



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

DREAL BRETAGNE

Division des transports routiers
et sécurité des véhicules

**Le transport routier
et la sécurité des véhicules
en Bretagne**

2021 / 2022



Éditorial

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.

Dans le contexte de crises successives (Covid, guerre en Ukraine, flambée des coûts de l'énergie...), les services de la DREAL ont accentué leur mobilisation pour accompagner les entreprises et maintenir une régulation du secteur. La lutte contre les fraudes reste une priorité majeure : au sein des CODAF (comités départementaux anti-fraude), la DREAL noue des partenariats efficaces 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 2021 - 2022 qui témoigne de la technicité, l'implication et le professionnalisme des 49 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, Éric Fisse

Un engagement dans la démarche Service Public + pour améliorer le service à l'utilisateur

Dans un objectif de mieux orienter les usagers en amont de leurs démarches et d'axer les efforts de la division sur l'instruction technique et réglementaire, plusieurs démarches ont été menées depuis 2 ans :

- Les pages internet des activités de la division ont été entièrement revues, afin de répondre aux préoccupations des usagers, avec notamment des explications détaillées sur les démarches à adopter pour l'homologation des véhicules, le contrôle technique périodique, l'inscription au registre des transporteurs ou l'obtention de la capacité professionnelle. S'y ajoutent deux foires aux questions regroupant les réponses à la plupart des questions courantes relatives à la transformation de véhicules et à la régulation des transports.
Voir : <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/mobilites-infrastructures-et-transports-r7.html>
- Des permanences téléphoniques ont été instaurées pour l'homologation des véhicules d'une part, et pour la régulation des transports d'autre part, afin de répondre aux questions spécifiques.
- La dématérialisation des procédures se poursuit, pour faciliter, cadrer et accélérer les échanges d'informations entre l'utilisateur et les services instructeurs.

Sommaire

- 7** L'homologation des véhicules
- 11** Le contrôle technique des véhicules
- 15** La formation des conducteurs routiers
- 16** Transporteur : une profession réglementée
- 29** Le contrôle de l'activité de transport
- 38** Glossaire

Chiffres clés

Homologation & contrôle technique

300

réceptions par type agricoles entre 2019 et 2022 (2,5x le flux habituel)

824

contrôleurs techniques agréés en Bretagne

60 %

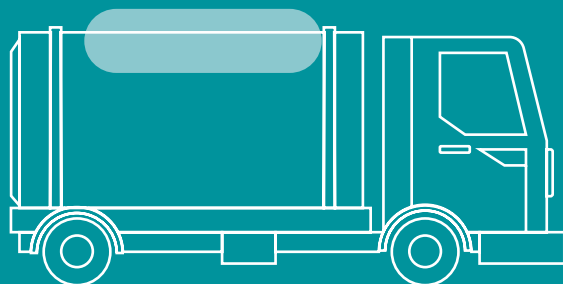
des supervisions de contrôleurs techniques effectuées en renouvellement

1 889

opérations d'homologations de véhicules en 2021

399

centres agréés de contrôle technique en Bretagne



Chiffres clés

Gestion et contrôle des transports routiers

16

centres principaux de formation agréés des conducteurs routiers

(répartis sur 40 sites)

90 %

des entreprises respectent la capacité financière obligatoires

25 %

des véhicules contrôlés sont en infraction en 2022

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

3 193

entreprises inscrites au registre des transports

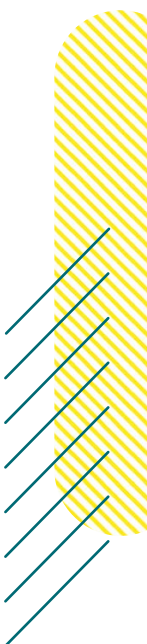
(voyageurs + marchandises)

7 entreprises infractionnistes

dont 4 étrangères, convoquées par la Commission Territoriale de Sanctions Administratives (CTSA) et sanctionnées par le préfet en 2021 et 2022

3 670

véhicules contrôlés sur route en 2021



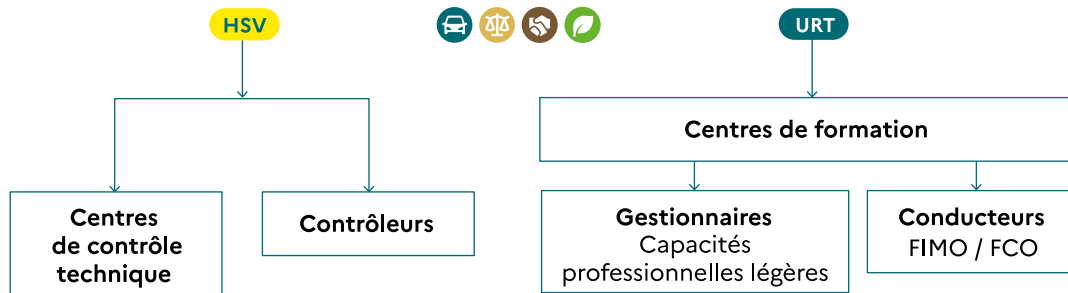
LES MISSIONS DE LA DIVISION DES TRANSPORTS

Un acteur présent tout au long de la vie des

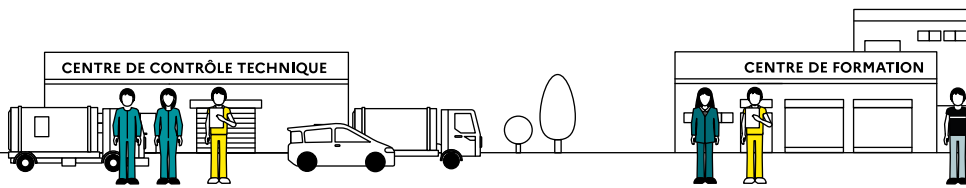
🚗 la sécurité à tous les usagers de la route ⚖️ une concurrence saine et loyale

Les agréments

Instruction des demandes d'agrément



DREAL
Division des transports routiers et sécurité des véhicules



HSV
Surveillance du contrôle technique (centres et contrôleurs)



URT UCTT
Surveillance de la formation

Centres

Le con

RTS ROUTIERS ET SÉCURITÉ DES VÉHICULES

entreprises de transports pour garantir :

- des conditions de travail dignes
- la protection de l'environnement

HSV

Homologation et Sécurité des Véhicules

URT

Unité Régulation des Transports

UCTT

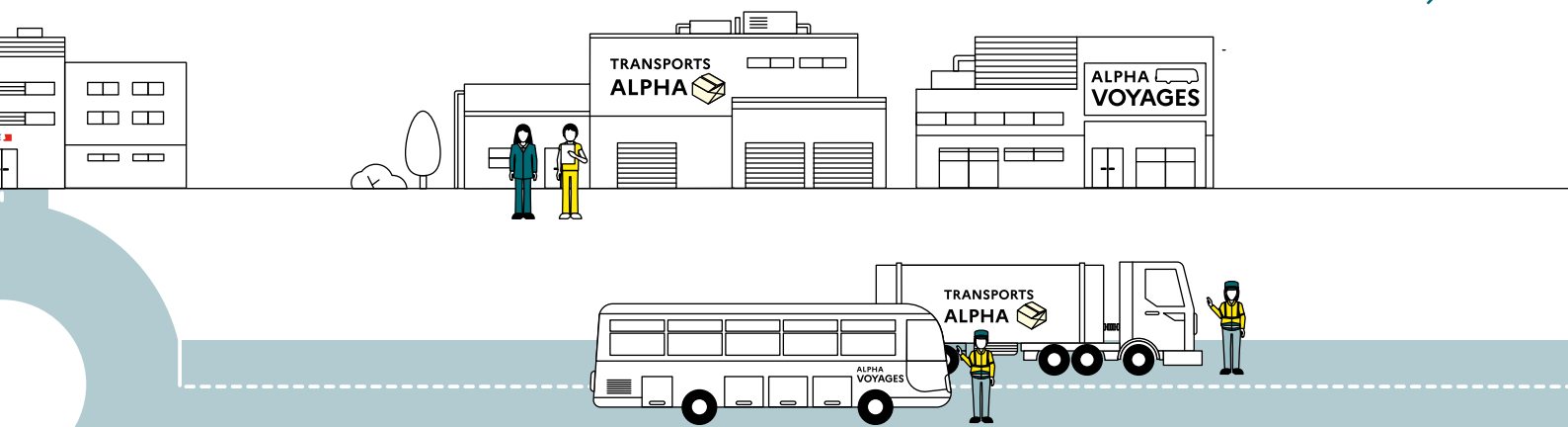
Unité de Contrôle des Transports Terrestres

Les véhicules

Homologation du véhicule

HSV

Homologation / réception unitaire ou en série
RI - N / RTI - NKS / RPT



URT

Instruction des demandes d'autorisation d'exercer

4 CONDITIONS :

Honorabilité, capacité professionnelle, établissement, capacité financière



Contrôle à la création

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



URT

Au registre

UCTT

Sur la route

UCTT

En entreprise

Contrôle tout au long de la vie de l'entreprise

Entreprises de transport

Contrôle



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.

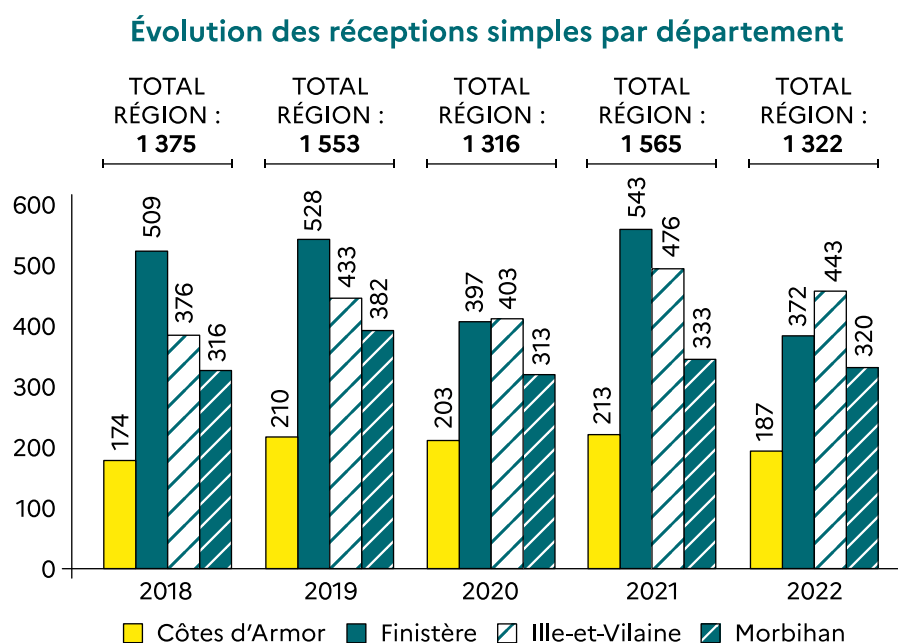
Les opérations de réception (homologation) de véhicules réalisées en DREAL se répartissent en deux types.

D'une part les opérations dites « simples » pour lesquelles un opérateur étudie le dossier et examine le véhicule : en particulier des réceptions individuelles nationales – RIN – pour les véhicules neufs et des 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 certaines 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 et à chaque 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 1 600 réceptions par an

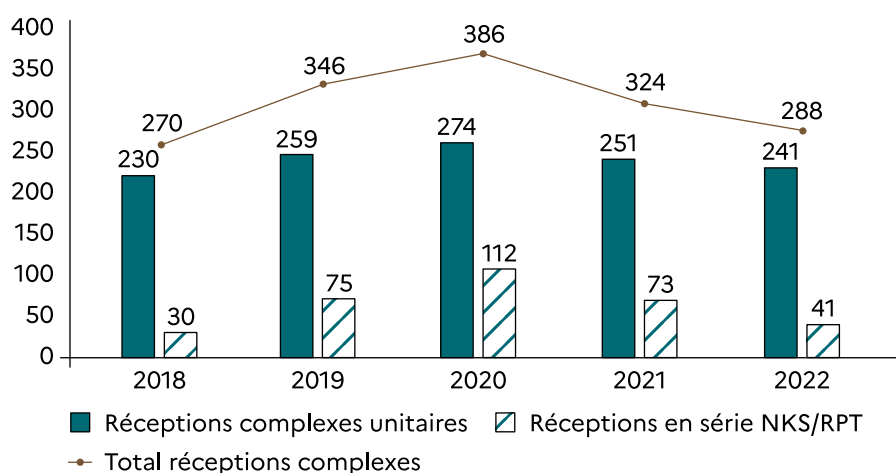


La baisse du nombre de réceptions simples en 2020 et 2022 masque une réalité plus contrastée. En effet, les réceptions simples se répartissent en environ 60 à 70 % de réceptions à titre isolé et 30 à 40 % de réceptions individuelles nationales. Depuis plusieurs années, les réceptions individuelles nationales (pour les véhicules neufs) se maintiennent à un niveau constant. Toutefois, les réceptions à titre isolé évoluent de façon beaucoup plus aléatoire d'une année à l'autre. Ces réceptions, qui visent des véhicules déjà immatriculés, sont par exemple utilisées pour l'homologation de véhicules aménagés en camping-cars ou pour l'importation de véhicules étrangers. La situation sanitaire de ces dernières années ainsi que la conjoncture économique ont vraisemblablement limité ce type de projets, souvent portés par des particuliers.

Les réceptions complexes : une baisse grâce au travail des équipes de la DREAL

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 déceler 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 « véhipôle atlantique ».

Évolution des réceptions complexes par type de réceptions



Sur les trois dernières années, le nombre de réceptions complexes traitées a diminué (- 25%). Ceci est notamment le reflet des constructeurs de véhicules routiers qui, sur incitation de la DREAL, 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 baisse (voir ci-après). On peut également noter que, en 2022, 80 % des réceptions complexes ont été réalisées au profit d'un seul constructeur de véhicules, localisé en Ille-et-Vilaine.

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

Depuis 2019, les demandes de réceptions nationales par type de véhicules agricoles sont en forte hausse (2,5x le flux habituel sur la période). 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 2019 et 2020 et elle s'est poursuivie jusqu'en 2022. Il s'agit de dossiers complexes, nécessitant un haut niveau de technicité et des habilitations spécifiques pour les opérateurs en charge de leur instruction.

Évolution de la réglementation sur le freinage des véhicules agricoles et forestiers au 1^{er} janvier 2025

L'article 17 du règlement européen délégué n°2015/68 du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers sera applicable à compter du 1^{er} janvier 2025.

Cet article vise à interdire « la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules neufs équipés de liaisons hydrauliques du type à une seule conduite ». À compter de cette date, l'homologation d'un véhicule équipé d'une seule ligne de conduite de freinage ne sera donc plus possible.

Par ailleurs, à compter de cette même date, un procès-verbal (cf. annexe 2 de l'arrêté ministériel du 19 décembre 2016 relatif à la réception des véhicules agricoles et forestiers et de leurs systèmes, composants et entités techniques) de conformité au règlement 2015/68 sera nécessaire pour l'homologation des dispositifs de freinage et des liaisons de freinage avec les remorques (sauf pour les véhicules de catégorie S2a de type « charrue à socs » ou « charrue à disques »). Ce document pourra être issu d'un essai de freinage sur le véhicule ou directement du constructeur d'essieu/frein. Un dispositif de répartition de la charge pourra également être imposé dans certains cas.



Olivier Brosseau / Terra

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)

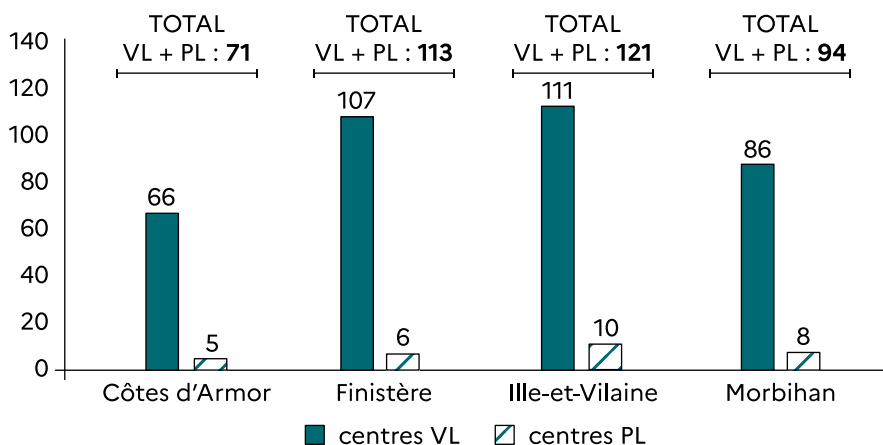
PL : cas général, tous les ans. Cas particulier d'une activité de transport de personnes (autocars, autobus) : tous les 6 mois.

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.

399 centres agréés de contrôle technique

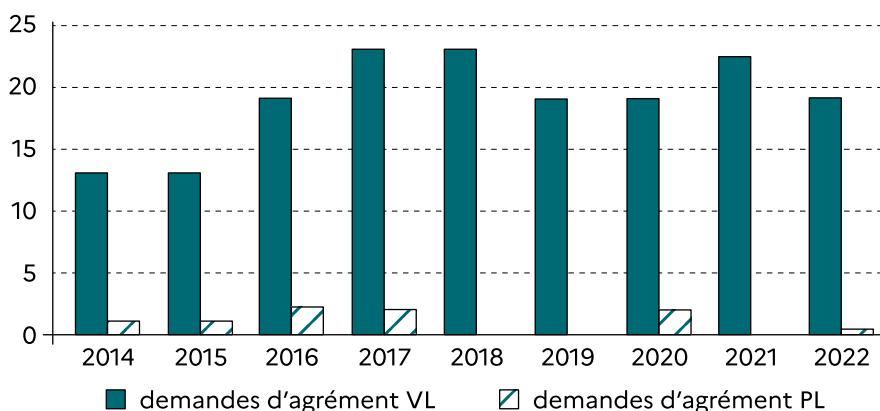
Nombre de centres agréés au 01/01/2023



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.

La Bretagne compte 370 centres VL et 29 centres PL agréés. 91 % des centres VL et 50 % des centres PL sont rattachés à un réseau. Les principaux sont Auto Sécurité, Secta Autosur, Vivauto / Autovision, Dekra Automotive, Securitest.

Nombre de demandes d'agréments de centres instruites par la DREAL

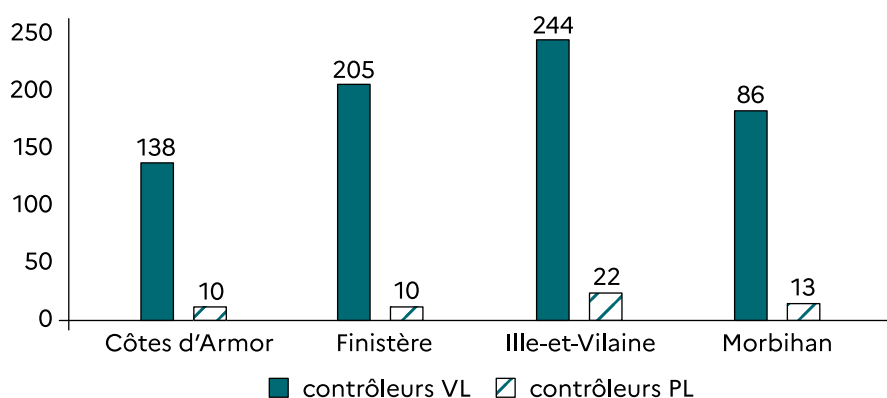


824 contrôleurs agréés pour un contrôle technique sécurisé

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.

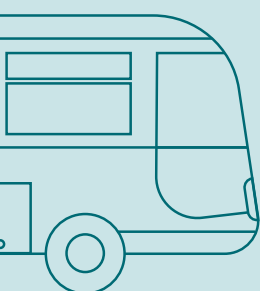
La Bretagne compte 769 contrôleurs VL et 55 contrôleurs PL agréés.

Nombre de contrôleurs agréés au 01/01/2023



Simplification et lisibilité de l'action de l'État : 1^{er} bilan de la mise en place au 1^{er} janvier 2021 de la plateforme interdépartementale d'instruction des agréments 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 préfetures (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 préfetures de département. Objectif recherché : davantage de lisibilité et d'efficacité. Cet objectif a été pleinement atteint pour la plus grande satisfaction de nos bénéficiaires. 202 demandes d'agrément de contrôleurs ont été instruites en 2022 (207 en 2021 - 24 en 2020)



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

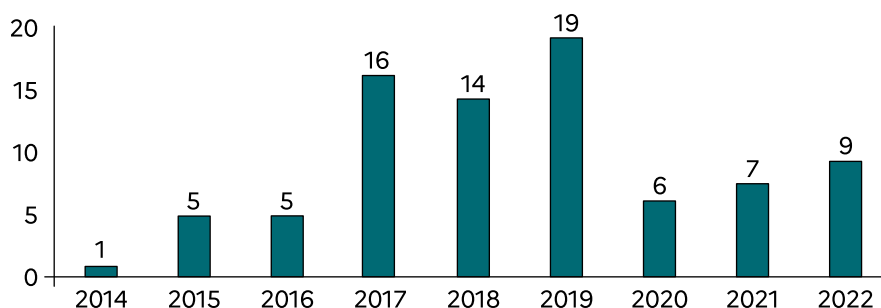
La surveillance des centres et contrôleurs est réalisée par les agents de la DREAL pour le compte des préfets de département. Elle s'opère de manière inopinée et de façon ciblée ou périodique. Depuis 4 ans, **près de 60 % des supervisions de contrôleurs sont réalisées en renouvellement** de contrôle technique (voir encadré)

Sur les 4 dernières années 2019-2022, 459 contrôleurs VL et 36 contrôleurs PL ont fait l'objet d'une surveillance par la DREAL Bretagne.

Sur les 4 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 4 dernières années, 9 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).

Sanctions prononcées à l'encontre des centres et contrôleurs



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...

À compter du 27 mars 2022, la réglementation a évolué pour faciliter la mission des agents des DREALS en charge des surveillances des centres et contrôleurs : affichage obligatoire de la possibilité de renouvellement dans la zone d'accueil du public, engagement par les contrôleurs des centres à faciliter la mission des agents en charge des surveillances.

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 (16 centres répartis sur 40 sites du 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.

La DREAL Bretagne assure un contrôle du déroulement des formations dans les centres mais aussi dans les entreprises, pour vérifier le respect de l'agrément délivré ainsi que du programme des formations obligatoires.

Contrôle des centres de formation FIMO / FCO

Six contrôles in situ ont été menés par la DREAL : 1 en 2021 et 5 en 2022, afin de vérifier les conditions administratives et pédagogiques de déroulement des formations.

Les contrôles se sont majoritairement déroulés dans de bonnes conditions.

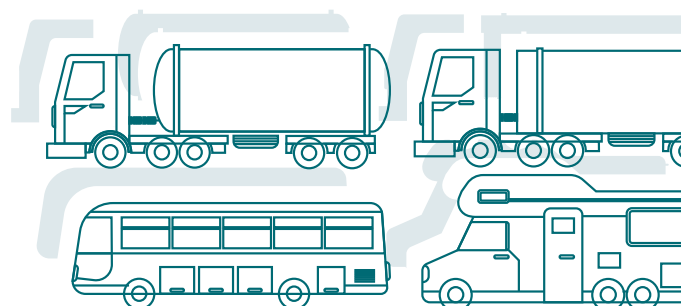
Globalement, la qualité de la formation est satisfaisante. Le suivi administratif des différents documents manque parfois de traçabilité et d'organisation. Toutefois, seul un centre de formation a fait l'objet d'une sanction.

Transporteur : une profession réglementée

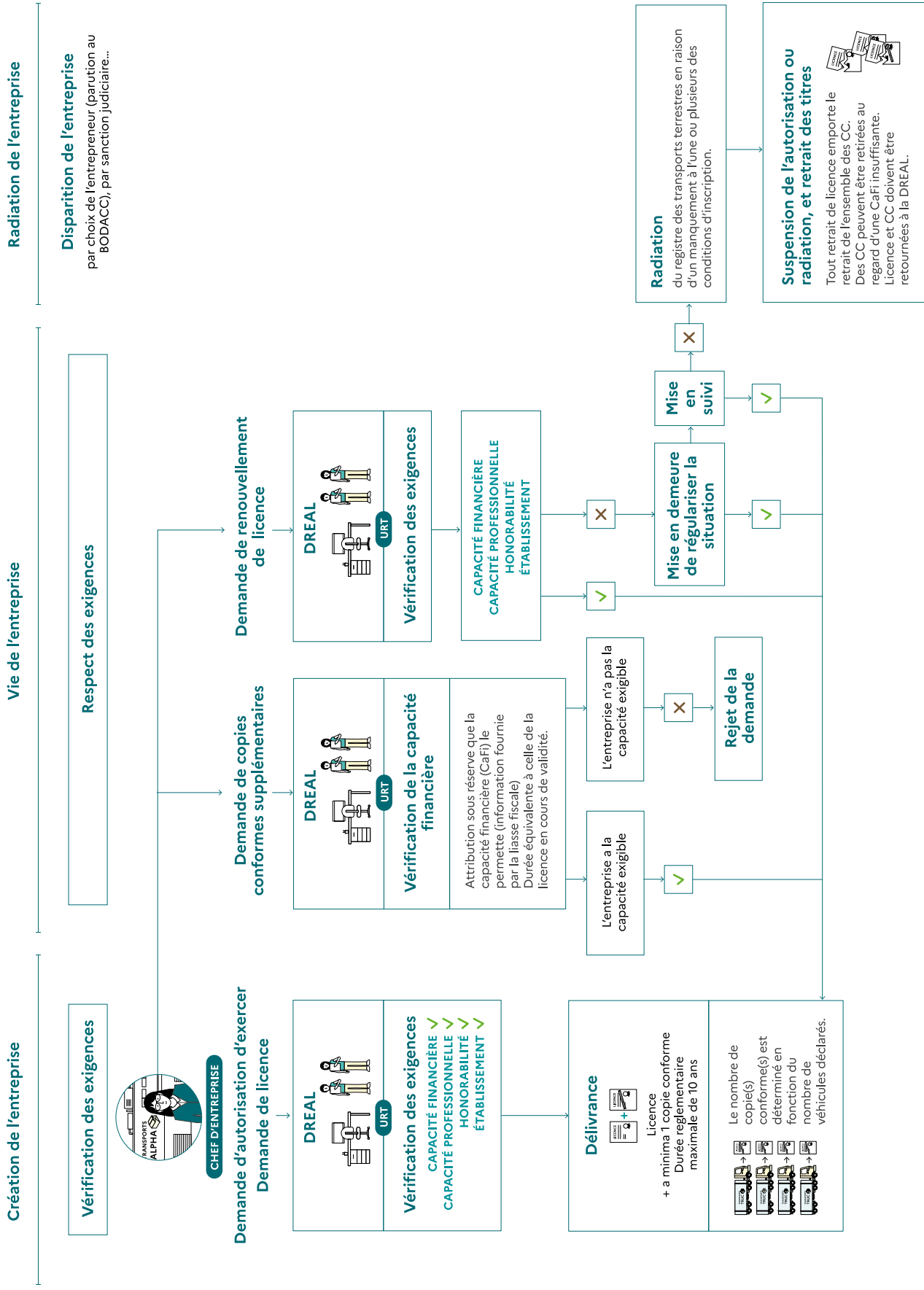
Les transports routiers de marchandises et de voyageurs jouent un rôle primordial dans notre économie et dans l'aménagement de notre territoire. Ces activités s'exercent dans le cadre d'un contexte réglementaire national et européen. Garante de la bonne application de la réglementation, la DREAL Bretagne 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. A 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 ou 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 TITRES ADMINISTRATIFS TOUT AU LONG DE LA VIE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT



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 gestionnaires de transport, elle est exigée de la personne d'assurer la direction permanente et effective des activités de transport de l'entreprise.

Il existe 5 types d'attestation de capacité professionnelle :

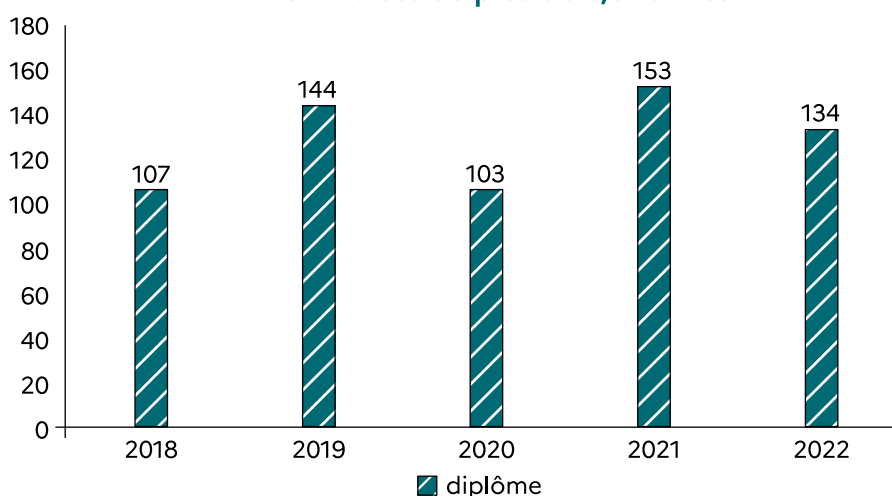
- transport routier de marchandises « lourd » (>3,5 t) ;
- transport routier de marchandises « léger » (<3,5 t) ;
- transport routier de voyageurs de plus de 9 places ;
- transport routier de voyageurs de moins de 9 places ;
- commissionnaire.

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, 3 ou 2 ans, sous conditions, pour l'activité de commissionnaire en tant que gérant de l'entreprise ;
- un examen annuel, assuré par la DREAL Pays de Loire pour ce qui concerne la Bretagne, en transport lourd et en commissionariat 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.

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

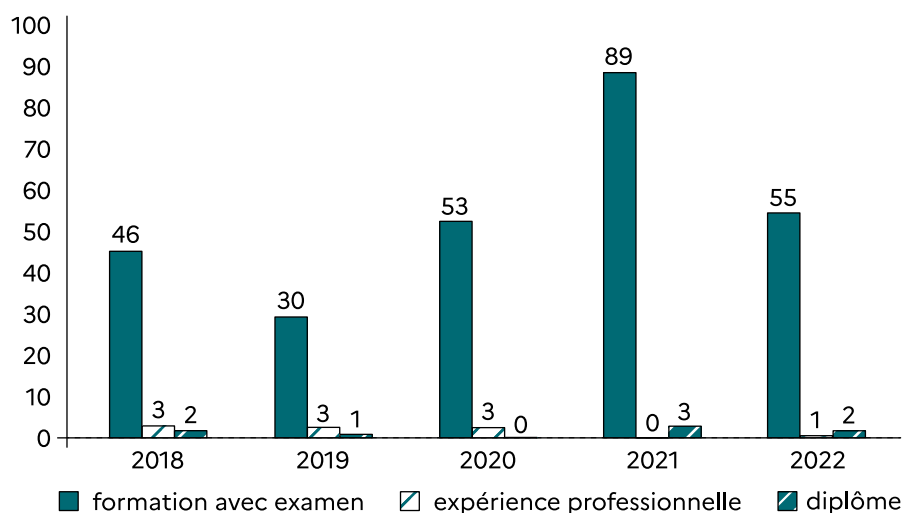
Attestation de capacité professionnelle : Marchandises de plus de 3,5 tonnes



Sur les cinq dernières années, le nombre d'attestations en transport lourd délivrées par la voie des diplômes a tendance à augmenter. Le niveau atteint en 2021 est probablement dû à un effet rebond après la baisse de 2020 liée à la crise sanitaire.

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. De ce fait, un seul cas a été reconnu en 5 ans.

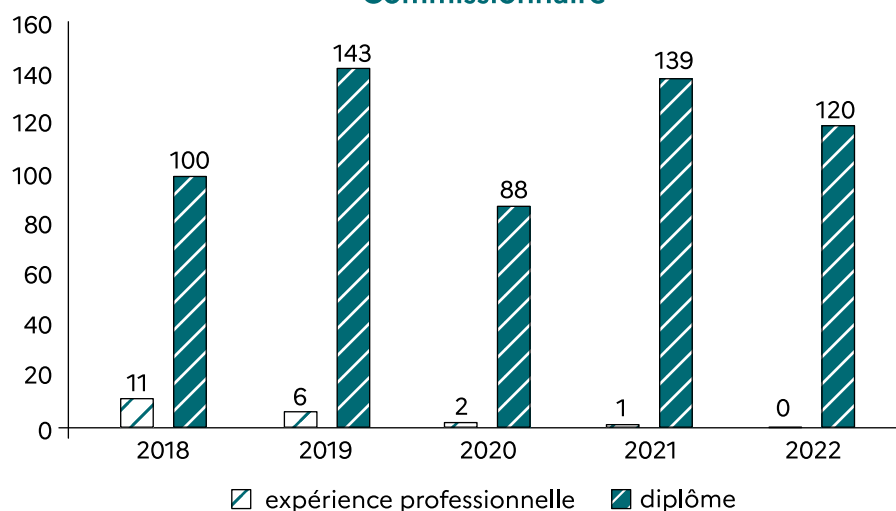
Attestation de capacité professionnelle : Marchandises de moins de 3,5 tonnes



Sur les 5 dernières années le nombre d'attestations délivrées annuellement, sans tenir compte de 2021 qui peut être considéré comme une conséquence de la crise sanitaire, est en moyenne de 46.

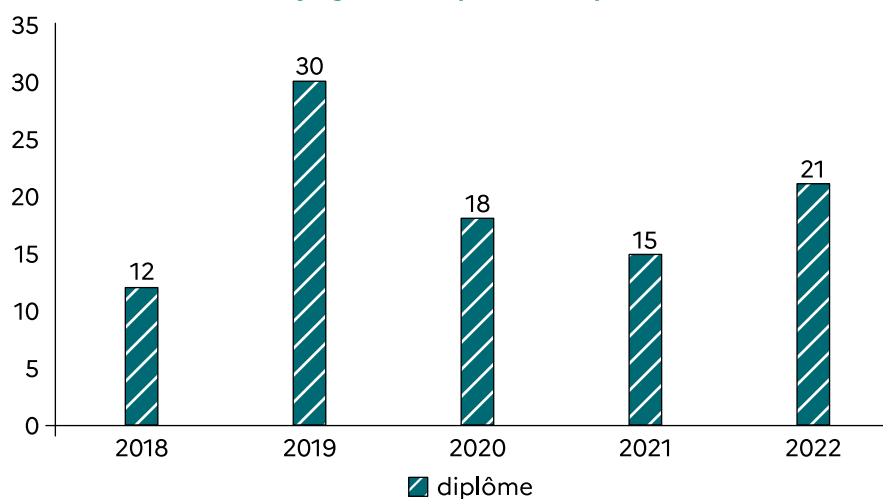


Attestation de capacité professionnelle : Commissionnaire



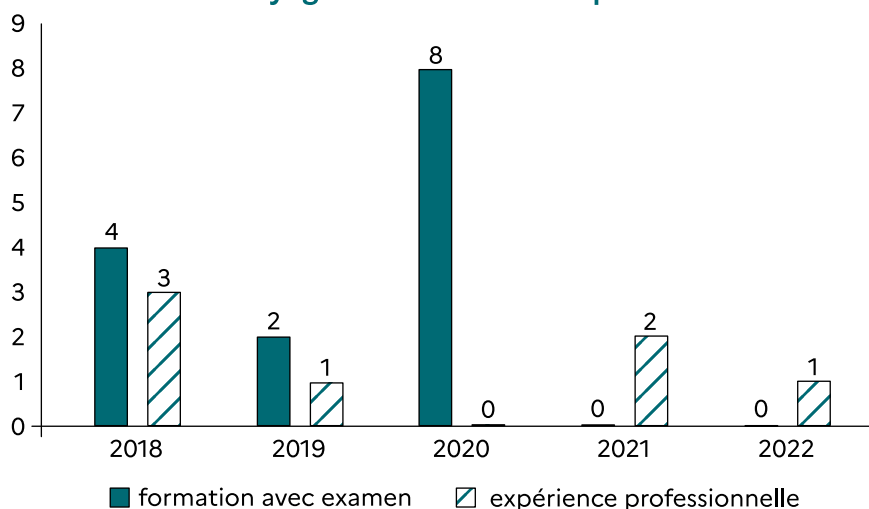
On constate la même tendance pour les attestations de capacité permettant l'exercice de la profession de commissionnaire de transport que pour celles de marchandises de plus de 3,5 tonnes : la voie d'accès par les diplômes se développe pendant que les cas de délivrance par expérience professionnelle se réduisent.

Attestation de capacité professionnelle : Voyageurs de plus de 9 places



En 5 ans il n'y a eu aucun cas d'attestation de capacité de transport de voyageurs de plus de 9 places délivrées par expérience professionnelle. Il y a eu peu de demandes de ce type et celles-ci ne satisfaisaient pas les conditions nécessaires. La voie d'accès par diplôme est, là encore, la voie principale et celle-ci poursuit une croissance linéaire.

Attestation de capacité professionnelle : Voyageurs de moins de 9 places



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.

Toutefois, en raison d'un nombre insuffisant de candidats, il n'y a pas eu de sessions de formation pour la capacité liée aux voyageurs de moins de 9 places en 2021 et une unique session s'est tenue en 2022 mais a été clôturée en 2023. Ainsi seuls des cas d'expérience professionnelle ont été validés sur cette période.

Les dossiers impliquant un diplôme reconnu suivi du passage de l'examen d'un centre de formation ont été inexistantes.

Exigence de Capacité financière

Cette exigence vise à garantir que les entreprises de transport par route « disposent d'une capacité financière minimale pour assurer leur démarrage correct et une bonne gestion » (règlement CE n°1071/2009).

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 :

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

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

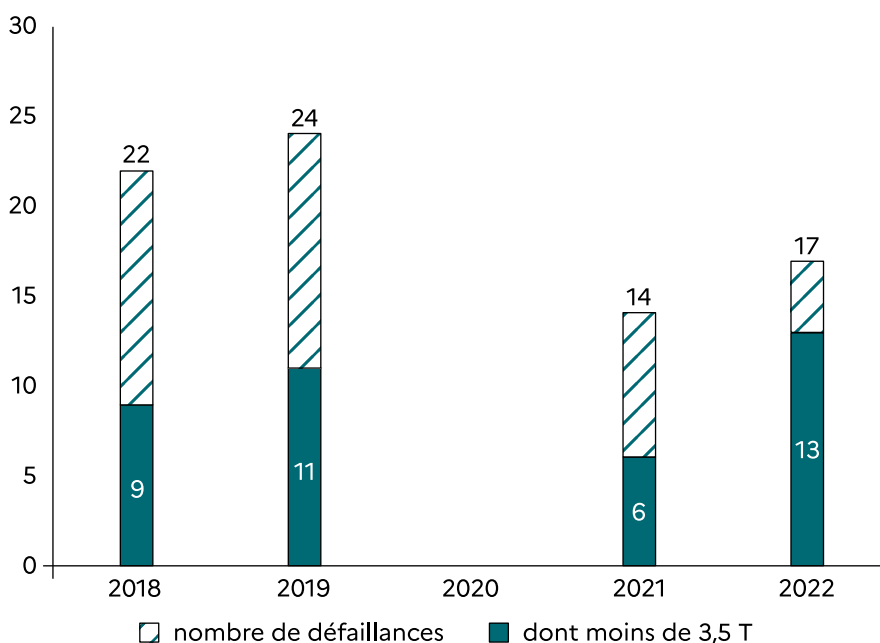
Lorsque l'entreprise ne respecte plus cette exigence, la DREAL la met en demeure d'apporter des éléments permettant d'analyser sa situation et de démontrer qu'elle peut renouer avec une situation de bonne gestion. Elle doit se saisir de cette opportunité pour présenter son activité précise, analyser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

L'insuffisance de capitaux propres peut aboutir à la radiation de l'entreprise.

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).

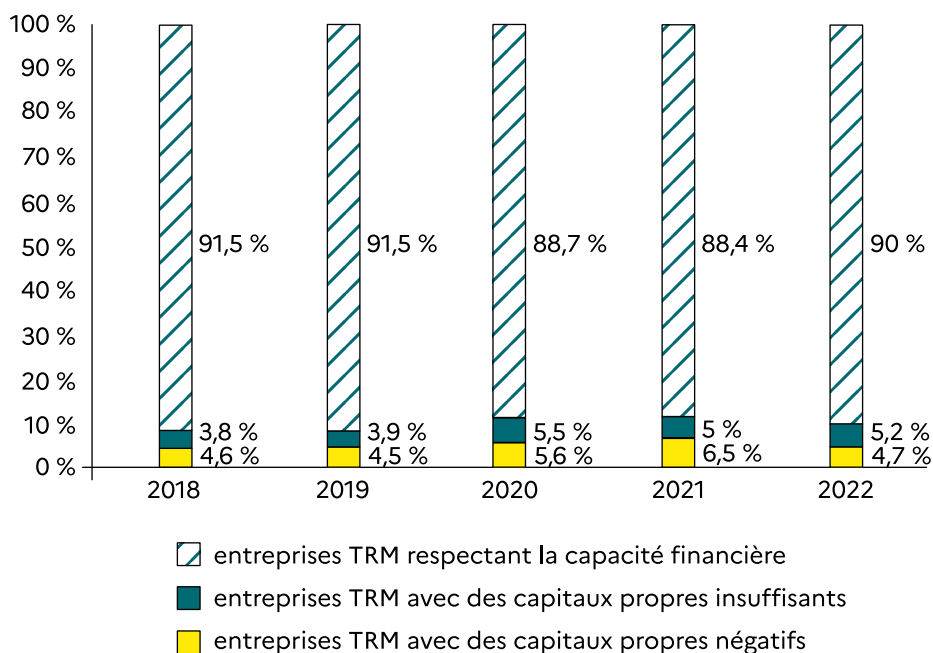
Nombre de défaillances parmi les radiations



La situation très particulière en 2020 ne permet pas d'estimer le nombre de défaillances.

Après un pic observé en 2017 et une stabilisation en 2018 et 2019, le nombre de défaillances a baissé en 2021 et n'a connu qu'une petite hausse en 2022. La majorité des défaillances concernent des entreprises de petite taille et la part des entreprises réalisant du transport léger tend à représenter la plus grosse partie de ces défaillances.

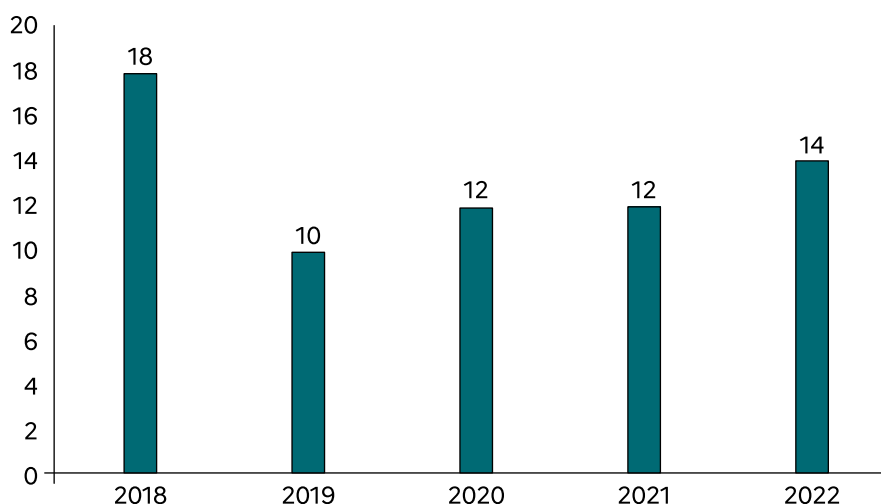
Respect de la capacité financière



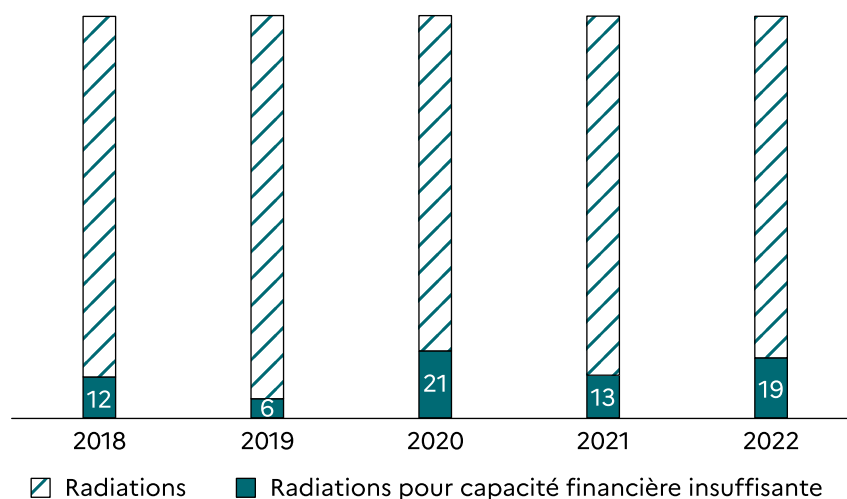
Le respect de la capacité financière en 2022 revient sensiblement au niveau de 2018 soit près de 90 % des sociétés inscrites respectant cette exigence. Pour 2022, le nombre d'entreprises avec des capitaux propres positifs mais insuffisants augmente de 1,5 point.

Les situations de non-respect tendent de plus en plus vers des dégradations progressives plutôt que soudaines. Ce type de dégradation reflète davantage des difficultés de rentabilité (donc structurelles) que des circonstances conjoncturelles.

Nombre de radiations pour capacité financière insuffisante



Part, en pourcentage, des radiations pour capacité financière insuffisante sur le total des radiations



Les radiations réalisées de 2020 à 2022 concernaient des situations financières dégradées antérieurement à la crise COVID.

Une hausse constante des radiations pour défaut de capacité financière est constatable depuis 2018 même si le nombre variable de radiations par an ne permet pas de stabiliser un pourcentage représentatif de cette évolution.

Les évolutions du paquet Mobilité qui concernent le registre des transports

Le code des transports routiers a été modifié en 2022, en application du « paquet mobilité », série de mesures adoptées par l'Europe en 2020 .

À compter du 21 mai 2022, les opérations de transport routier de marchandises dans l'espace économique européen (y compris la France) avec des véhicules compris entre 2,5 T et 3,5 tonnes devront être réalisées sous couvert d'une licence communautaire, les conducteurs devront disposer à bord de ces véhicules de copies conformes de licence communautaire comportant la mention "inférieur ou égal à 3,5 tonnes". (Décret n°2022-1147 du 10 août 2022)

Afin de faciliter le respect de la condition d'établissement et la lutte contre le travail dissimulé, chaque entreprise inscrite au registre des transports routiers doit renseigner les numéros d'immatriculation des véhicules exploités sous licence, ainsi que les effectifs des salariés.

Ces déclarations doivent se faire en ligne sur <https://demarches.developpement-durable.gouv.fr>

La déclaration des immatriculations doit se faire « au fil de l'eau ». Celle des effectifs est à faire une fois par an (déclaration à faire avant le 31/03 de l'année N+1 pour l'année N).

Le registre des transporteurs⁴ : 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 décembre

	MARCHANDISES			VOYAGEURS		
	LTI	LC	Total	LTI	LC	Total
2018	802	1 474	2 276	748	104	852
2019	801	1 469	2 270	729	111	840
2020	819	1 494	2 313	691	109	800
2021	794	1 487	2 281	641	96	737
2022	762	1 536	2 298	604	99	703

Copies conformes valides au 31 décembre

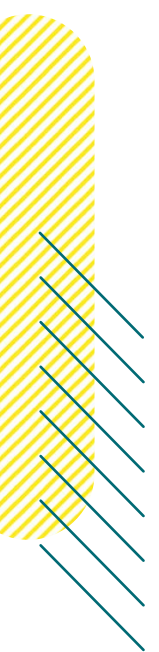
	MARCHANDISES			VOYAGEURS		
	CC LTI	CC LC	Total	CC LTI	CC LC	Total
2018	4 921	24 573	29 494	2 870	5 640	8 510
2019	5 574	25 246	30 820	2 917	5 572	8 489
2020	6 007	25 092	31 099	2 659	5 860	8 519
2021	6 169	25 182	31 351	2 877	5 571	8 448
2022	5 760	25 935	31 695	2 882	5 857	8 739

De 2018 à 2022 le nombre de licence tend à diminuer pour toutes les activités, à l'exception de la licence communautaire de marchandises qui était stable mais connaît une recrudescence en 2022. *A contrario*, le nombre de copies conformes augmente pour toutes les licences. L'activité se concentre donc davantage sur des structures plus importantes.

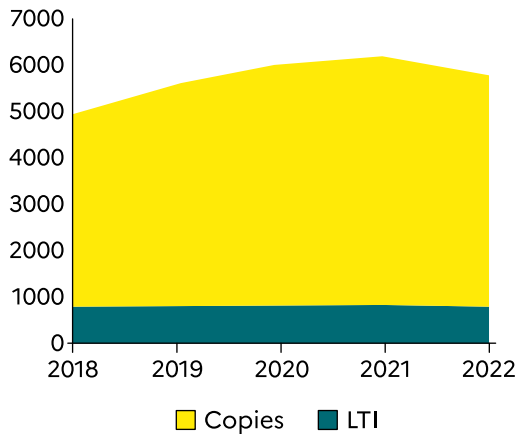
⁴ TRM : article R3211-8 du Code des transports ; TRV : article R3113-4 du Code des transports ; Commissionnaire : article R1422-1 du Code des transports

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.

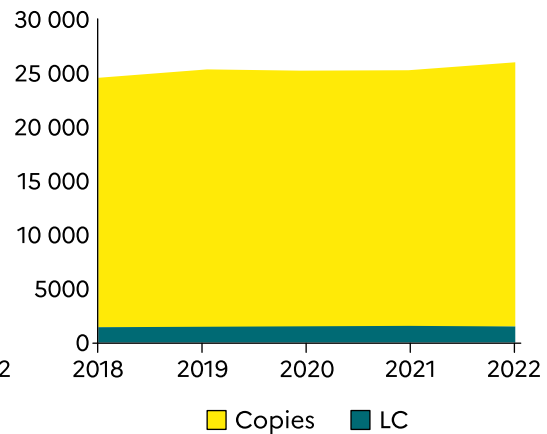
À une échelle moindre, le nombre de copies conformes pour le transport de voyageurs en moins de 9 places a augmenté deux fois plus (+ 8 %) que celui en plus de 9 places.



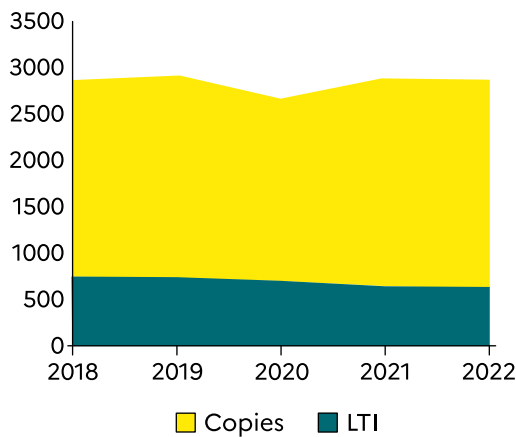
Marchandises léger



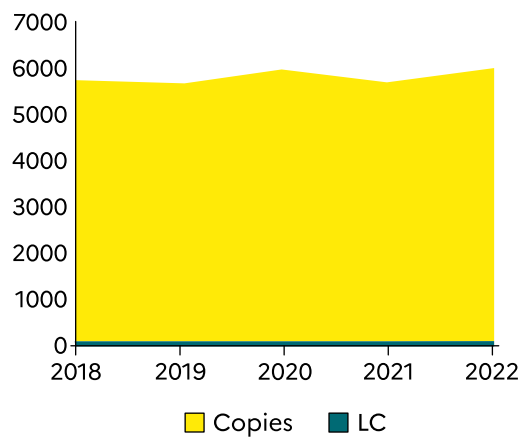
Marchandises lourd



Voyageurs léger



Voyageurs lourd



Le paquet mobilité

Adopté en 2020 par l'union européenne, le paquet mobilité est construit autour de deux règlements et une directive qui ont pour but de moderniser et améliorer la régulation des transports au plan européen. Les principales mesures adoptées, qui entrent progressivement en vigueur, sont les suivantes :

Août 2020

- Ajout de la « rapidité de livraison » dans les conditions en fonction desquelles un conducteur ne peut pas être rémunéré
- Interdiction du temps de repos hebdomadaire normal de 45 heures en cabine
- Retour du conducteur au pays de résidence ou pays d'établissement de son employeur, toutes les 4 semaines

Février 2022

- Retour du véhicule dans le pays d'établissement toutes les 8 semaines
- Période de carence de 4 jours entre deux périodes de cabotage
- Application des règles de détachement au cabotage

Mai 2022

- Obligation pour les transports légers (entre 2,5 t et 3,5 t) à l'international de disposer d'une licence communautaire et de copies conformes avec la mention « inférieur ou égal à 3,5 tonnes »
- Les gestionnaires de ces transports doivent être titulaire d'une capacité professionnelle en transport lourd, et les entreprises sont soumises à la capacité

Août 2022

- Équipement des autorités de contrôle en dispositif de contrôle à distance

Août 2023

- Sur véhicules neufs, installation de tachygraphes enregistrant une position GPS authentifiée

Décembre 2024

- Durée de conservation des éléments justificatifs à bord portée à 56 jours (28 jours auparavant)
- Installation d'un tachygraphe « intelligent » pour tous les véhicules qui avaient un tachygraphe analogique ou numérique

Juillet 2026

- Installation de tachygraphe et respect de la réglementation des temps de conduite et de repos pour les VUL à l'international et en cabotage



Le contrôle de l'activité de transport

Contrôles sur route et à quai

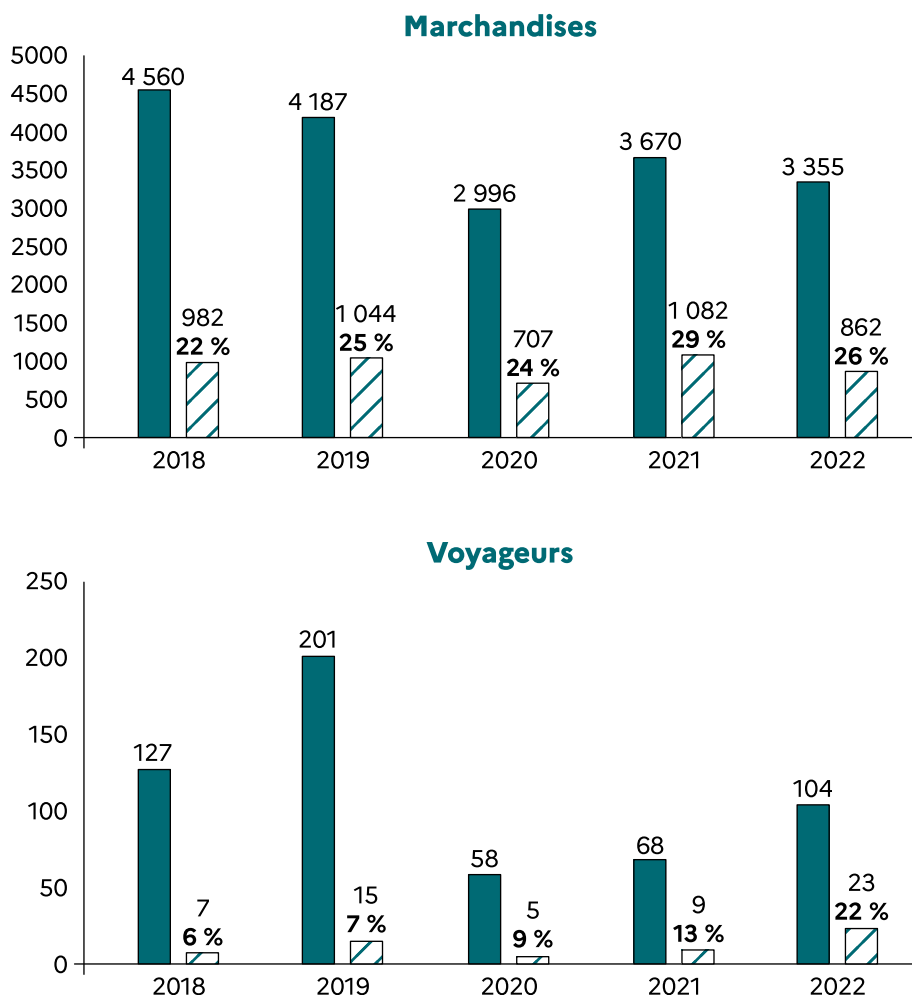
Dans le cadre d'un marché européen des transports extrêmement tendu, le contrôle des transports terrestres répond à la nécessaire régulation des conditions économiques, concurrentielles et d'emploi des salariés. Il s'agit notamment de veiller au respect des réglementations et de détecter les entreprises de transport frauduleuses pour préserver la sécurité des usagers des infrastructures routières et assurer de saines conditions de concurrence. Les opérations sont menées par 22 contrôleurs des transports terrestres (CTT) et un agent chargé de la pesée des véhicules, 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 les quais de chargement.

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

■ véhicules contrôlés ▨ véhicules en infraction



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.

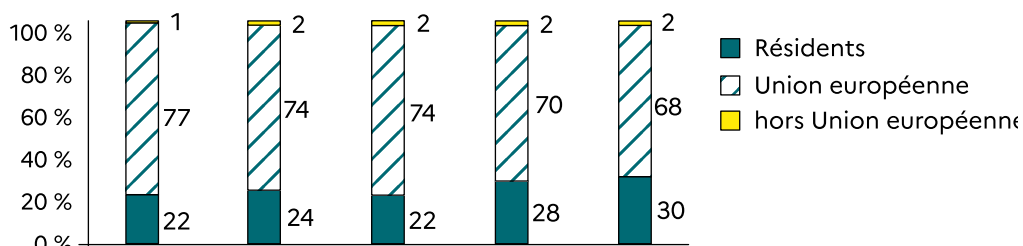
Plusieurs actions ont été menées en 2022 pour le contrôle du transport particulier de personnes, notamment par des véhicules atypiques, comme les petits trains touristiques ou les tuktuks, et des grandes manifestations comme le départ de la route du Rhum.

Transport de Marchandises

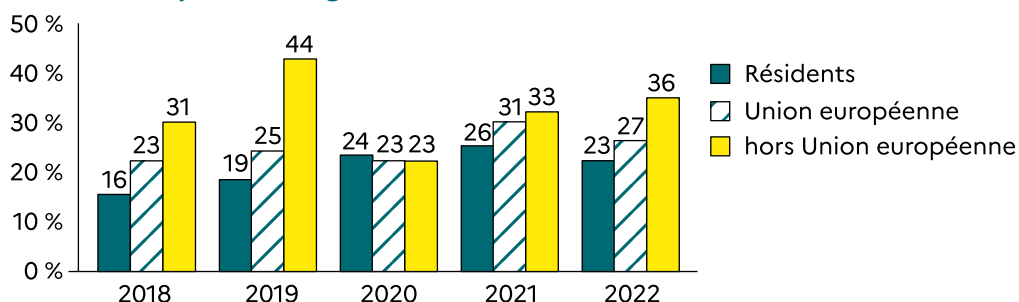
En 2021 et 2022, environ 70 % des véhicules de transport de marchandises contrôlés sont immatriculés hors de France (non résidents). Afin d'assurer un équilibre vis-à-vis des résidents, davantage soumis à des contrôles des forces de l'ordre ainsi qu'à des contrôles en entreprise, les contrôleurs des 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 %. Le taux d'infraction reste légèrement plus important chez les véhicules de l'UE, et davantage encore pour les véhicules hors Union Européenne pour lesquels – hors 2020, année atypique – cette part oscille entre 31 % et 44 %.

Origine des véhicules contrôlés

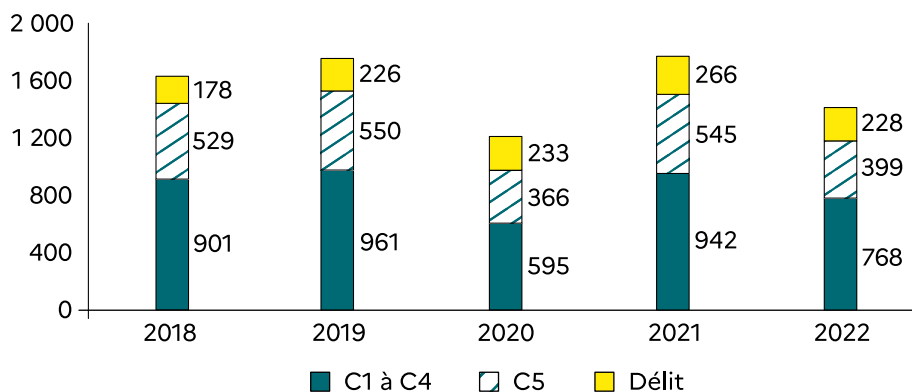


Véhicules en infraction en pourcentage du nombre de véhicules contrôlés

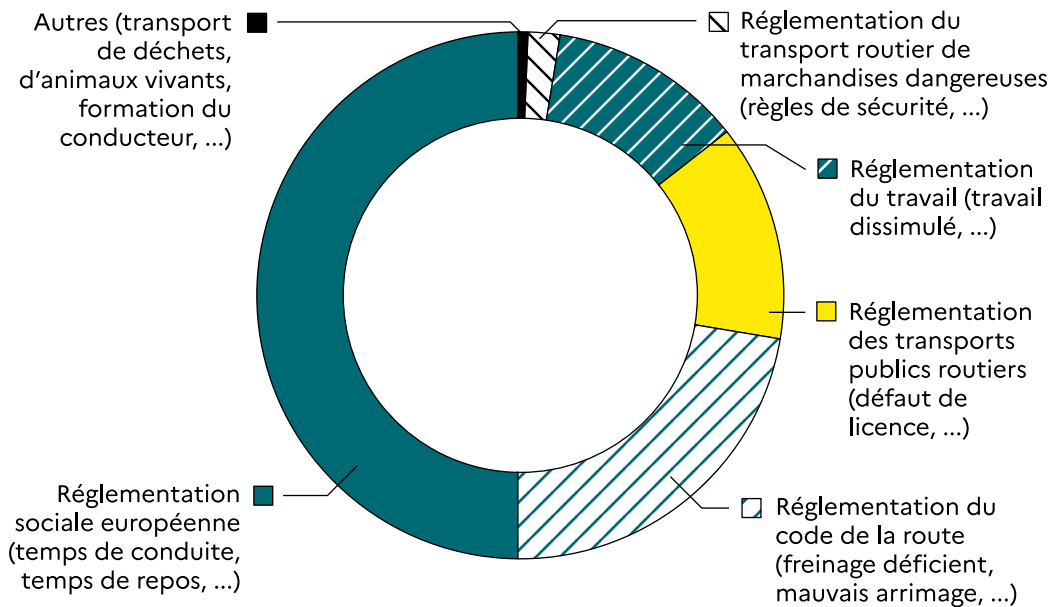


Ces infractions sont sanctionnées par des verbalisations et dans les cas les plus graves aboutissent à l'immobilisation du véhicule. En 2021 et 2022, 8 % à 10 % des véhicules en infraction ont été immobilisés. Durant cette même période, le montant des consignations et amendes perçues s'élève respectivement à 853 k€ à 642 k€.

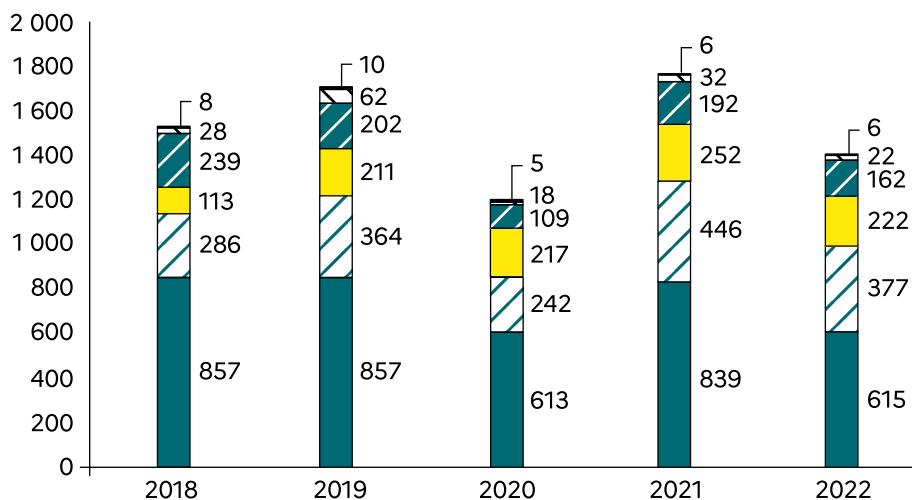
Les infractions constatées : davantage de délits



Répartition des infractions constatées (moyenne sur 2018/2022)



Évolution sur 5 ans



On constate que les infractions relevées sont de plus en plus graves. La part de délits s'accroît sur les cinq dernières années. En 2022, 228 délits (soit 17 % des infractions) ont été relevés.

La part des infractions à la réglementation sociale européenne, qui régit les temps de repos et de conduite, reste largement prépondérante et stable, soit une petite moitié du total des infractions, et la part la plus importante des délits.

Les infractions au code de la route, qui concernent l'état du véhicule ou de l'arrimage, ou les fraudes au limiteur de vitesse, représentent 22 % des infractions, essentiellement des contraventions.

Les infractions à la réglementation de transport public routier, qui concernent les défauts de licence, l'exercice illégal de transporteur, le cabotage irrégulier ou illégal, sont également bien représentées (13 %), avec une grande proportion d'infractions graves (délits).

Les infractions à la réglementation du travail (fraude au temps de travail, travail dissimulé...) représentent 11 % des infractions.



Les contrôleurs des transports de la DREAL partagent avec leurs homologues irlandais leur savoir faire en matière de lutte contre la fraude au chronotachygraphe

En octobre 2022, les contrôleurs des transports terrestres de la DREAL ont présenté à leurs homologues irlandais de la Road Safety Authority (RSA) leur mallette anti-fraude.

Il s'agit d'une tablette «multi-marques» qui permet de se connecter sur les systèmes informatiques embarqués de la plupart des modèles de véhicules poids lourds. L'outil donne accès à des centaines de données techniques, dont la vitesse, la consommation, les paramètres d'étalonnage du chronotachygraphe, etc...

Le contrôleur des transports terrestres effectue à partir de ces données des tests de cohérence pour détecter d'éventuelles fraudes à la manipulation de l'appareil de contrôle qui ont le plus souvent pour objectif de dépasser les temps de conduite maximum autorisés ou de rouler plus vite que les limites.

Une délégation irlandaise de 3 contrôleurs des transports et 1 inspecteur du travail est venue échanger avec ses homologues bretons les 11 et 12 octobre 2022 sur le port de Roscoff. Deux contrôles en commun ont été organisés, qui ont permis de mettre en évidence l'efficacité de la mallette : Sur 8 véhicules contrôlés, les contrôleurs de la DREAL ont détecté deux poids lourds qui avaient subi une manipulation frauduleuse du tachygraphe visant à rouler plus vite - jusqu'à + 6 km/h - que les vitesses autorisées. Les entreprises fraudeuses se sont vu infligées un procès verbal pour délit et les véhicules ont été immobilisés jusqu'à leur remise en conformité.

Les contrôleurs irlandais se sont montrés très intéressés par cet équipement dont ils ne disposent pas. Au delà de l'outil, la collaboration entre les deux pays est amenée à se poursuivre dans le temps.

La pesée des véhicules

Dans le cadre de sa mission de régulation du transport routier, la DREAL Bretagne réalise des contrôles des pesées régulières sur 17 sites principaux répartis sur la région (auxquels s'ajoutent des contrôles ponctuels sur d'autres sites).

L'objectif est de surveiller et sanctionner les véhicules en surcharge, qui ont un impact :

- sur la sécurité des autres usagers : un véhicule en surcharge n'a pas le même comportement ni la même capacité de freinage qu'un véhicule chargé sans excès de poids, et donc génère un risque accru d'accident et un facteur aggravant ;
- sur le respect des règles de concurrence entre les entreprises ;
- sur la sauvegarde des infrastructures, car l'augmentation de charges accélère l'usure des chaussées et induit des coûts importants pour la collectivité de remise en état des chaussées.

Pour l'année 2022 le service de pesée de la DREAL Bretagne a mené 133 opérations de contrôle de pesées.

Au total, 3 625 véhicules ont été contrôlés :

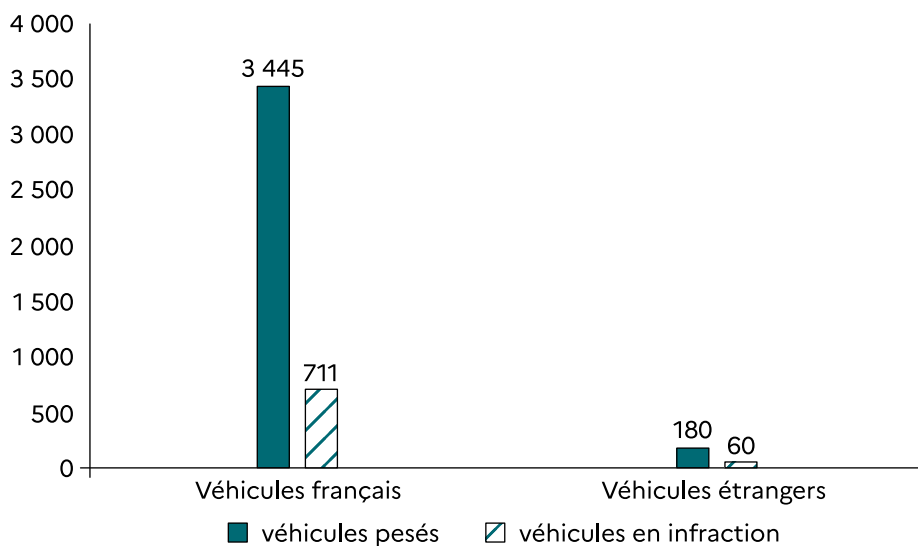
- 3 224 (89%) étaient des véhicules de - 3,5t, et 390 (11 %) étaient des véhicules de + 3,5t ;
- 3 445 véhicules (soit 95 %) étaient immatriculés en France ;
- 180 véhicules étaient immatriculés à l'étranger, dont la grande majorité (158, soit 87 %) étaient des véhicules légers de - 3,5t.

Sur les 3625 véhicules contrôlés, 758 véhicules (21 %) se trouvaient en infraction pour un non-respect de la réglementation routière concernant le poids maximum autorisé, ce qui a déclenché 1552 amendes de catégorie C4.

Le taux d'infraction est du même ordre de grandeur, autour de 21 %, pour les véhicules lourds et légers. Ce taux est stable depuis plusieurs années.

Le taux d'infraction est plus élevé (33%) pour les véhicules étrangers que pour les véhicules français. C'est notamment le cas pour les véhicules légers (36 % de véhicules légers étrangers en infraction).

Bilan 2022 des véhicules pesés en Bretagne



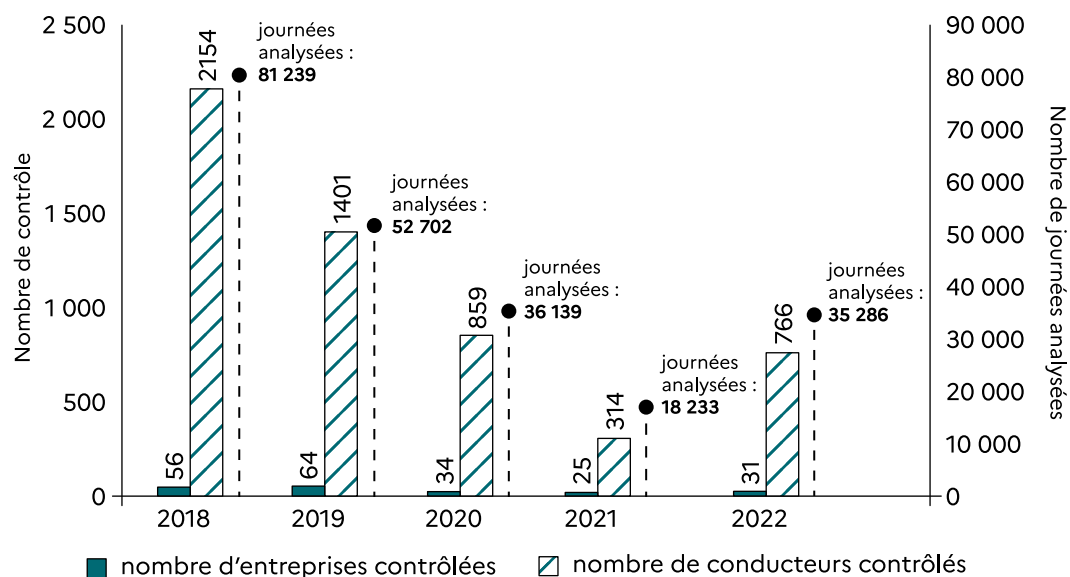
Contrôles en entreprise

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 les plus 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, mais ils peuvent également déboucher sur des PV transmis aux parquets.

Contrôles en entreprise



Suite à la crise du COVID, l'État a décidé de réduire fortement les contrôles en entreprise en 2020. Ils ont repris progressivement à partir de 2021.

Le pavillon polonais en tête du cabotage irrégulier

La Pologne reste en tête des pays caboteurs les plus infractionnistes. La Roumanie et la Lituanie qui étaient bien représentées jusqu'en 2020, sont désormais peu verbalisées.

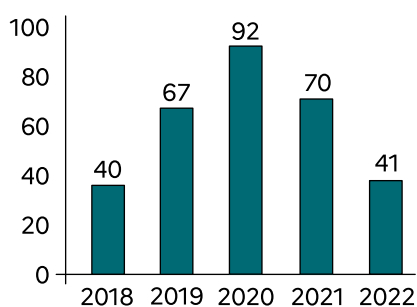
Par contre, la Turquie représente 16 % des infractions au cabotage relevées en 2022.

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.

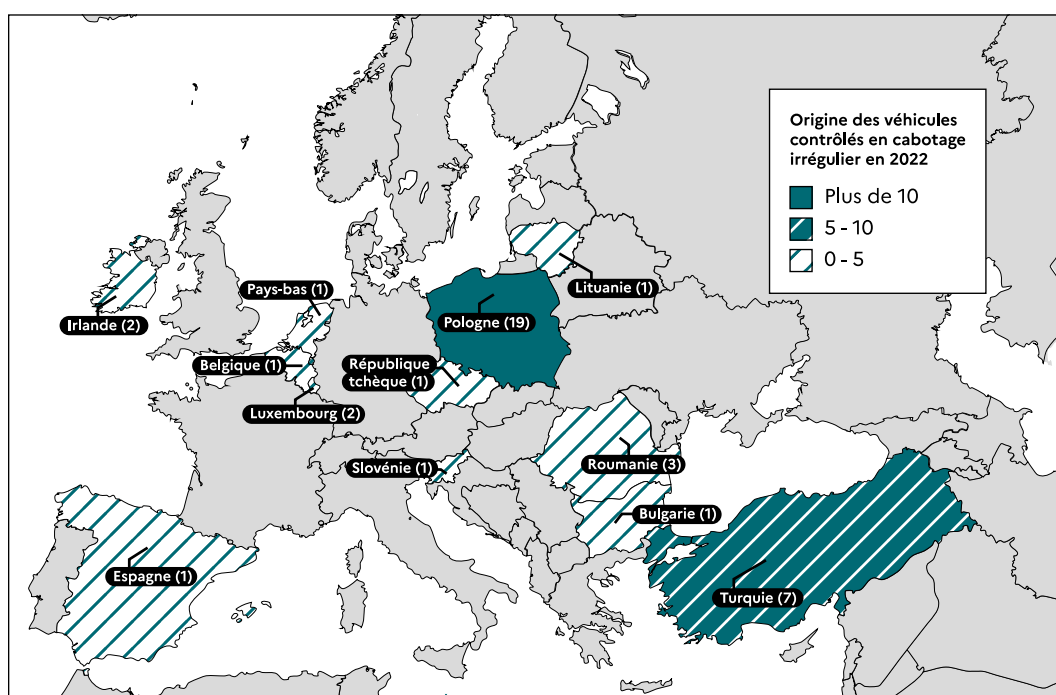
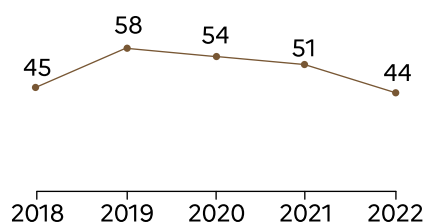
Après la forte poussée de cabotage irrégulier ou illégal constatés en 2020, le niveau d'infractions tend à se réduire depuis 2 ans, probablement du fait des crises COVID et ukrainiennes qui ont perturbé l'équilibre du secteur du transport.

Les véhicules légers (VUL) représentent la moitié des procédures de cabotage, proportion en baisse toutefois sur la dernière année.

Véhicules en cabotage irrégulier



Pourcentage des procédures concernant des VUL



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 2021 et 2022, la commission s'est réunie à 3 reprises, et a examiné et rendu son avis sur sept dossiers d'entreprises en formation marchandises qui ont donné lieu, pour les trois entreprises bretonnes à :

- l'immobilisation de dix véhicules et au retrait de onze copies de licence pour une durée de 3 mois,
- le retrait de 7 copies de licences pour 12 mois.

Les 4 entreprises étrangères (lituaniennes et roumaine) se sont vues sanctionnées par une interdiction de cabotage sur le territoire français pour des durées de 6 mois à 1 an

Enfin, une entreprise a déposé un recours devant la commission nationale de sanctions administrative, qui a confirmé la pertinence de la décision du préfet.

Par ailleurs, 3 entreprises ont déposé un recours contentieux, dont les 3 référés ont été rejetés par le tribunal administratif de Rennes, qui a ainsi confirmé la robustesse juridique des sanctions prises par le préfet.

Les CODAF : dispositifs dédiés à la recherche de fraudes

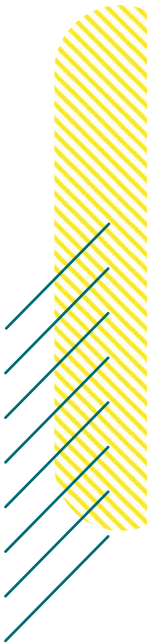
Les comités opérationnels départementaux anti-fraude, réunissent sous la co-présidence du préfet de département et du procureur de la République, les services de l'Etat (police, gendarmerie, administrations préfectorale, fiscale, douanière, DREAL et du travail) et les organismes locaux de protection 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.

Glossaire

- ADEME** : Agence de la transition écologique
- CCPL** : Centre de Contrôle Technique des Poids Lourds
- CCVL** : Centre de Contrôle Technique des Véhicules Légers
- CODAF** : Comité Opérationnel Départemental Anti-Fraude
- QCQ** : Carte de Qualification de Conducteur
- CTSA** : Commission Territoriale des Sanctions Administratives
- CTT** : Contrôleur des Transports Terrestres
- DREETS** : Direction Régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et de la solidarité
- 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 Interieur
- 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
- URT** : Unité de Régulation des Transports
- 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

Homologation des véhicules, agréments et surveillances du contrôle technique

- <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/vehicules-r109.html>
- vehicules-bretagne@ecologie.gouv.fr

Régulation et contrôle des transports

- <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/transports-routiers-r1510.html>

Unité régulation des transports

- urt-bretagne@ecologie.gouv.fr

Capacité professionnelle

- capro-bretagne@ecologie.gouv.fr

Formations FIMO – FCO

- fimofco-bretagne@ecologie.gouv.fr

Médailles d'honneur des transports

- medailletransport-bretagne@ecologie.gouv.fr

DREAL Bretagne, juillet 2023

Division des transports routiers et sécurité des véhicules

- ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
- <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr>

Crédits photo : DREAL Bretagne, Olivier Brosseau / Terra

Conception : Allison Gaulier - DREAL Bretagne



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**