage / broyage...

Tout au long de la vie du véhicule



L'homologation des véhicules

Deux types de réception pour assurer la sécurité routière

Dans un objectif de sécurité routière et de maîtrise des pollutions, tout véhicule doit être homologué au titre du code de la route avant de circuler sur la voie publique.

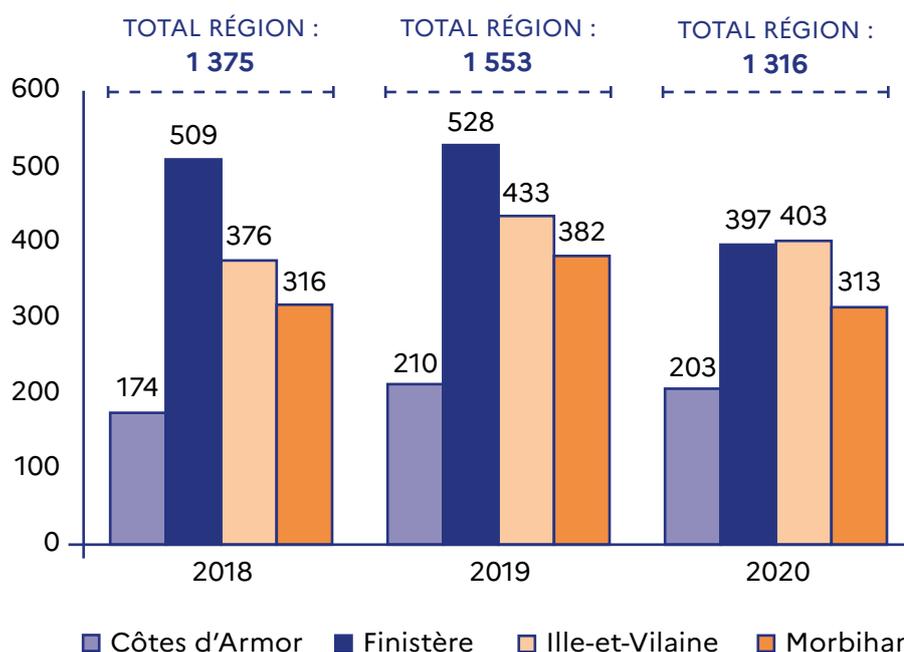
Les opérations de réception (homologation) de véhicules réalisées en DREAL se répartissent en deux types :

- d'une part les opérations dites « simples » pour lesquelles un opérateur étudie le dossier et examine le véhicule : en particulier les réceptions individuelles nationales – RIN – pour les véhicules neufs et les réceptions à titre isolé – RTI – pour les véhicules usagés transformés, mais aussi certaines autorisations de mise en circulation nécessitant la mise en application de réglementations particulières comme l'ADR (transport de matières dangereuses) ou le transport en commun de personnes ;
- d'autre part les opérations dites « complexes », telles que les RIN ou RTI, réceptions unitaires d'un niveau de technicité et d'expertise supérieur à celles réalisées en opérations simples ou encore des opérations de réceptions en série de véhicules (réceptions communautaires de petite série de portée nationale – NKS –, réceptions nationales par type – RPT –, agréments de prototypes).

À chaque catégorie de véhicules / type d'homologation effectuée correspond une habilitation spécifique de l'opérateur de la DREAL qui instruit le dossier : cette habilitation valide la compétence technique et réglementaire de l'opérateur.

Les réceptions simples : entre 1 300 et 1 500 réceptions par an

Évolution des réceptions simples par département

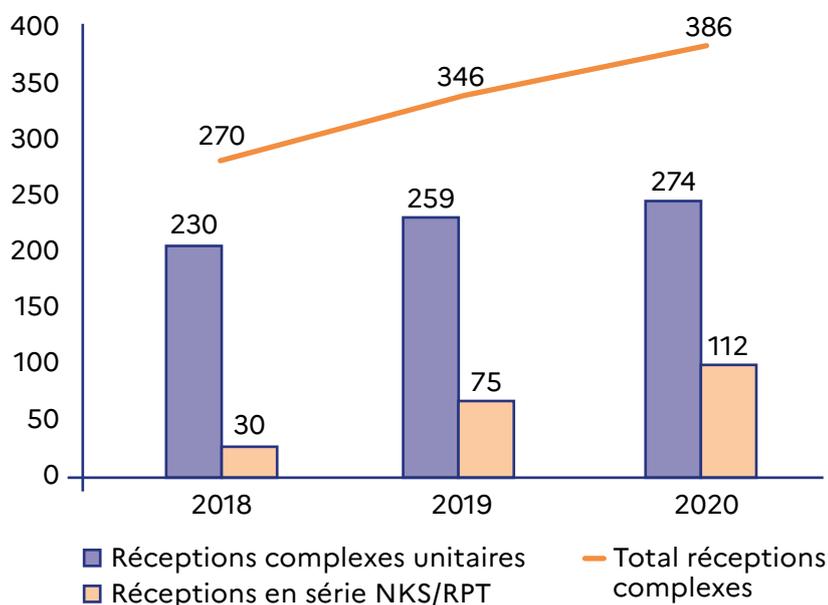


La baisse du nombre de réceptions simples en 2020 (1 316 contre 1 553 en 2019) masque une réalité plus contrastée. En effet, les réceptions simples se répartissent en environ 70 % de réceptions à titre isolé et 30 % de réceptions individuelles. Sur les trois dernières années les réceptions individuelles (pour les véhicules neufs) ont augmenté de 15 %. Toutefois, en 2020, on constate une baisse de 24 % des réceptions à titre isolé. Ces réceptions, qui visent majoritairement des véhicules déjà immatriculés, sont par exemple utilisées pour l'homologation de véhicules aménagés en camping-cars (transformation nouvelle ou régularisation) ou pour l'importation de véhicules étrangers. La situation sanitaire de l'année 2020 et les périodes de confinement ont vraisemblablement limité ce type de projets, souvent portés par des particuliers.

Les réceptions complexes – Forte hausse du nombre de dossiers, et notamment des véhicules agricoles

Les réceptions complexes nécessitent une expertise technique et réglementaire accrue par rapport aux réceptions simples. Elles sont réparties en plusieurs catégories selon le type de véhicules concernés. Leur instruction fait intervenir trois personnes. En premier lieu, un opérateur habilité instruit le dossier de demande de réception et procède à l'examen du véhicule. Un vérificateur-soutien, doté d'une habilitation spécifique, intervient à la fois en appui à l'opérateur pour lui apporter son expertise et aussi en vérification du dossier instruit afin de détecter d'éventuelles anomalies. Enfin, un approbateur s'assure du respect des procédures et contresigne le compte-rendu ou le procès-verbal de réception du véhicule. Cette spécificité d'instruction, destinée à garantir le respect des règles et in fine la sécurité routière, illustre bien la triple compétence nécessaire pour l'homologation des véhicules : technique, réglementaire et administrative. Pour l'instruction des réceptions complexes, dans un souci de partage des compétences et d'harmonisation des pratiques, la DREAL Bretagne travaille en collaboration avec la DREAL Pays de la Loire, réunies au sein du « véhicule atlantique ».

Évolution des réceptions complexes par types de réceptions



Sur les trois dernières années, le nombre de réceptions complexes traitées a sensiblement augmenté (+43 %). Si les réceptions unitaires ont également augmenté, il faut en particulier noter la nette hausse (+273 %) des réceptions en série (NKS et RPT). Celles-ci sont notamment le reflet des constructeurs de véhicules routiers qui se sont saisis de la possibilité de procéder à des réceptions en série plutôt que des réceptions unitaires pour chaque véhicule fabriqué (cas des NKS). Mais ce sont surtout les réceptions de véhicules agricoles (cas des RPT) qui expliquent cette forte hausse (voir encadré). On peut également noter que 57 % des réceptions complexes individuelles sont réalisées au profit d'un seul constructeur de véhicules, localisé en Ille-et-Vilaine.

Forte hausse des réceptions de véhicules agricoles dans une région qui comprend un grand nombre de PME constructeurs de matériels agricoles

Depuis 2018, les demandes de réceptions nationales par type de véhicules agricoles sont en forte hausse (+224 % de dossiers traités entre 2018 et 2020). Ceci fait suite à une évolution de la réglementation. En effet, les prescriptions de l'arrêté du 19 décembre 2016 relatif à la réception des véhicules agricoles pour mise en application du règlement européen 167/2013 sont applicables pour tous les nouveaux types de véhicules agricoles depuis le 1^{er} janvier 2019 et pour tous les véhicules neufs depuis le 1^{er} janvier 2020. Ainsi, pour que leurs clients puissent ensuite procéder à l'immatriculation des véhicules, tous les constructeurs de véhicules agricoles ont dû déposer de nouvelles demandes de réceptions par type pour l'ensemble de leurs gammes. La majorité des dossiers ayant été déposés à partir de fin 2019, la hausse est surtout visible en 2020 et elle devrait perdurer en 2021 du fait du nombre de dossiers en cours de traitement. Il s'agit de dossiers complexes, nécessitant un haut niveau de technicité et des habilitations spécifiques pour les opérateurs en charge de leur instruction.



Le contrôle technique des véhicules

Un dispositif progressif pour assurer la fiabilité des véhicules

En France, le contrôle technique est obligatoire pour les véhicules légers et lourds : il permet d'identifier et de relever les défaillances susceptibles de porter atteinte à la sécurité du conducteur et de ses passagers, des autres usagers de la route et à l'environnement. Il est réalisé dans des centres et par des contrôleurs techniques agréés par les préfets de département. La périodicité et le contenu de ce contrôle dépendent du type de véhicule :

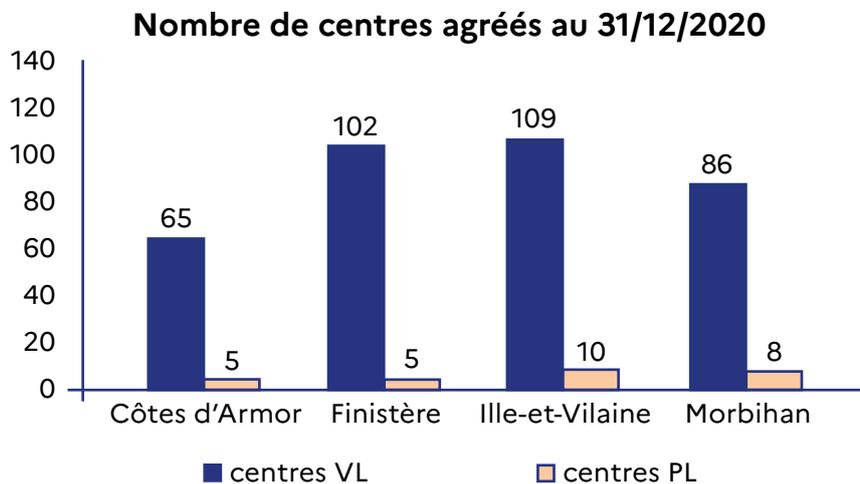
VL : au plus tard 4 ans après la 1^{re} immatriculation puis tous les 2 ans (pour les VUL, véhicules utilitaires légers, un CT des émissions polluantes est à réaliser en plus entre 2 CT classiques)

PL : cas général, tous les ans. Cas particulier d'une activité de transport de personnes (autocars, autobus) : tous les 6 mois.

La conclusion du contrôle technique VL ou PL est la suivante, selon le type de défaillances relevées et portées sur le procès-verbal de contrôle technique :

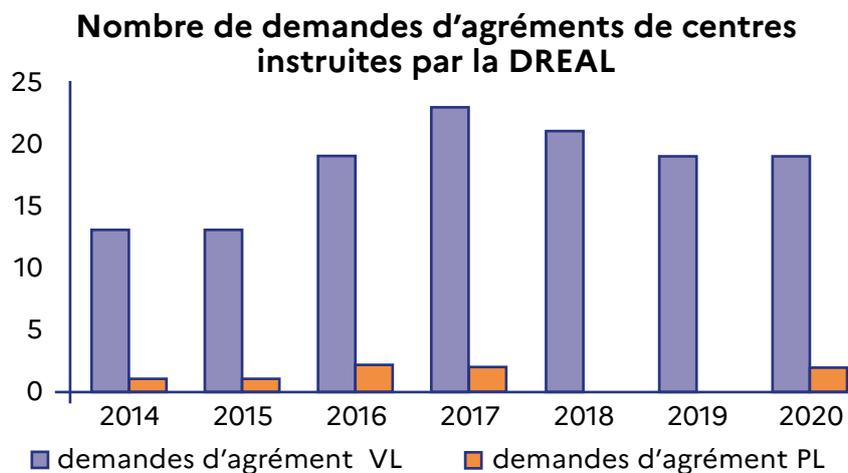
- **favorable**, s'il s'agit uniquement de défaillances mineures, sans incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement.
- **défavorable pour défaillances majeures**, susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route. La contre-visite est à effectuer sous 2 mois pour les VL et sous 1 mois pour les PL.
- **défavorable pour défaillances critiques**, constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence grave sur l'environnement. Dans ce cas, l'autorisation de circuler du véhicule est limitée au jour même.

390 centres agréés de contrôle technique



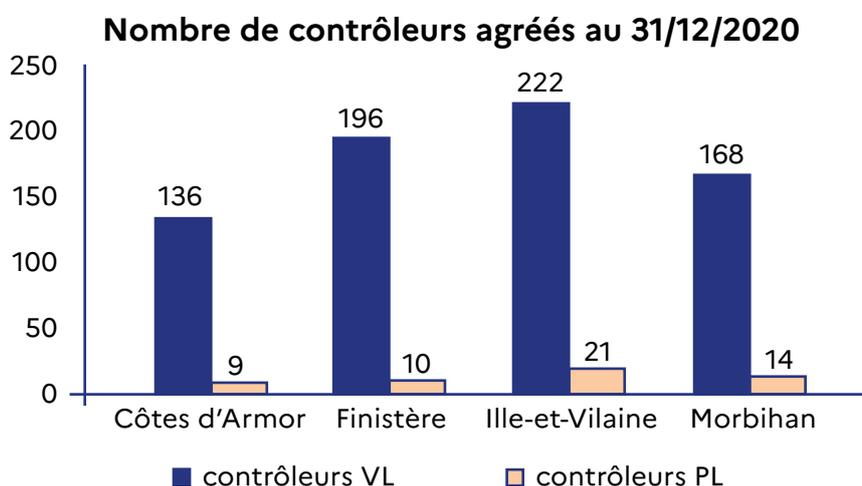
Les centres de contrôle technique Véhicules Légers et Poids Lourds sont des activités réglementées qui font l'objet d'un agrément préfectoral. Lors d'une nouvelle demande d'agrément, ou de toute modification de l'agrément en vigueur, les services de la DREAL s'assurent de la conformité réglementaire du dossier et des installations, notamment des équipements de contrôle technique et de la configuration du centre.

83 % des centres VL et 45 % des centres PL sont rattachés à un réseau. Les principaux sont Les réseaux sont Auto Sécurité, Secta Autosur, Vivauto / Autovision, Dekra Automotive, Securitest.



776 contrôleurs agréés pour un contrôle technique sécurisé

Les contrôleurs disposent d'un agrément préfectoral et constituent une profession réglementée. Ils sont rattachés à un centre de contrôle technique. L'instruction d'une demande d'agrément de contrôleur permet de s'assurer de sa qualification initiale (diplômes, formation au métier de contrôleur) et de son maintien dans le temps (formation continue annuelle, nombre minimum de contrôles techniques/an, audit réglementaire favorable). De plus, le bulletin n°2 de leur casier judiciaire doit faire apparaître qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune condamnation.



Simplification et lisibilité de l'action de l'État : Mise en place au 1^{er} janvier 2021 de la plateforme interdépartementale d'instruction des agrément pour l'ensemble du territoire breton

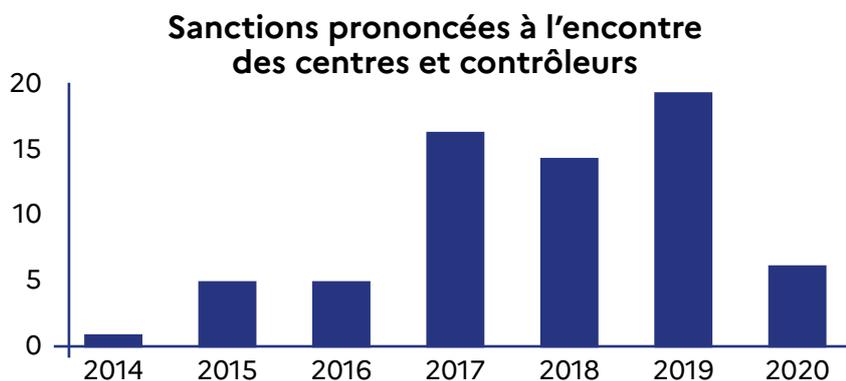
Excepté dans les côtes d'Armor, la mission de délivrance des agréments était partagée jusqu'en 2020 entre les préfectures (partie administrative) et la DREAL (partie technique). À compter de 2021, les agréments des centres et contrôleurs bretons sont désormais tous instruits et délivrés par la DREAL Bretagne, par délégation des préfectures de département. Objectif recherché : Davantage de lisibilité et d'efficacité.



La surveillance inopinée du dispositif pour fiabiliser les contrôles et faire cesser la complaisance

La surveillance des centres et contrôleurs est réalisée par les agents de la DREAL pour le compte des préfets de département. Elle s'opère de manière inopinée et de façon ciblée ou périodique. Depuis 3 ans, **près de 60 % des supervisions de contrôleurs sont réalisées en renouvellement** de contrôle technique (voir encadré)

Sur les 3 dernières années, 4 à 8 % des contrôleurs supervisés ont été sanctionnés et 6 à 8 % des centres. Ces sanctions administratives consistent en des suspensions d'agrément de centres et/ou de contrôleurs ou des retraits d'agrément. En cumul sur les 3 dernières années, 8 retraits d'agrément de contrôleurs ont été prononcés.



La surveillance du contrôle technique s'opère en partenariat avec les autres services en charge de la lutte contre les fraudes dans le cadre des comités départementaux anti-fraudes (CODAF).

Le renouvellement, une méthode pour détecter les fraudes

Le contrôle technique réalisé auparavant sur le véhicule est renouvelé en présence de la DREAL. Cette façon de contrôler permet de mettre en évidence la qualité et l'objectivité du contrôle technique réalisé par le contrôleur, et de détecter des dérives ou fraudes. Par exemple : défaillances sous-évaluées pour ne pas mettre le véhicule en contre-visite, certains contrôles non ou mal réalisés...

La formation des conducteurs routiers

Les conducteurs du transport routier de marchandises (en transport lourd) sont soumis à des obligations de formation professionnelle.

Pour les primo-accédants à la profession, il s'agit d'une formation minimale obligatoire de 140 heures, dite « FIMO ». Cette formation doit faire l'objet d'une mise à niveau qui doit être renouvelée tous les 5 ans par une formation continue obligatoire de 35 heures sur 5 jours, dite « FCO ».

Une formation dite « passerelle », de 35 heures, permet la mobilité des conducteurs entre le secteur du transport de marchandises et celui du transport de voyageurs.

Ces formations sont réalisées, soit par des organismes de formation (14 centres sur le territoire breton pour la marchandise) agréés par le préfet de région (DREAL), soit par des centres de formation d'entreprise agréés.

Elles peuvent également être dispensées par délégation et sous la responsabilité des centres de formation agréés, par des moniteurs d'entreprises ayant reçu une formation appropriée. 368 formateurs et 43 moniteurs regroupant 32 entreprises, sont référencés par la DREAL Bretagne.

La DREAL Bretagne assure également un contrôle du déroulement des formations, sur site, pour vérifier le respect de l'agrément délivré et de la réglementation.

centres
principaux
de formation
agrés TRM

14

8

centres
principaux
de formation
agrés TRV

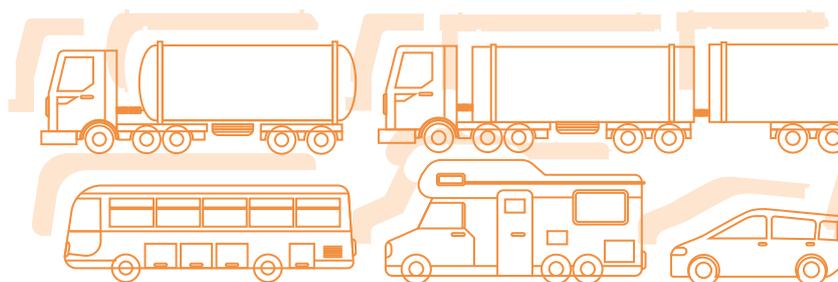
Tous les centres de formation agréés TRV sont aussi agréés TRM.

En moyenne, chaque année, se déroulent 80 sessions « FIMO », 500 sessions « FCO » et 40 sessions « passerelles ».

Dérogation

Le décret du 20 août 2020 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs a étendu le nombre de cas de dérogation aux obligations de formation professionnelle initiale et continue.

Cette liste passe de sept à douze exemptions¹.



¹ article R.3314-15 du Code des transports

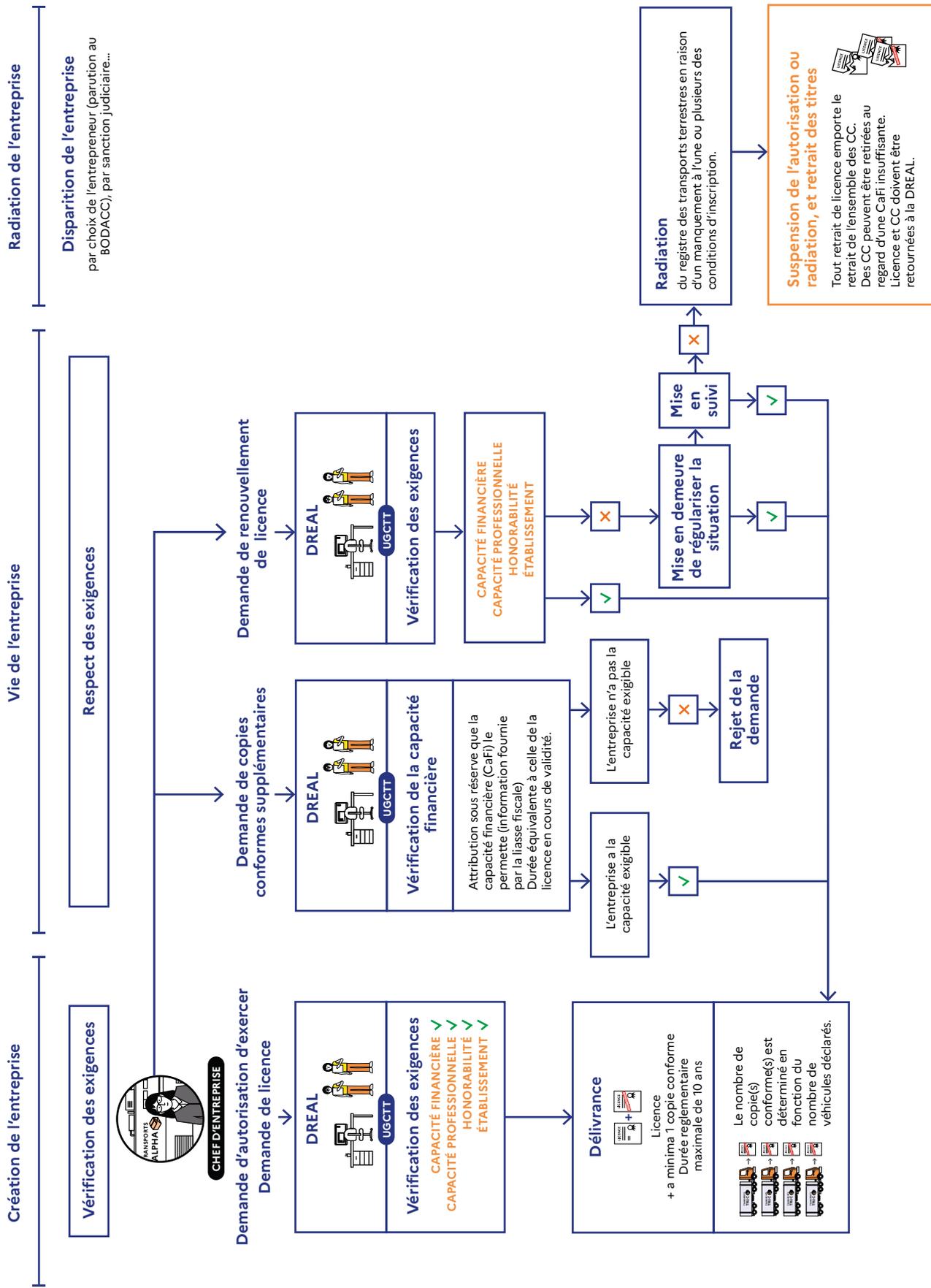
Transporteur : une profession réglementée

Les transports routiers de marchandises et de voyageurs jouent un rôle primordial dans notre économie et dans l'aménagement de notre territoire. Ces activités s'exercent dans le cadre d'un contexte réglementaire national et européen. Garante de la bonne application de la réglementation, la DRÉAL Bretagne intervient à deux niveaux.

Elle gère l'accès à la profession et contrôle le maintien du respect des quatre exigences nécessaires à l'exercice de l'activité de transport routier tout au long de la vie des entreprises de transport. À ce titre, elle délivre des titres de transport aux quelque 3000 entreprises bretonnes inscrites au registre. Elle peut également être amenée à proposer des mesures de sanctions administratives.

Elle assure le contrôle des activités des entreprises de transport, à la fois sur route et en entreprise. Ce contrôle s'exerce également par le biais des comités opérationnels départementaux anti-fraudes (CODAF).

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 de transport public routier de marchandises, de déménagement et de voyageurs. Lorsqu'elle remplit les 4 exigences d'inscription, elle est inscrite au registre électronique national des entreprises de transport par route géré par la DREAL pour le compte du préfet de région. Ces quatre exigences (honorabilité, exigence d'établissement, capacité professionnelle, capacité financière) font l'objet d'un contrôle de la DREAL tout au long de la vie de l'entreprise.



Les 4 conditions d'inscription au registre pour contribuer à la sécurité routière et au respect d'une concurrence saine et loyale

Exigence d'Honorabilité¹

L'honorabilité vise à garantir l'intégrité de la profession ainsi que la protection des futurs cocontractants et clients.

L'honorabilité est exigée tant pour l'entreprise (la personne morale), le dirigeant et le gestionnaire de transport (les personnes physiques). L'information des éventuelles condamnations est obtenue grâce au bulletin n°2 du casier judiciaire.

La perte d'honorabilité peut être également prononcée par le préfet après avis de la commission territoriale de sanctions administratives.

Exigence d'établissement²

Cette exigence vise à s'assurer que le siège social n'est pas une domiciliation fictive (simple boîte à lettres) permettant à l'entreprise de se soustraire à la réglementation en vigueur en s'exonérant des contrôles et donc de concurrencer de manière déloyale les entreprises régulièrement établies.

Cette exigence est respectée lorsque l'entreprise de transport routier dispose en France :

- d'au moins un véhicule
- d'un siège ou d'un établissement principal dans lesquels sont conservés tous les documents relatifs à l'activité de transport
- d'équipements administratifs permettant la gestion et le suivi de l'activité de transport
- d'installations techniques permettant d'assurer l'entretien courant des véhicules

Ces éléments permettent de garantir la bonne gestion des activités de transport et la sécurité routière par l'entretien des véhicules.

1 TRM : articles R3211-24 à R3211-31 du Code des transports ;
TRV : articles R3113-23 à R3113-30 du Code des transports

2 TRM : articles R3211-20 à R3211-23 du Code des transports ;
TRV : articles R3113-19 à R3113-21 du Code des transports

Exigence de Capacité professionnelle³

Cette exigence vise à s'assurer d'un niveau élevé de qualification professionnelle permettant d'augmenter l'efficacité socio-économique du secteur du transport par route. Cet enjeu est en relation directe avec l'enjeu de sécurité routière.

Les entreprises de transport, de déménagement ou de location de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises et/ou de voyageurs, doivent désigner un gestionnaire de transport, c'est-à-dire la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location.

Pour les commissionnaires de transport, elle est exigée de la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de commission de transport de l'entreprise.

Il existe 5 types d'attestations de capacité professionnelle :

- transport routier de marchandises « lourd » (>3,5 t) ;
- transport routier de marchandises « léger » (<3,5 t) ;
- transport routier de voyageurs de plus de 9 places ;
- transport routier de voyageurs de moins de 9 places ;
- commissionnaire.

Il existe 3 voies d'obtention de l'attestation de capacité :

- une équivalence de diplôme selon une liste exhaustive ;
- une expérience professionnelle de 10 ans sous conditions pour le transport lourd, de 2 ans pour le transport léger et de 5 ans pour l'activité de commissionnaire en tant que gérant de l'entreprise ;
- un examen annuel en transport lourd et pour le transport léger, une formation obligatoire de 105 heures en marchandises et de 140 heures en voyageurs auprès d'un organisme agréé, comprenant un examen. L'organisation de cet examen est assuré par la DREAL Pays de Loire pour ce qui concerne la Bretagne.

³ TRM : articles R3211-36 à R3211-42 du Code des transports ;
TRV : articles R3113-35 à R3113-42 du Code des transports

Marchandises lourde

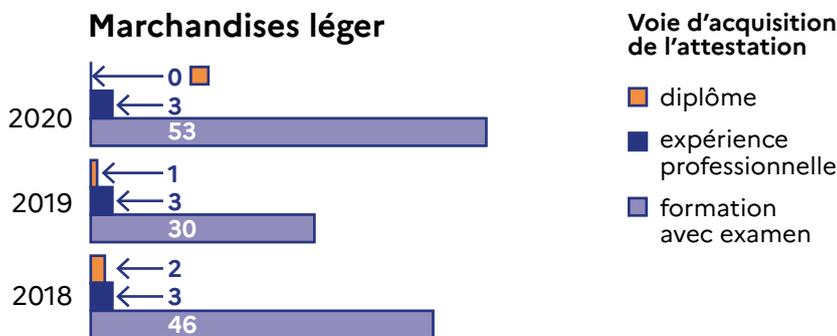


En transport lourd, le nombre d'attestations délivrées continue à augmenter de 2017 à 2019. En 2020, on constate une inflexion des délivrances par diplôme pour revenir sensiblement au niveau de 2018.

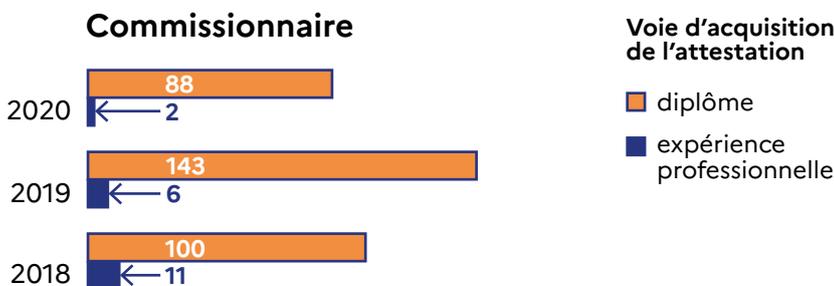
L'organisation complexe de ces formations longues a pu être rendue difficile dans le contexte sanitaire de 2020. On note néanmoins qu'elle reste la voie privilégiée pour obtenir l'attestation de capacité en transport lourd.

Les conditions d'accès à la profession par l'expérience professionnelle sont très restrictives. En effet, celle-ci est réservée aux personnes ayant géré en permanence une entreprise de transport public routier durant la période de 10 ans précédant le 4 décembre 2009.

Marchandises léger



Commissionnaire

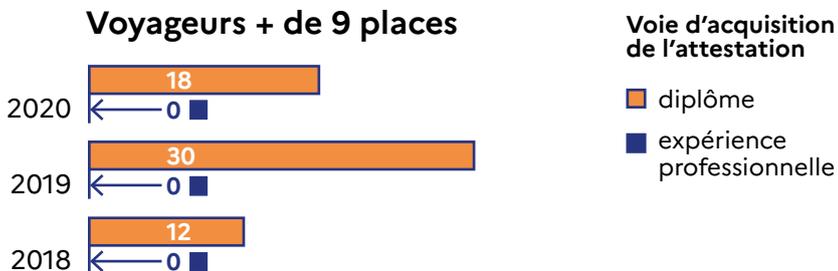


On constate la même tendance pour les attestations de capacité de commissionnaire obtenues par cette même voie.

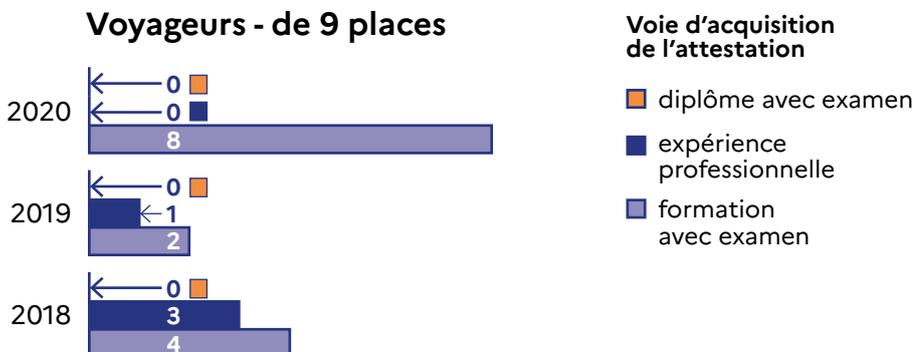
En transport léger, l'entrée dans la profession se fait essentiellement par examens organisés par des centres de formation agréés et contrôlés par la DREAL.

Le nombre et les dates de sessions de formation sont organisés par chaque centre et peuvent être revus en fonction de la demande. Leur nombre est assez stable sur ces trois dernières années : 10 sessions en 2018 dont 1 pour le transport de voyageurs, 10 sessions dont 3 pour le transport de voyageurs en 2019, 11 dont 2 pour le transport de voyageurs en 2020.

Voyageurs + de 9 places



Voyageurs - de 9 places



Le nombre d'attestations délivrées a augmenté de 25 % entre 2018 et 2019 et a baissé d'autant entre 2019 et 2020.

La grande majorité des attestations, soit 40 %, concerne le transport de marchandises « lourd ».

2018 et 2020 sont pratiquement semblables pour ce qui concerne le nombre d'attestations délivrées et leur répartition par type.

Capacité financière

Cette exigence vise à garantir que les entreprises de transport par route disposent d'une capacité financière suffisante pour exercer leur activité dans de bonnes conditions⁴.

Hors régime dérogatoire, le respect de cette exigence est examiné chaque année au travers de la liasse fiscale de l'entreprise..

L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à :

- 1 800 € pour le 1^{er} véhicule exploité < à 3,5 T de PMA (poids maximal autorisé) pour le transport de marchandises et 900 € pour chacun des suivants ;
- 1 500 € pour chaque véhicule de moins de 9 places pour le transport de personnes ;
- 9 000 € pour le 1^{er} véhicule exploité ≥ 3,5 T de PMA ou de plus de 9 places et 5 000 € pour chacun des suivants.

Aucune condition de capacité financière n'est exigée pour les commissionnaires de transport.

Lorsque l'entreprise ne respecte plus cette exigence, la DREAL la met en demeure d'apporter des éléments permettant d'analyser sa situation et de démontrer qu'elle peut renouer avec une situation saine. Elle doit se saisir de cette opportunité pour présenter son activité précise, analyser les raisons de ses difficultés et développer des actions correctrices.

L'insuffisance de capitaux propres, après la mise en demeure, peut aboutir à la radiation de l'entreprise.

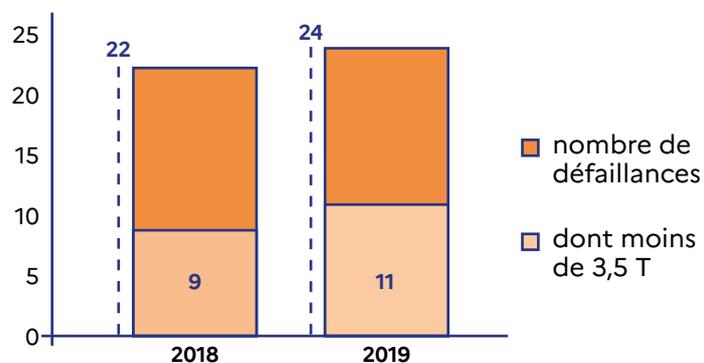
4 *Règlement CE n°1071/2009*

Les défaillances

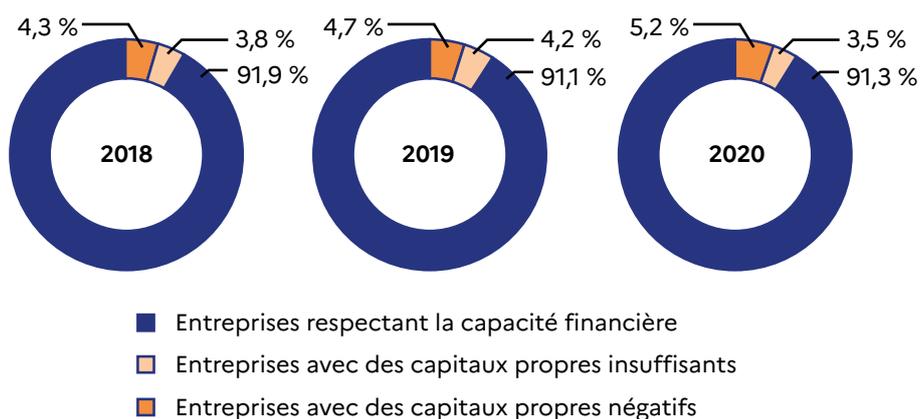
Le nombre de défaillances correspond au nombre de jugements de mise en redressement ou de liquidation judiciaire prononcés par le tribunal de commerce. Il ne tient pas compte de l'issue des procédures (plan de continuation, reprise, liquidation).

Après un pic observé en 2017, ce nombre est stabilisé en 2018 et 2019. La majorité des défaillances concerne des entreprises de petite taille ; elles utilisaient toutes moins de 35 copies conformes de leur licence. La situation très particulière en 2020 ne permet pas d'estimer le nombre de défaillances.

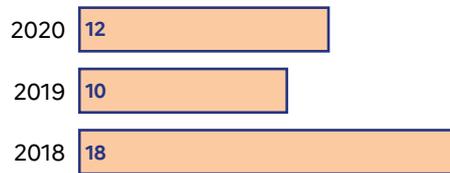
Nombre de défaillances



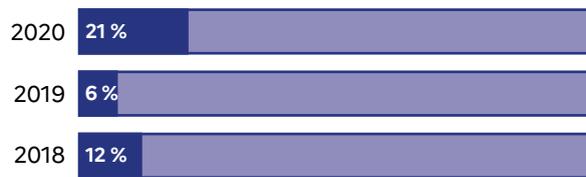
Respect de la capacité financière



Nombre de radiations pour capacité financière insuffisante



Part des radiations pour capacité financière insuffisante sur le total des radiations



Radiations réalisées en 2020 sur des situations financières dégradées antérieurement à la crise COVID



Le registre des transporteurs⁵ : moins d'entreprises mais davantage de véhicules

La licence de transport est le titre administratif qui permet aux entreprises de transport pour compte d'autrui de l'Union européenne et de l'Espace Économique Européen, élargi à la Suisse, d'effectuer des transports internationaux sur l'ensemble de ce territoire européen.

Elle peut être communautaire pour le transport lourd (LC) ou intérieur pour le transport léger (LTI).

Sa délivrance est conditionnée à l'obtention de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier, après vérification du respect des quatre exigences citées plus haut.

Les licences sont accompagnées d'autant de copies conformes numérotées que de véhicules détenus par l'entreprise.

Licences valides au 31/12/2020

	MARCHANDISES			VOYAGEURS		
	LTI	LC	Total	LTI	LC	Total
2020	819	1494	2313	691	109	800
2019	801	1469	2270	739	111	850
2018	802	1474	2276	748	104	852

Alors que le nombre de licences en marchandises a augmenté de 2 %, celui de licences voyageurs a chuté de 6 %.

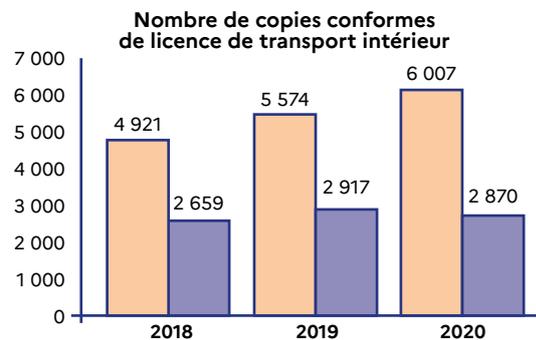
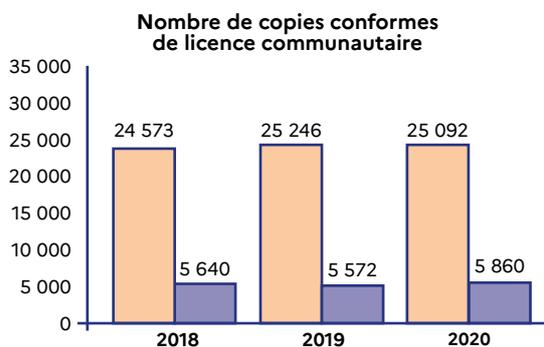
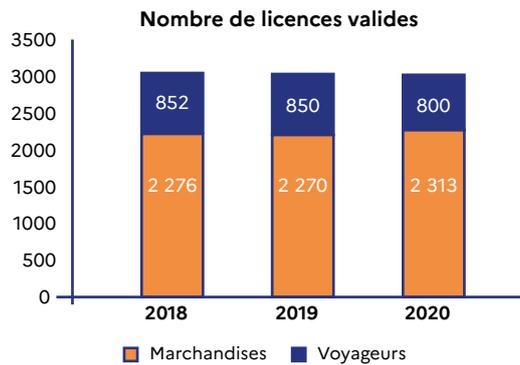
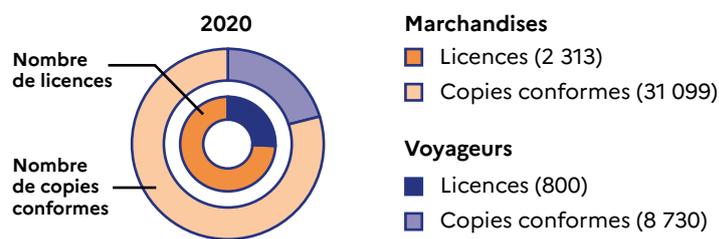
Copies conformes valides au 31/12/2020

	MARCHANDISES			VOYAGEURS		
	CC LTI	CC LC	Total	CC LTI	CC LC	Total
2020	6007	25092	31099	2870	5860	8730
2019	5574	25246	30820	2917	5572	8489
2018	4921	24573	29494	2659	5640	8299

⁵ TRM : article R3211-8 du Code des transports ; TRV : article R3113-4 du Code des transports ; Commissionnaire : article R1422-1 du Code des transports

Entre 2018 et 2020, le transport léger de marchandises a connu un essor considérable, voyant son nombre de copies conformes augmenter de 22 %, soit 11 fois plus que pour le transport lourd de marchandises. Cette tendance accentuée par la crise du COVID en 2020 s'explique par l'explosion du e-commerce qui a boosté les transactions des entreprises actives dans le secteur de la livraison de petits colis.

À une échelle moindre, le nombre de copies conformes pour le transport de voyageurs en moins de 9 places a augmenté deux fois plus (+ 8 %) que celui en plus de 9 places.



■ Marchandises ■ Voyageurs

La déclaration des conseillers à la sécurité des transports de marchandises dangereuses « CSTMD »

En 2020, 570 entreprises ont déclaré ou bénéficient d'une déclaration en cours de validité afin d'exercer une activité de transports soumis à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR). Elles ont désigné, auprès de la DRÉAL Bretagne, 697 conseillers à la sécurité.

Ceux-ci sont placés sous la responsabilité du chef d'entreprise, et sont chargés d'aider à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités.

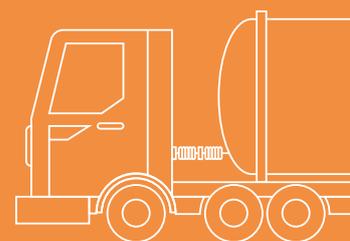
	Nombre d'entreprises ayant une déclaration de CSTMD en cours de validité	Nombre de CSTMD déclarés par des entreprises
Côtes-d'Armor	87	103
Finistère	134	154
Ille-et-Vilaine	236	297
Morbihan	113	143
Bretagne	570	697

Dématérialisation au 01/01/2021

Jusqu'au 1^{er} janvier 2021, ces déclarations étaient établies sous format papier au moyen d'un CERFA. Courant 2020 une application internet de déclaration a vu le jour. Son usage est obligatoire à partir du 01/01/2021. Cette application permet à la DREAL, de :

- **Consulter** les informations sur les entreprises de Marchandises dangereuses et sur les conseillers à la sécurité au niveau national ;
- **Gérer** les déclarations des entreprises dont le siège se trouve dans la DREAL de l'agent : valider, rejeter, demander un complément d'information, ou clôturer les déclarations soumises par les entreprises.
- **Demander** à des entreprises de téléverser le rapport annuel du conseiller à la sécurité.
- **Créer** un conseiller à la sécurité titulaire d'un certificat étranger.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre plus global de la dématérialisation enclenchée par les administrations publiques et permet de simplifier la déclaration à la fois pour les entreprises et l'administration.



Le contrôle de l'activité de transport

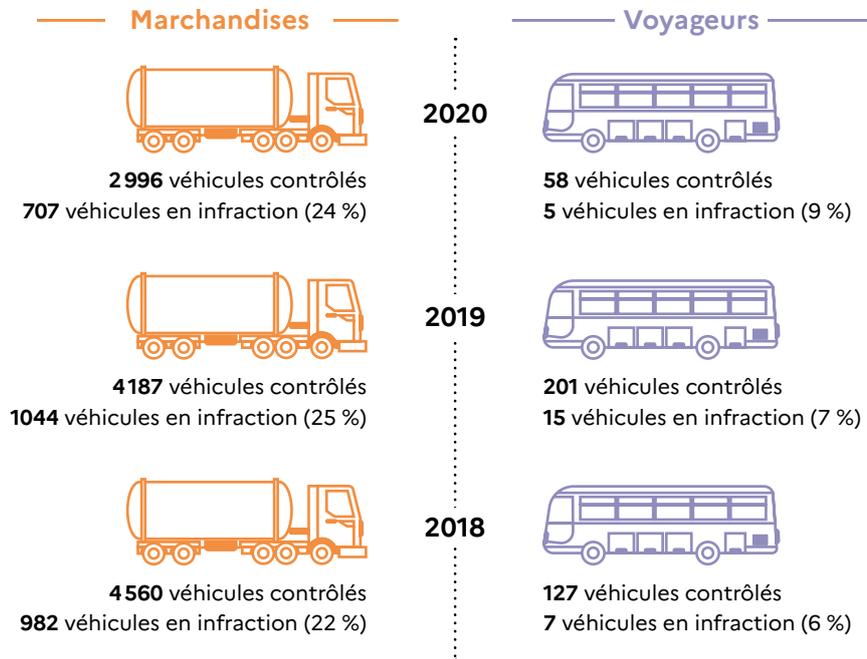
Contrôles sur route et à quai

Dans le cadre d'un marché européen des transports extrêmement tendu, le contrôle des transports terrestres répond à la nécessaire régulation des conditions économiques, concurrentielles et d'emploi des salariés. Il s'agit notamment de veiller au respect des réglementations et de détecter les entreprises de transport frauduleuses pour préserver la sécurité des usagers des infrastructures routières et assurer de saines conditions de concurrence. Les opérations sont menées par 21 contrôleurs des transports terrestres (CTT), repartis au sein de quatre antennes départementales. Les contrôles se déroulent à la fois sur route (aires de repos aménagées), en collaboration avec les forces en tenue (police, douanes, gendarmerie qui sont notamment chargées d'intercepter les véhicules) et en entreprise. Ils peuvent être également réalisés sur quai.

Les opérations de contrôle s'étendent à tous les types de transport (marchandises, personnes) et portent notamment sur la vérification des documents de transport, du respect des règles concernant le cabotage, des conditions de conduite et de repos du conducteur avec l'examen du chronotachygraphe, de l'état technique du véhicule, et du poids du chargement.

Ils peuvent également être coordonnés dans le cadre des comités opérationnels départementaux anti-fraudes (CODAF) avec les autres corps de contrôle sous l'égide du procureur de la République et du préfet de département.

Nombre de véhicules contrôlés sur route ou à quai



Voyageurs

Le transport de personnes a fait l'objet de contrôles, notamment en période estivale, sur les lieux touristiques mais aussi dans les gares routières. Tout au long de l'année, les ramassages scolaires sont contrôlés pour s'assurer des bonnes conditions de transport des élèves vers leur établissement scolaire.

Des actions ont notamment été menées en 2019 sur le secteur insulaire.

15 entreprises inscrites pour l'exploitation de petits trains routiers touristiques

Les services de transport exécutés par les petits trains routiers touristiques représentent une activité un peu particulière au sein du transport de personnes. Ils sont considérés comme des services de transport public routiers de personnes (à la « place » ou en service occasionnel). À ce titre, les entreprises concernées sont inscrites au registre du transport par route mais, s'agissant d'une activité particulière, sont dispensées des conditions de capacité professionnelle et financière.

Les petits trains sont soumis à une visite technique initiale effectuée par un agent de la DREAL, puis à des visites obligatoires tous les ans, effectuées par un expert désigné par le préfet.

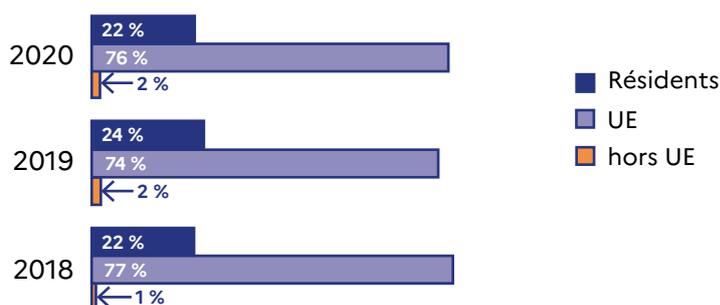
Par ailleurs, la circulation des petits trains routiers touristiques est subordonnée à la délivrance préalable d'un arrêté préfectoral, qui précise notamment le circuit routier emprunté.

Transport de Marchandises

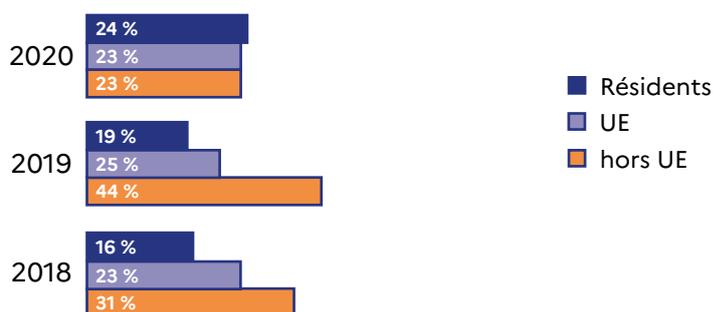
Entre 2018 et 2020, un peu plus des trois quarts des véhicules de transport de marchandises contrôlés sont immatriculés hors de France (non résidents). Afin d'assurer un équilibre vis-à-vis des résidents, davantage soumis à des contrôles des forces de l'ordre ainsi qu'à des contrôles en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres consacrent une part plus importante des contrôles sur route aux non-résidents.

Sur les dernières années, on constate une stabilité de la part des véhicules en infraction autour de 25 %. La situation reste contrastée entre les véhicules non résidents originaires de l'Union Européenne dont un quart s'est révélée en infraction et des véhicules pour les non-résidents hors Union Européenne pour lesquels cette part oscille entre 30 % et 45 %.

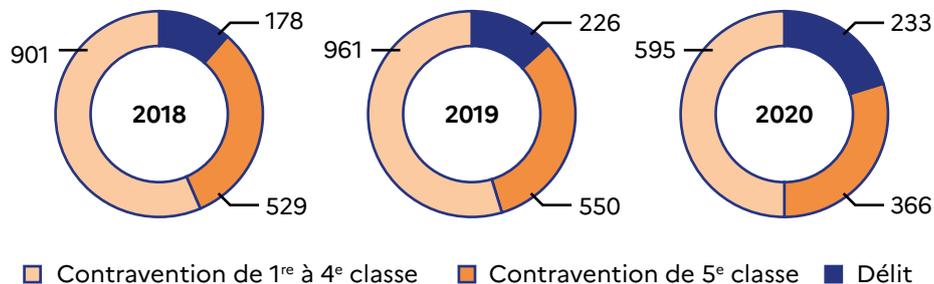
Origine des véhicules contrôlés



Véhicules contrôlés en infraction



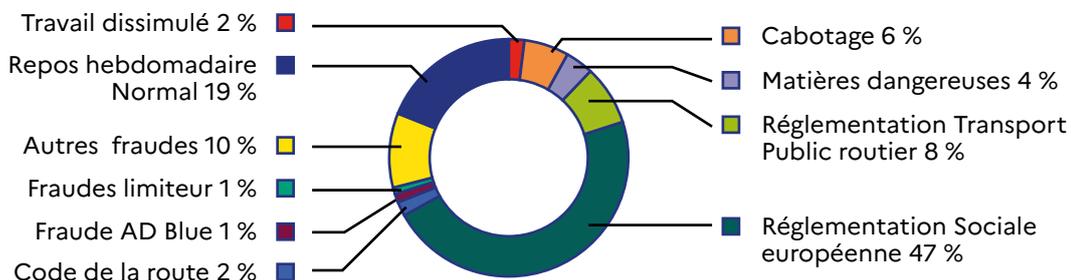
Les infractions constatées : davantage de délits



Ces infractions sont sanctionnées par des verbalisations et dans les cas les plus graves aboutissent à l'immobilisation du véhicule. Entre 2018 et 2020, 8 % à 14 % des véhicules en infraction ont été immobilisés. Durant cette même période, le montant des consignations et amendes perçues a augmenté sensiblement de 651 k€ à 766 k€.

Ce montant révèle la part grandissante des délits dans les infractions relevées.

Types d'infractions constatées



On constate que les infractions relevées sont de plus en plus graves. La part de délits s'accroît sur les trois dernières années. En 2020, 233 délits ont été relevés sur une période de contrôle pourtant écourtée par rapport à l'année 2019 en raison de la crise sanitaire.

La part des infractions à la réglementation sociale européenne, qui régit les temps de repos et de conduite, reste largement prépondérante et stable.

La part des infractions au repos hebdomadaire en cabine reste également stable et représente 1 infraction sur 5.

Le premier fait marquant de l'année 2020 est le doublement des constats d'infraction de cabotage illégal par rapport à la période antérieure à la crise sanitaire. Ces deux phénomènes semblent fortement liés.

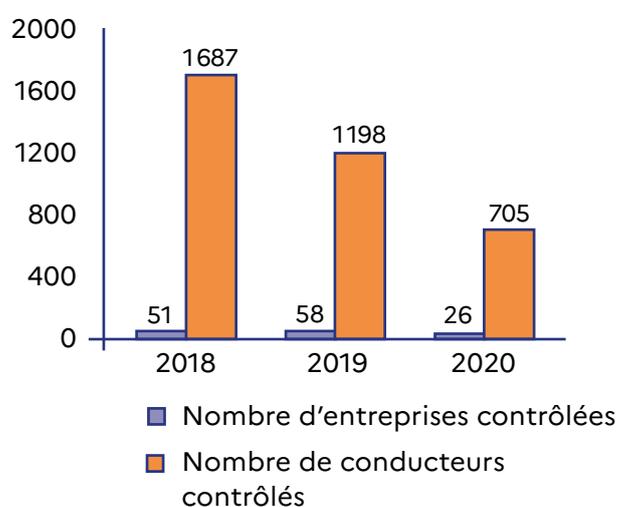
Le deuxième fait marquant de l'année 2020 est la mise en œuvre de contrôles dans le cadre de la nouvelle réglementation d'interdiction de repos quotidien dans les VUL à compter du mois de novembre. Ces contrôles ont permis de relever à ce titre 24 infractions.

Contrôles en entreprise

Les contrôles en entreprise s'inscrivent pleinement dans le cadre des missions dévolues aux contrôleurs des transports terrestres. Ceux-ci sont habilités à réaliser des contrôles dans toute entreprise effectuant du transport de marchandises (compte propre/compte d'autrui) ou du secteur du transport de voyageurs.

L'objectif est de vérifier le respect effectif des réglementations applicables aux entreprises, aux conducteurs (formations) et aux véhicules (visites techniques).

Un programme régional de contrôle en entreprise est établi, en tenant compte des entreprises infractionnistes, des propositions du service registre pour les entreprises ne respectant plus les conditions d'inscription au registre des transporteurs. Il est également prévu de contrôler les entreprises de transport de manière régulière. L'objectif de ce type de contrôle consiste avant tout à régulariser la situation lorsque cela est nécessaire.



Suite à la crise COVID, l'État a décidé de réduire très fortement les contrôles en entreprise. Ils reprendront au 1^{er} semestre 2021.

Les CODAF : dispositifs dédiés à la recherche de fraudes

Les comités opérationnels départementaux anti-fraude, réunissent sous la co-présidence du préfet de département et du procureur de la République, les services de l'Etat (police, gendarmerie, administrations préfectorale, fiscale, douanière, DREAL et du travail) et les organismes locaux de protection sociale (Pôle emploi, URSSAF, caisses d'allocations familiales, d'assurance maladie et de retraite, le régime social des indépendants (RSI), la MSA) afin d'apporter une réponse globale et concertée aux phénomènes de fraude, qu'ils concernent les prélèvements obligatoires ou les prestations sociales.

Leur mission est d'améliorer la connaissance réciproque entre les services, d'organiser des opérations conjointes, de proposer des formations et de partager les expériences afin d'améliorer l'efficacité de la lutte contre toutes les fraudes.

La DREAL s'inscrit pleinement dans ce cadre depuis des années et son rôle au sein de cette instance a été renforcé par un arrêté du 12 octobre 2020 qui la désigne comme membre à part entière de ce comité.

La CTSA

La commission territoriale des sanctions administratives est une instance définie par le code des transports, qui est chargée d'émettre un avis au préfet de région en vue de sanctionner une entreprise exerçant une activité de transport public qui ne respecte pas les règles applicables à la profession. Son secrétariat est assuré par la DREAL.

Elle peut se réunir en formation « marchandises » ou « voyageurs » et est compétente pour examiner le cas :

- des entreprises de transport routier et de commissionnaires régionales ayant commis des infractions aux réglementations sur le transport, le travail, la réglementation sociale européenne ;
- des gestionnaires ou responsables légaux des entreprises de transport routier régionales dont l'honorabilité est susceptible d'être mise en cause du fait de la mention de condamnations sur le bulletin n°2 de son casier judiciaire ;
- des entreprises étrangères verbalisées pour infraction à la réglementation sur le cabotage ou infraction à la réglementation Transport commise à l'occasion d'opérations de cabotage.

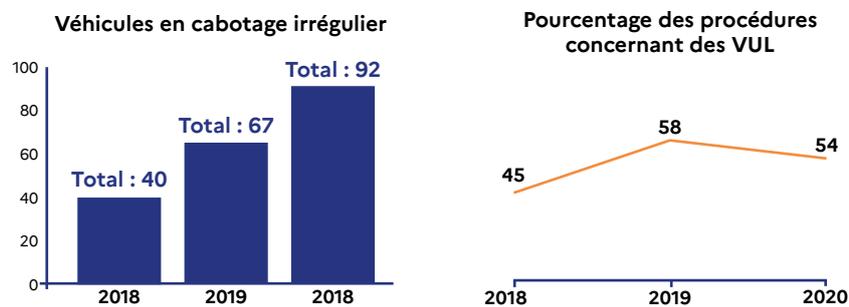
En 2019, la commission a examiné et rendu son avis sur trois dossiers d'entreprises en formation marchandises (deux en transport lourd et une en transport léger) qui ont donné lieu à l'immobilisation de quatre véhicules et au retrait de 35 titres pour une durée de 3 mois.

En 2020, la commission a examiné et rendu son avis sur deux dossiers d'entreprises en formation marchandises « cabotage » qui ont donné lieu chacun à une interdiction de caboter de 12 mois sur le territoire national.

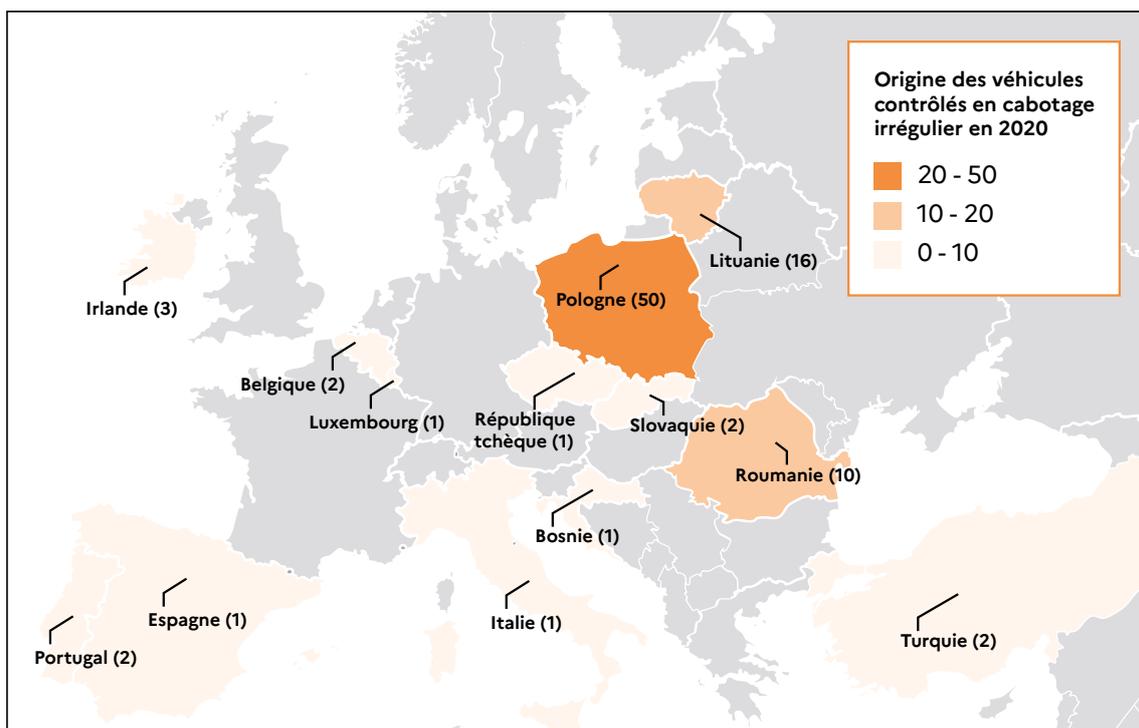
Le pavillon polonais en tête du cabotage irrégulier

De 2018 à 2020, la Pologne, la Lituanie et la Roumanie restent en tête des pays caboteurs les plus infractionnistes. En cas de cabotage irrégulier sur le territoire français et sur proposition de la commission territoriale des sanctions administratives (CTSA), le préfet de région peut prononcer des interdictions de cabotage pour une durée d'un an maximum.

Depuis 2 ans, le nombre de procédures de cabotage irrégulier augmente fortement.



La loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence déloyale a étendu les règles de cabotage aux véhicules légers (VUL). Ceux-ci représentent entre plus de la moitié des procédures en cabotage.



Glossaire

- ANTS** : Agence Nationale des Titres Sécurisés
- CCPL** : Centre de Contrôle Technique des Poids Lourds
- CCVL** : Centre de Contrôle Technique des Véhicules Légers
- CODAF** : Comité Opérationnel Départemental Anti-Fraude
- CQC** : Carte de Qualification de Conducteur
- CTSA** : Commission Territoriale des Sanctions Administratives
- CTT** : Contrôleur des Transports Terrestres
- DIRECCTE** : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
- FCO** : Formation Continue Obligatoire
- FIMO** : Formation Initiale Minimale Obligatoire
- GRECO** : Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des Contrôles
- HSV** : Homologation et Sécurité des Véhicules
- LC** : Licence Communautaire
- LTI** : Licence de Transport Intérieur
- OTC** : Organisme Technique Central
- PL** : Poids Lourds
- PMA** : Poids Maximum Autorisé
- RHN** : Repos Hebdomadaire Normal
- RIN** : Réception Individuelle Nationale
- RTI** : Réception à Titre Isolé
- TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- TCP** : Transport en Commun de Personnes
- TRM** : Transport Routier de Marchandises
- TRV** : Transport Routier de Voyageurs
- UE** : Union Européenne
- UGCTT** : Unité Gestion et Contrôle des Transports Terrestres
- UTAC** : Union Technique de l'Automobile, du motorcycle et du Cycle
- VL** : Véhicules Légers
- VTC** : Voiture de Transport avec Chauffeur
- VUL** : Véhicule Utilitaire Léger

Contacts

Pôle gestion du registre

Horaires particuliers d'accueil physique du public :
9h – 12h et 14h – 16h, les lundis, mardis et jeudis

Pour en savoir plus

Informations générales

- <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/infrastructures-securite-transports-r7.html>
- @ gestion-transport.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Le contrôle technique des véhicules

Arrêtés ministériels des 18 juin 1991 et 27 juillet 2004 relatifs au contrôle technique VL et PL

- <https://www.ecologie.gouv.fr/homologation-des-vehicules>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/controle-technique-des-vehicules>
- SITE INTERNET UTAC-OTC : <https://www.utac-otc.com/>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-routier>

Formations des conducteurs routiers (FIMO-FCO-Passerelle)

- <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/conducteurs-routiers-r66.html>
- @ MÉDAILLE D'HONNEUR DES TRANSPORTS : formations-medailles.ctt.trsv.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier, de licence et/ou de copie(s) conforme(s)

- DÉMARCHES DÉVELOPPEMENT DURABLE : https://demarches.developpement-durable.gouv.fr/loc_fr/demarche/requestcategory/transport

DREAL Bretagne, mai 2021

Division des transports routiers et sécurité des véhicules

ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Crédits photo : DREAL Bretagne

Conception : Allison Gaulier - DREAL Bretagne



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*
