



**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**

**2023 / 2024**



## 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 :

- Les pages web des activités de la division sont régulièrement mises à jour 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.  
**Nos pages sur le site de la DREAL Bretagne** : <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/mobilites-infrastructures-et-transport-r7.html>
- Des permanences téléphoniques sont assurées 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.

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 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 internationales successives, 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 opérationnels départementaux anti-fraude), la DREAL noue des partenariats efficaces pour lutter contre des fraudes toujours plus sophistiquées et des organisations plus agiles. Par ailleurs, le contrôle technique des véhicules de catégorie L (cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles à moteur, quadricycles légers et lourds à moteur, quads routiers légers, lourds et tout terrain à moteur) rendu obligatoire à compter du 15 avril 2024 selon leur date de 1<sup>ère</sup> mise en circulation a généré un fort surcroît d'activité pour l'instruction des demandes d'agrément des centres et des contrôleurs techniques. 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 des années 2023 - 2024 qui témoigne de la technicité, l'implication et le professionnalisme des 50 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.



**Éric Fisse**  
Directeur  
régional





# Sommaire

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

# Chiffres clés

## Homologation & contrôle technique

**4 635**

actes de réceptions et de mise en circulation de véhicules,

dont **110**  
réceptions en série

**+30 %**

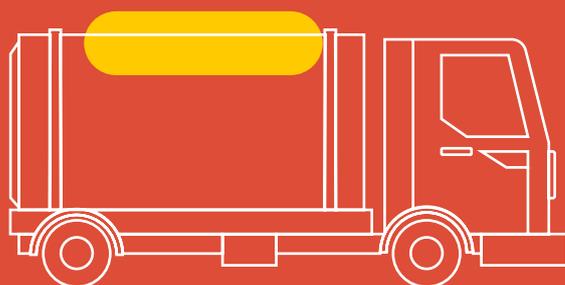
de réceptions sur des véhicules neufs (réceptions individuelles nationales)  
par rapport à 2021-2022

**590**

centres agréés de contrôle technique en Bretagne

**1 080**

contrôleurs techniques agréés en Bretagne



# Chiffres clés

## Gestion et contrôle des transports routiers

18

centres principaux de formation agréés des conducteurs routiers

(répartis sur 40 sites)

90,5 %

des entreprises respectent la capacité financière obligatoire

27 %

des véhicules contrôlés sont en infraction

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

3 212

entreprises inscrites au registre des transports

(voyageurs + marchandises)

6 538

véhicules contrôlés sur route entre 2023 et 2024

155

contrôles en entreprise



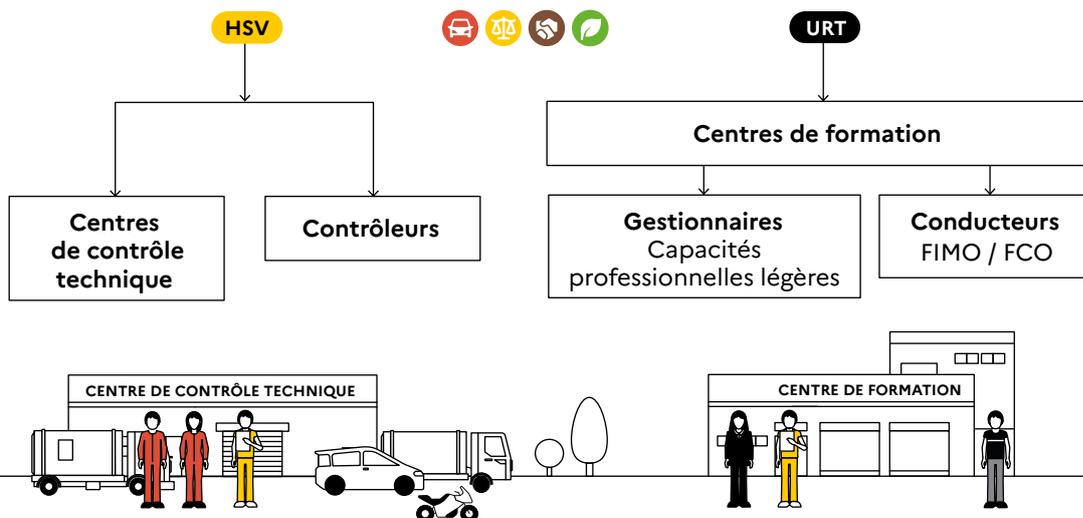
# LES MISSIONS DE LA DIVISION DES TRANSPORTS

Un acteur présent tout au long de la vie de

🚗 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 co

# TRANSPORTS ROUTIERS ET SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Les entreprises de transports pour garantir :

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

**HSV**

Homologation  
et Sécurité des  
Véhicules

**URT**

Unité  
Régulation des  
Transports

**UCTT**

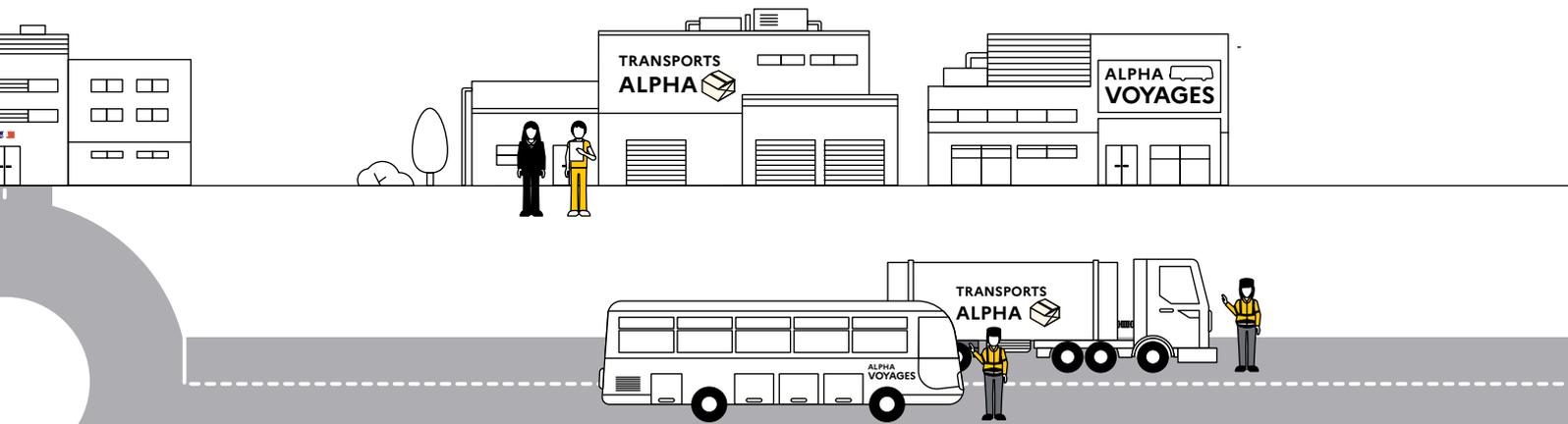
Unité de  
Contrôle des  
Transports  
Terrestres

## 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 (Artifices de  
divertissement, Matières radioactives,...), Poids du chargement,  
Contrôle technique, Détection des fraudes au chronota-  
chygraphe, 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.

### Opérations dites « simples »

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.

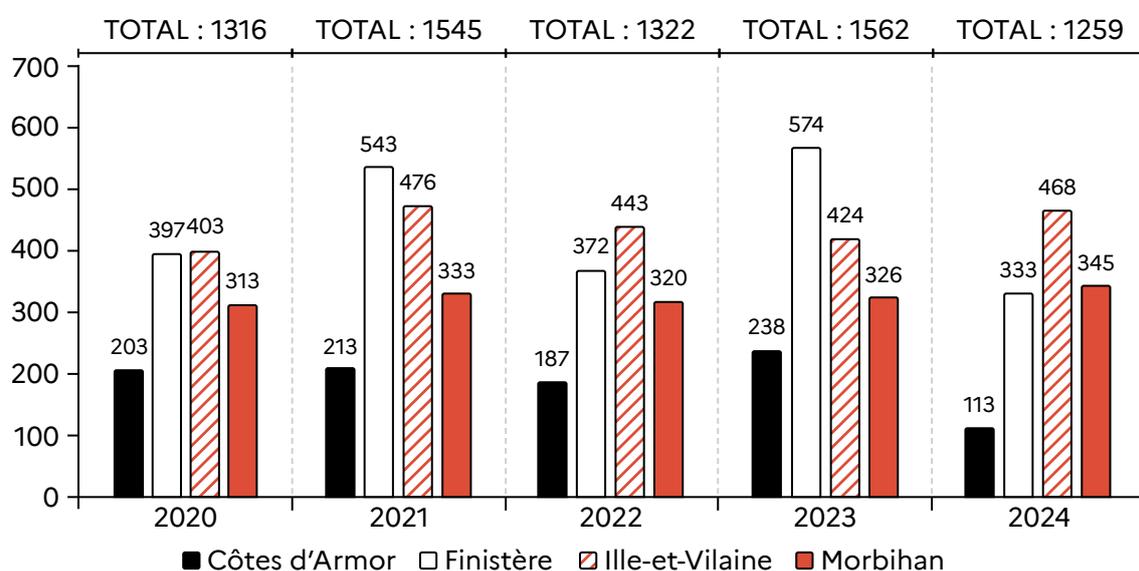
### Opérations dites « complexes »

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, après un parcours de formation spécifique et une période de tutorat par ses pairs.

## Les réceptions simples : entre 1 200 et 1 500 réceptions par an

### Évolution des réceptions simples par département



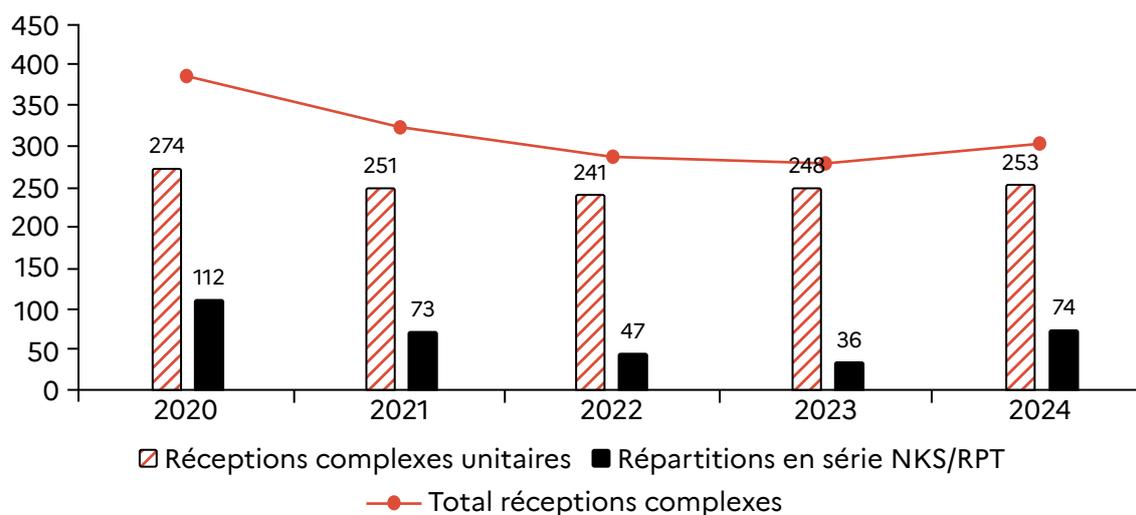
L'évolution du nombre de réceptions simples masque une réalité plus contrastée. En effet, les réceptions simples se répartissent en environ 60 à 70 % de réceptions à titre isolé et 30 à 40 % de réceptions individuelles nationales. Depuis plusieurs années, les réceptions individuelles nationales (pour les véhicules neufs) ont une tendance à la hausse. Toutefois, les réceptions à titre isolé (pour les véhicules usagés) évoluent à la baisse. Sur la période 2023-2024, la conjoncture économique et la hausse du prix des véhicules ont vraisemblablement directement impacté le marché des véhicules de loisirs, certains aménageurs de camping-cars ayant disparu ou ayant diminué leur activité alors que, dans le même temps, de nouveaux acteurs sont apparus. Par rapport aux années précédentes, on peut aussi noter une hausse des réceptions pour des véhicules importés (véhicules transformés à l'étranger ou conçus pour le marché extra-européen).

## 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 approuvateur 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



Après une baisse sur la période 2020-2022, en 2023 et 2024 le nombre de réceptions complexes unitaires est reparti à la hausse. Ces réceptions sont très majoritairement portées par un seul constructeur et concernent des modifications de suspensions pour des véhicules à usage professionnel et des véhicules pour le transport de personnes à mobilité réduite.

En parallèle, sur incitation de la DREAL, des constructeurs de véhicules routiers 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). Bien que l'instruction de ces réceptions en série demande des compétences particulières, cela permet d'éviter le recours à des réceptions unitaires pour des véhicules de même type.

L'évolution du volume des réceptions en série de véhicules agricoles (cas des RPT) est surtout dûe à des évolutions réglementaires successives.

## Évolution de la réglementation sur le freinage des véhicules agricoles et forestiers au 1<sup>er</sup> 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 est applicable à compter du 1<sup>er</sup> 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 ». L'homologation d'un véhicule équipé d'une seule ligne de conduite de freinage n'est donc aujourd'hui 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 est 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 peut être issu d'un essai de freinage sur le véhicule ou directement du constructeur d'essieu/frein. Un dispositif de répartition de la charge peut également être imposé dans certains cas.

Pour que leurs clients puissent ensuite procéder à l'immatriculation des véhicules, tous les constructeurs de véhicules agricoles doivent déposer de nouvelles demandes de réceptions par type pour l'ensemble de leurs gammes, et parfois faire évoluer techniquement leurs véhicules. Une grande part des dossiers des constructeurs bretons a été reçue et instruite en 2024 mais cela se poursuivra également en 2025. Il s'agit de dossiers complexes, nécessitant un haut niveau de technicité et des habilitations spécifiques pour les opérateurs en charge de leur instruction.



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 (VL), les véhicules poids lourds (PL) et les véhicules de catégorie L (CL : à compter du 15 avril 2024, selon la date de 1<sup>ère</sup> mise en circulation du véhicule à 2-3-4 roues) : 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.

### Véhicules légers (VL)

Ils sont contrôlés au plus tard 4 ans après la 1<sup>ère</sup> 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).

### Poids lourds (PL)

Cas général : tous les ans.

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

### Véhicules de catégorie L (CL)

Ils sont contrôlés au plus tard 5 ans après la 1<sup>ère</sup> immatriculation puis tous les 3 ans.

## La conclusion du contrôle technique VL, PL ou CL

Selon le type de défaillances relevées et portées sur le procès-verbal de contrôle technique, le contrôle est :

- **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 les CL, 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 du contrôle.

### Démarrage du contrôle technique des véhicules de catégorie L (CL) à compter du 15 avril 2024

Les véhicules concernés sont les véhicules de catégorie L (L1e à L7e) soumis à immatriculation, c'est-à-dire les véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues, y compris les cyclomoteurs (- de 50 cm<sup>3</sup>), quel que soit leur type de motorisation (thermique ou électrique), à l'exception des motos à usage sportif. Les vélos et cycles à assistance électrique, non soumis à immatriculation, sont exclus du dispositif.

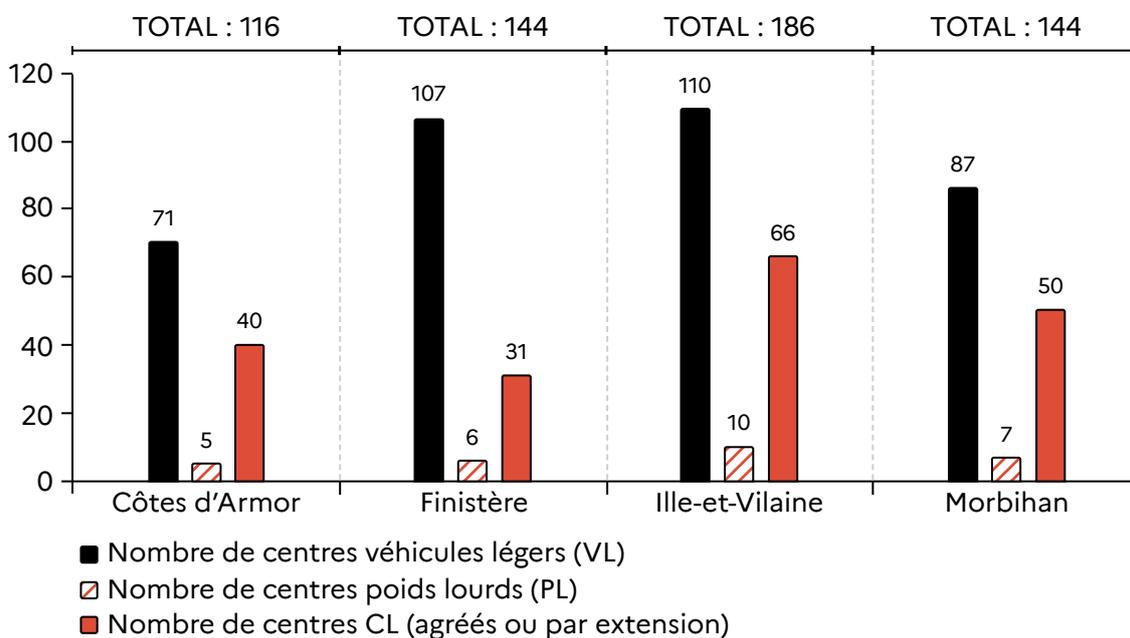
Le contrôle technique des véhicules de catégorie L est obligatoire depuis le 15 avril 2024 : il est réalisé dans des centres de contrôle technique CL qui peuvent également réaliser des contrôles techniques d'autres catégories de véhicules (VL ou PL).

Ces centres CL et contrôleurs CL disposent d'un agrément CL, ou, transitoirement et au plus tard jusqu'au 31 août 2025, d'une extension CL de leur agrément de centre VL ou PL, de leur agrément de contrôleur VL ou PL.



# 590 centres agréés de contrôle technique

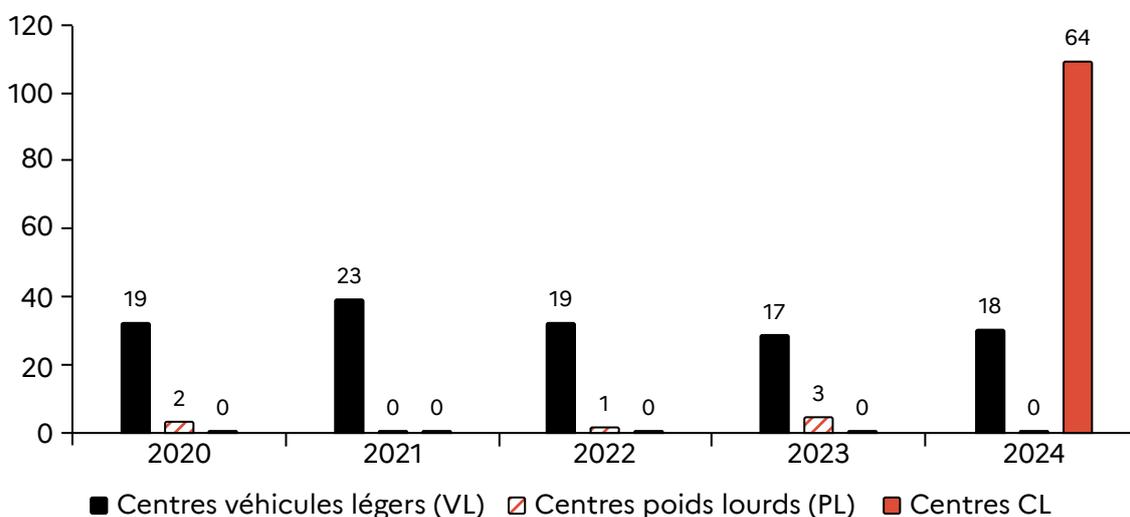
## Nombre de centres agréés au 01/01/2025



Les centres de contrôle technique Véhicules Légers, de catégorie L et Poids Lourds exercent 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. Puis, ils délivrent et notifient l'agrément du centre.

La Bretagne compte 375 centres VL, 187 centres CL et 28 centres PL agréés, rattachés à un réseau ou indépendants.

## Nombre de demandes d'agrément de centres instruites par le DREAL

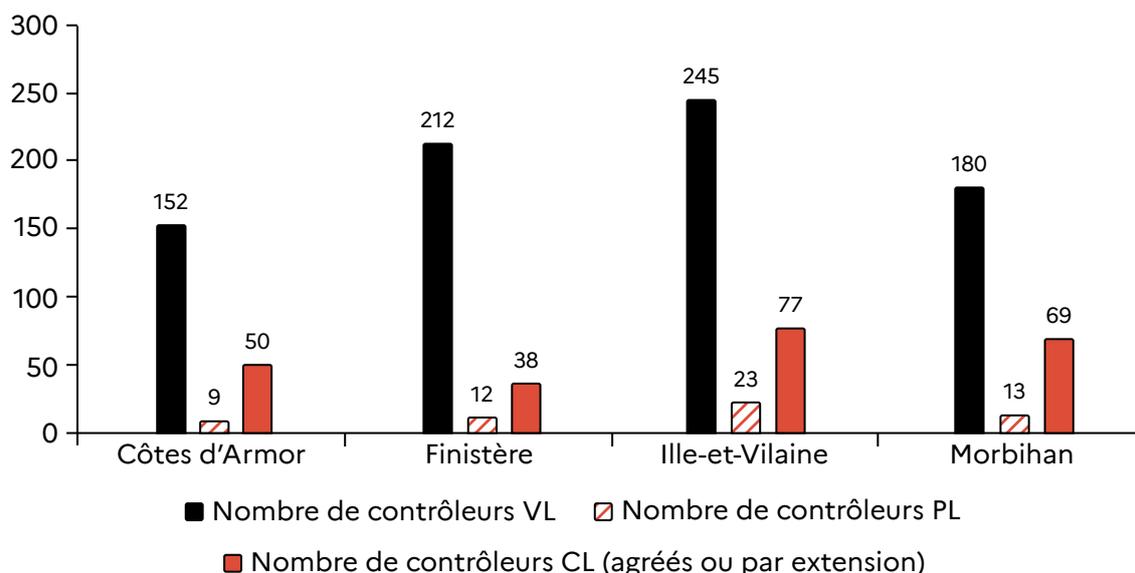


# 1080 contrôleurs agréés pour un contrôle technique sécurisé

Les contrôleurs disposent d'un agrément préfectoral par catégorie de contrôle technique concerné (VL, CL ou PL) et constituent une profession réglementée. Chaque contrôleur est rattaché à un centre de contrôle technique. L'instruction d'une demande d'agrément de contrôleur par la DREAL 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 son casier judiciaire doit faire apparaître qu'il n'a pas fait l'objet d'une condamnation.

La Bretagne compte 789 contrôleurs VL, 234 contrôleurs CL et 57 contrôleurs PL agréés.

## Nombre de contrôleurs agréés au 01/01/2025



## Plateforme interdépartementale d'instruction des agréments pour l'ensemble du territoire breton

Depuis 2021, les agréments des centres et contrôleurs bretons sont 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.

308 demandes d'agrément de contrôleurs ont été instruites en 2024 dont 102 en catégorie L.

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

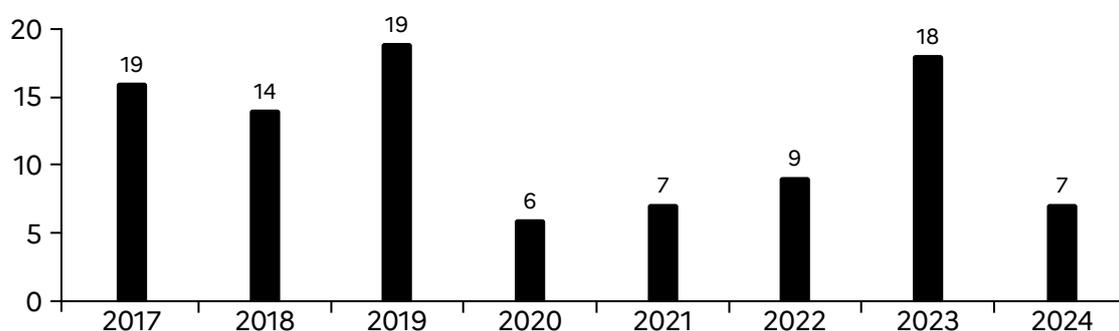
La surveillance des centres et contrôleurs est réalisée par les agents de la DREAL pour le compte des préfets de département. Elle s'opère de manière inopinée et de façon ciblée ou périodique. En 2024, 75 % des supervisions de contrôleurs VL et 45 % de contrôleurs PL ont été réalisées en renouvellement de contrôle technique.

Sur les 6 dernières années 2019-2024, 684 contrôleurs VL et 68 contrôleurs PL ont fait l'objet d'une surveillance par la DREAL Bretagne. La surveillance des contrôleurs CL a démarré en 2024.

Sur les 6 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 6 dernières années, 4 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 opérationnels 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...

Depuis le 27 mars 2022, la réglementation a évolué pour faciliter la mission des agents des DREAL 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.

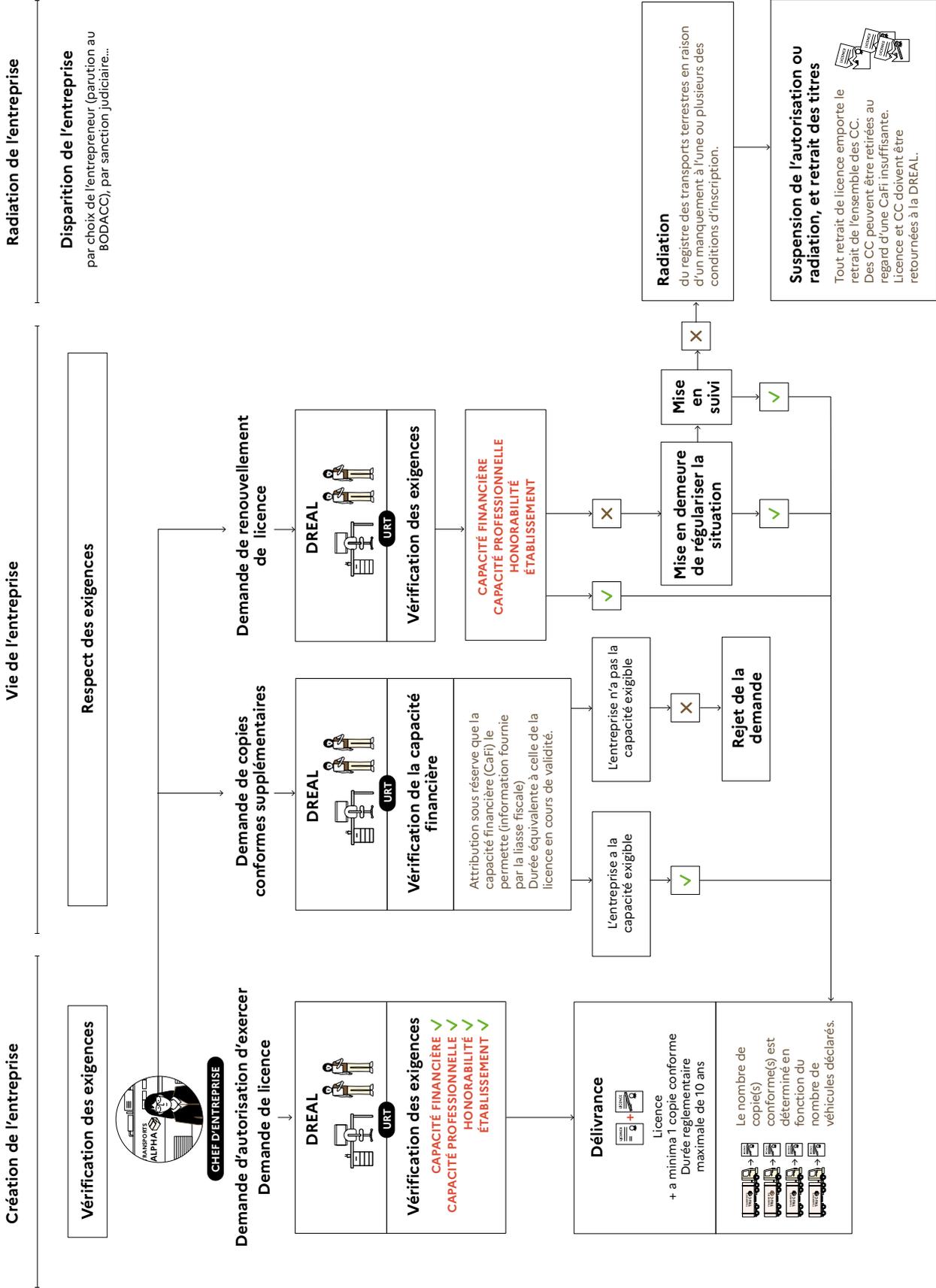
## Contrôle des centres de formation FIMO / FCO

Cinq contrôles in situ ont été menés par la DREAL : 3 en 2023 et 2 en 2024, 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.

# LES TITRES ADMINISTRATIFS TOUT AU LONG DE LA VIE D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT



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

## Exigence d'Honorabilité<sup>1</sup>

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'Établissement<sup>2</sup>

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 professionnelle<sup>3</sup>

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 celui 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.

Il est exigé des gestionnaires de transport 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 :

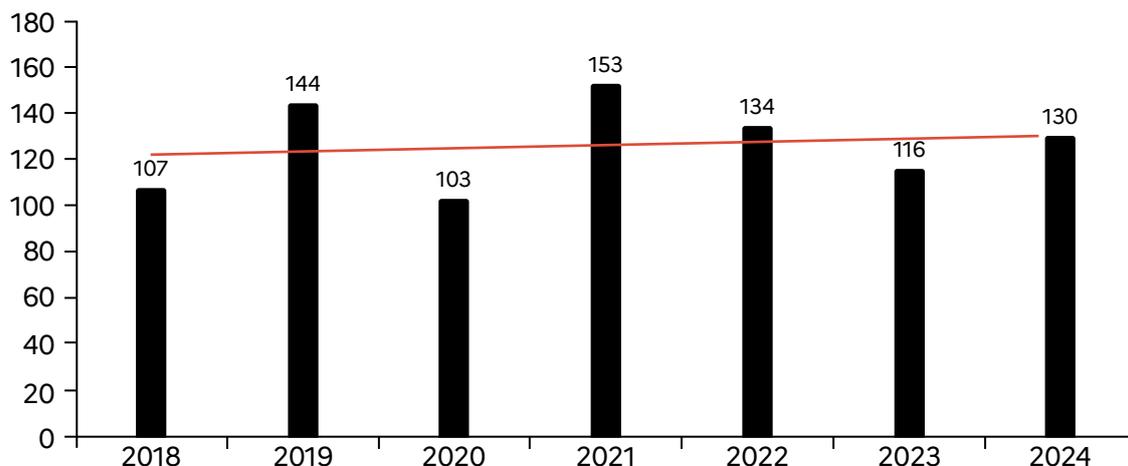
- Une équivalence de diplôme selon une liste exhaustive.
- Une expérience professionnelle de 10 ans sous conditions pour le transport lourd, de 2 ans pour le transport léger et de 5, 3 ou 2 ans, sous conditions, pour l'activité de commissionnaire en tant que gérant de l'entreprise.
- Un examen annuel national assuré par le ministère en charge des transports, 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



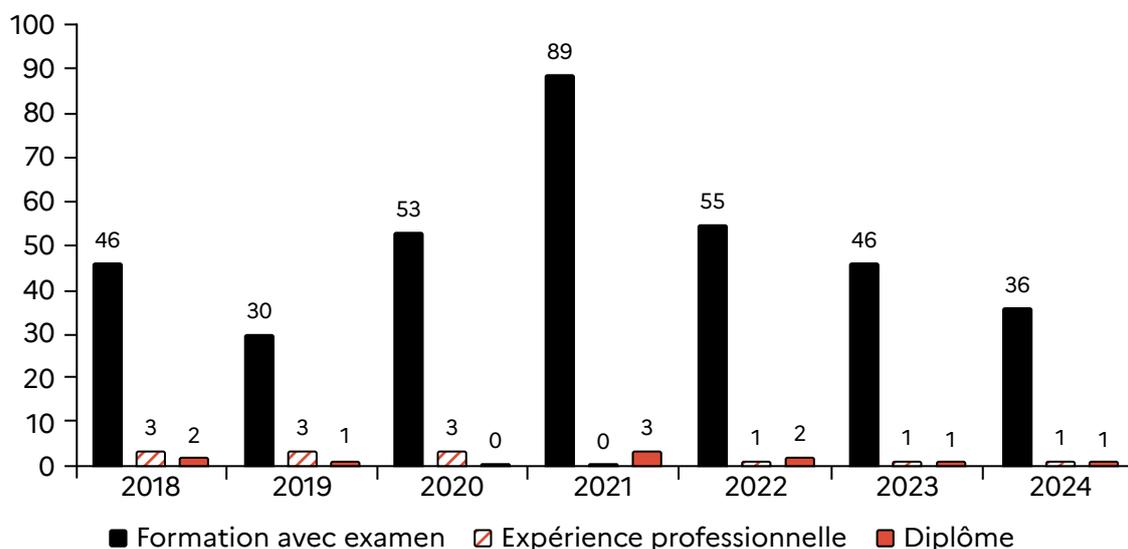
Sur les sept dernières années, le nombre d'attestations en transport lourd délivrées par la voie des diplômes augmente. Le niveau atteint en 2021 est probablement dû à un effet rebond après la baisse de 2020 liée à la crise sanitaire.

L'inflexion de 2023 n'a pas de raison réglementaire. Toutefois une hypothèse permettrait de lier la délivrance des capacités professionnelles, aux durées des formations préparatoires aux diplômes permettant d'obtenir l'attestation de capacité et aux étudiants impactés par la période COVID.

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, seuls 2 cas ont été reconnus en 7 ans.

## Attestation de capacité professionnelle

Marchandises de moins de 3,5 tonnes

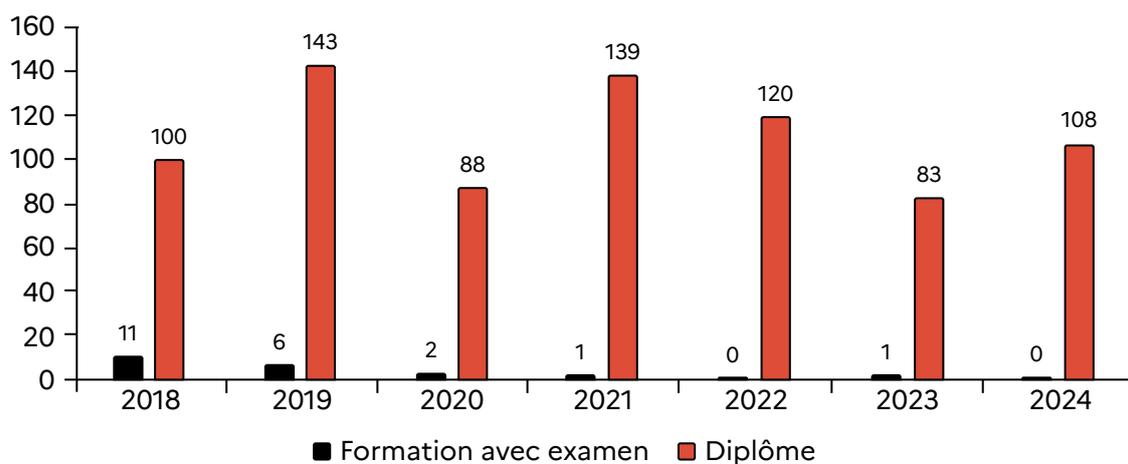


Sur les 7 dernières années le nombre d'attestations délivrées annuellement est en moyenne de 51.

L'inflexion de 2023 et 2024 est partiellement expliquée par la fin des agréments de centres de formation pour les formations et les examens. Ces agréments n'ont pu être renouvelés suite au changement du cahier des charges. L'instruction sur la base du nouveau cahier des charges des demandes d'agrément n'a pu reprendre qu'à compter du mois d'août 2024.

### Attestation de capacité professionnelle

Commissionnaire

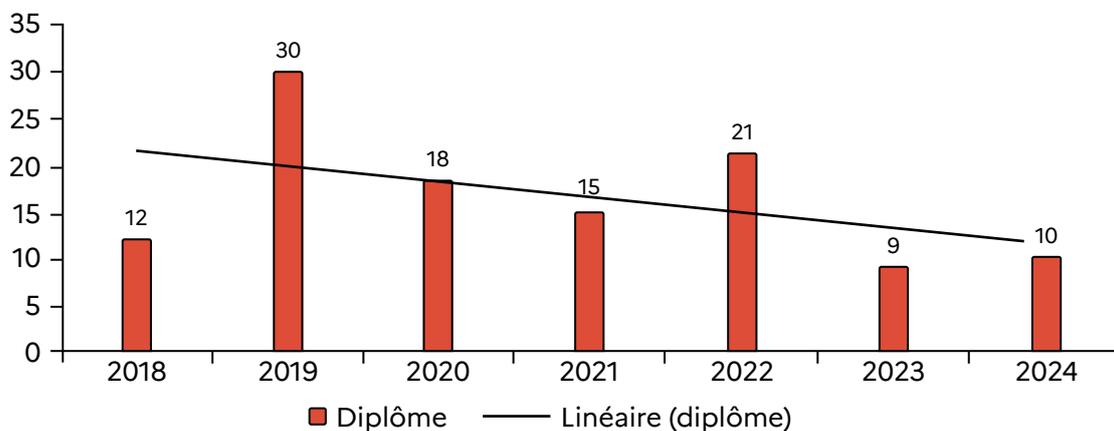


L'évolution des attestations de capacité délivrées pour l'exercice de la profession de commissionnaire de transport est similaire à celle de marchandises de plus de 3,5 tonnes. La majorité des diplômes permettant d'obtenir les attestations commissionnaire et marchandises sont communs.

La voie d'accès par les diplômes se développe, à l'inverse de la voie par expérience professionnelle qui se réduit, de manière similaire aux attestations de capacité de transport lourd de marchandises.

### Attestation de capacité professionnelle

Voyageurs de plus de 9 places



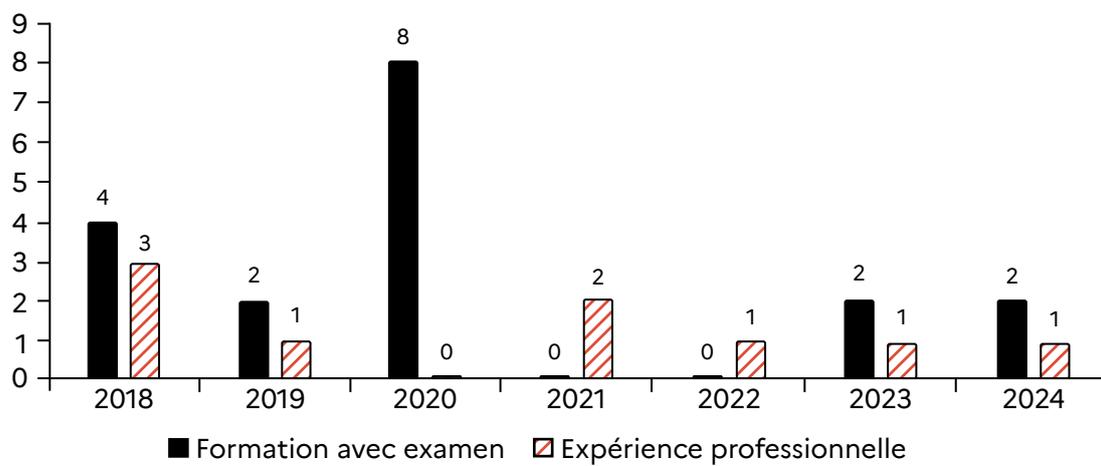
La voie d'accès par diplôme est, là encore, la voie principale.

En 7 ans, aucune attestation de capacité de transport de voyageurs de plus de 9 places n'a été délivrée par la voie expérience professionnelle. Les demandes de ce type, peu nombreuses, ne satisfaisaient pas les conditions nécessaires.

La tendance est à la diminution mais le nombre d'attestations délivré est stable sur les 2 dernières années.

### 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. En raison du faible nombre de candidats, aucune session de formation n'a pu être organisée en 2021 et 2022.

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

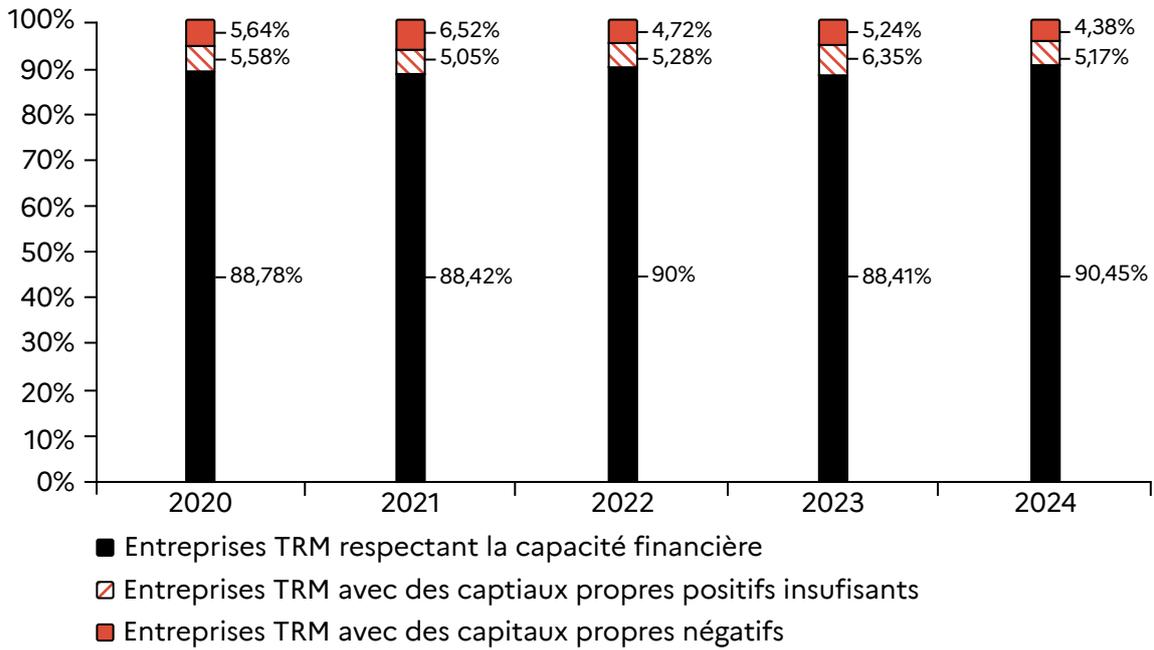
Lorsque l'entreprise ne respecte plus cette exigence, la DREAL la met en demeure d'apporter des éléments permettant d'analyser sa situation et de démontrer qu'elle peut renouer avec une situation de bonne gestion. Elle doit se saisir de cette opportunité pour présenter son activité précise, analyser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

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

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

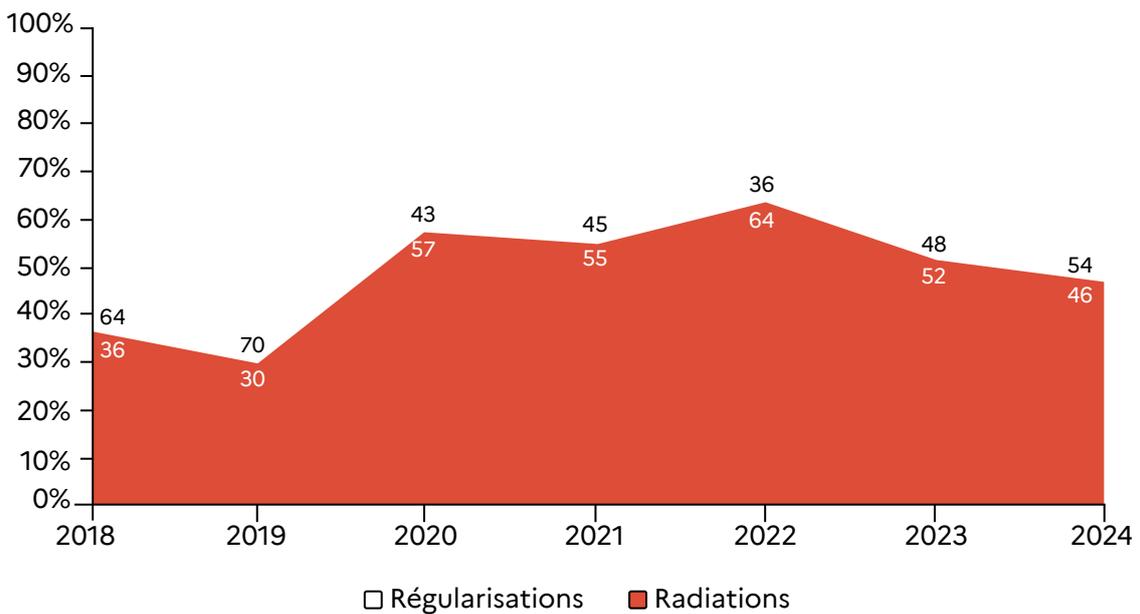


Près de 90,5 % des sociétés inscrites satisfont à l'exigence de capacité financière en 2024. Ce taux est comparable à celui de 2018/2019.

Les dégradations des capacités financières des entreprises sont majoritairement progressives et non soudaines. Elles relèvent le plus souvent de difficultés de rentabilité et non des circonstances conjoncturelles.

La conjoncture du COVID ne constitue plus un élément décisif.

## Issue des suivis pour défaut de la capacité financière



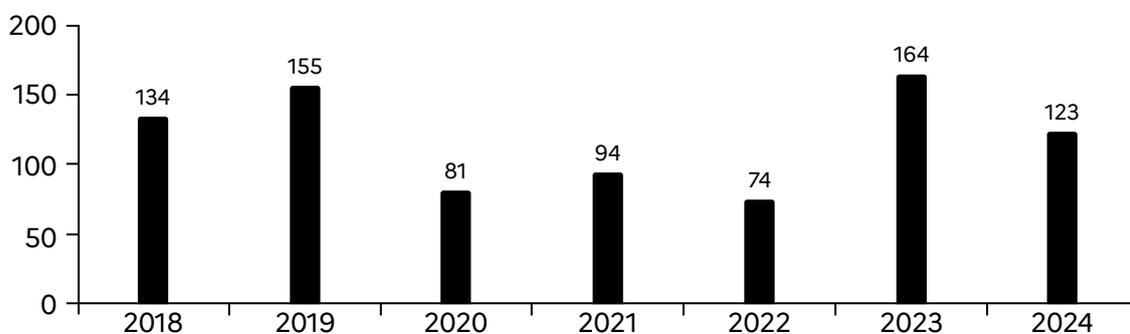
Le suivi des entreprises ne respectant pas l'exigence de capacité financière s'effectue sur des temps longs. L'issue de ce suivi est conditionnée par les résultats obtenus au regard des mesures annoncées.

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

Depuis cette période, les prévisionnels fournis par les entreprises sont majoritairement justes.

Les mesures engagées par une petite majorité de ces entreprises ont permis à celle-ci de régulariser cette situation.

### Variation annuelle du nombre de radiations



Le contrôle de la capacité financière et le cas échéant la radiation d'entreprises qui ne parviennent pas à respecter cette exigence contribuent au maintien du principe de saine concurrence et participent à la régulation de l'activité du transport public routier.

Des radiations sont fondées sur d'autres motifs : liquidation par le tribunal de commerce, transformation ou vente de la société, constat de licence de transport périmée depuis plus d'1 an ou d'irrégularité au regard des exigences réglementaires liées à la profession.

Des campagnes de fiabilisation du registre sont également régulièrement menées par la DREAL afin de régulariser les situations non identifiées via les tribunaux de commerce.

## Le paquet Mobilité : ses incidences sur 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 .

Depuis le 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 doivent être réalisées sous couvert d'une licence communautaire. Les conducteurs doivent 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 renseigne en ligne les numéros d'immatriculation des véhicules exploités sous licence, ainsi que les effectifs des salariés :

→ <https://demarches.developpement-durable.gouv.fr>

La déclaration des immatriculations est réalisée au fil de l'eau, celle des effectifs annuellement (avant le 31/03 de l'année N+1 pour l'année N).



## Le registre des transporteurs<sup>4</sup> : 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
2020	819	1494	2313	691	109	800
2021	794	1487	2281	641	96	737
2022	762	1536	2298	604	99	703
2023	708	1536	2244	576	99	675
2024	665	1500	2165	547	93	640

### Copies conformes valides au 31 décembre

	MARCHANDISES			VOYAGEURS		
	LTI	LC	Total	LTI	LC	Total
2020	6007	25 092	31 099	2659	5860	8519
2021	6169	25 182	31 351	2877	5571	8448
2022	5760	25 935	31 695	2882	5857	8739
2023	5865	25 527	31 382	2744	5836	8580
2024	5643	25 981	31 624	2648	5833	8481

La diminution du nombre de licence se poursuit pour toutes les activités. En parallèle, le nombre total de copies conformes se stabilise après avoir connu une augmentation.

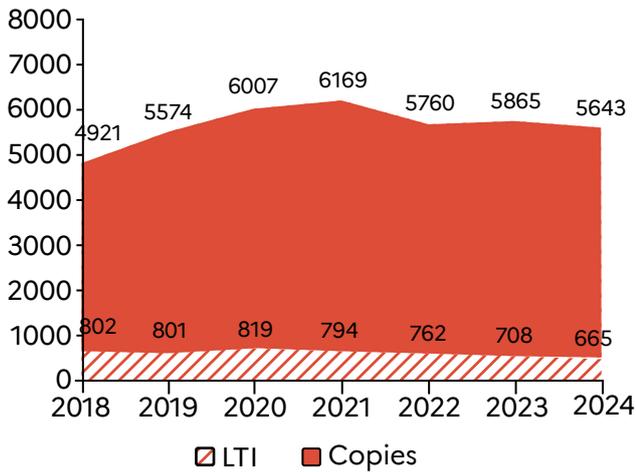
<sup>4</sup> TRM : article R3211-8 du Code des transports ; TRV : article R3113-4 du Code des transports ; Commissionnaire : article R1422-1 du Code des transports

Le nombre de copies conformes liées à la licence de transport intérieur de marchandises et de voyageurs diminue. Il augmente pour la licence de transport communautaire de marchandises.

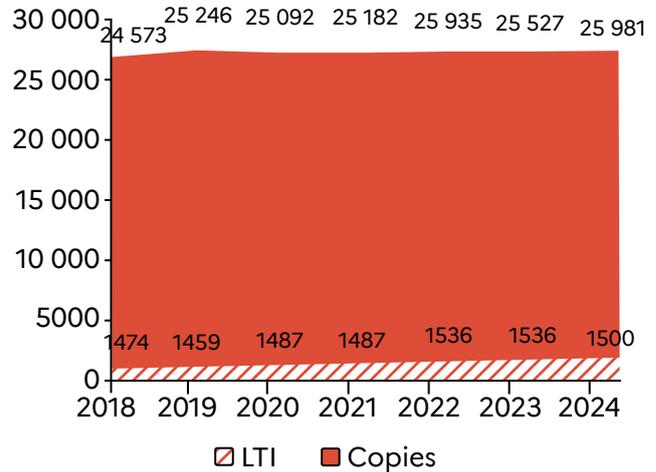
L'activité du transport intérieur paraît donc se rétracter quand le transport communautaire est stable et continue à se concentrer sur des structures importantes.

Globalement l'activité a été en croissance entre 2018 et 2020 tant au niveau des licences que des copies, en particulier pour le transport léger suite à la crise liée au COVID et au développement du commerce électronique. Depuis, la tendance a été vers une stabilisation puis à l'amorce d'une diminution en 2024, à l'exception du transport lourd de marchandises.

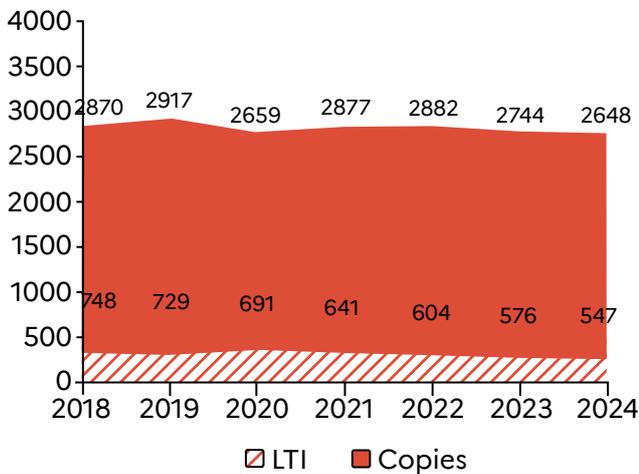
### Marchandises léger



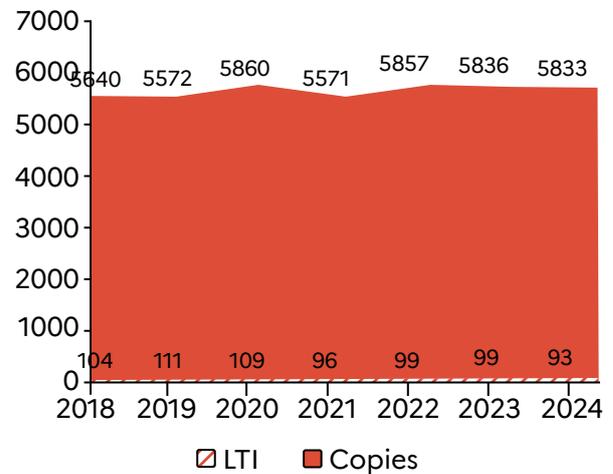
### Marchandises lourd



### Voyageurs léger



### Voyageurs lourd



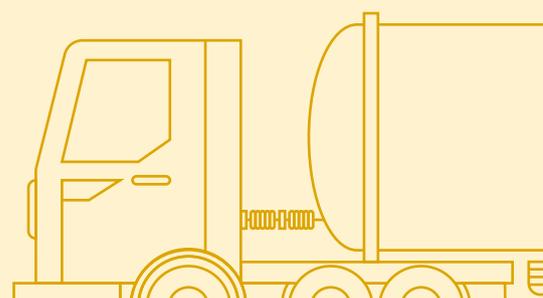
## **Changement d'organisation de l'examen annuel de capacité professionnelle**

Depuis 2024, l'organisation de l'examen permettant d'obtenir les attestations de capacité de transport lourd de marchandises et de voyageurs ainsi que celle permettant l'exercice de la profession de commissionnaire de transport a été revue.

L'examen se déroule dorénavant pour la métropole en un lieu unique en région parisienne, au mois d'Octobre. Les inscriptions ont lieu sur une plateforme dédiée.

La DREAL Bretagne diffuse sur son site internet les informations sur cet examen dès qu'elle en a connaissance, de l'inscription jusqu'à l'édition des attestations de capacité professionnelle. Les lauréats résidant en région Bretagne se voient délivrer leurs attestations par la DREAL Bretagne.

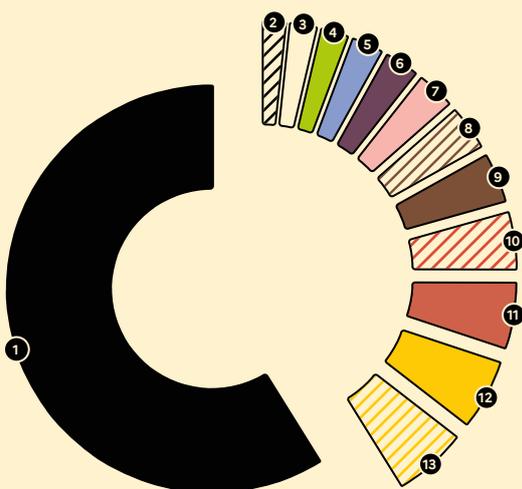
La session 2024 a vu 32 lauréats bretons pour l'examen de capacité professionnelle lourde marchandises et voyageurs et commissionnaire, pour plus de 80 candidats régionaux.



## L'activité transport en Bretagne par rapport à la France

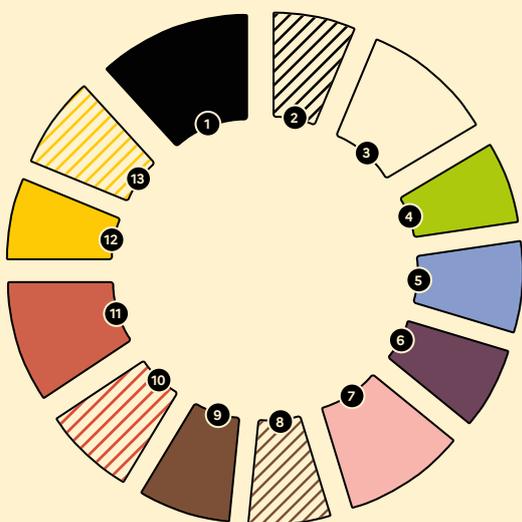
La Bretagne est la région à la plus petite superficie en métropole, après la Corse et l'Île-de-France. Elle est 10<sup>e</sup> des 13 régions métropolitaines suivant le nombre de licences délivrées. Elle se hisse à la 9<sup>e</sup> place concernant les copies de titres puis 8<sup>e</sup> concernant le nombre d'entreprises inscrites au registre des transports.

Elle est également 5<sup>e</sup> des régions métropolitaines pour la concentration des entreprises de transport sur le territoire et 4<sup>e</sup> pour le nombre d'entreprises de transport par habitant.



### Ratio du nombre d'entreprises de transport par km<sup>2</sup> en métropole

- 1 Île-de-France 1,57 km<sup>2</sup>
- 2 Bourgogne-Franche-Comté 0,4 km<sup>2</sup>
- 3 Corse 0,5 km<sup>2</sup>
- 4 Centre-Val-de-Loire 0,5 km<sup>2</sup>
- 5 Nouvelle-Aquitaine 0,6 km<sup>2</sup>
- 6 Occitanie 0,6 km<sup>2</sup>
- 7 Grand-Est 0,7 km<sup>2</sup>
- 8 Pays-de-la-Loire 0,09 km<sup>2</sup>
- 9 Normandie 0,1 km<sup>2</sup>
- 10 Bretagne 0,11 km<sup>2</sup>
- 11 Auvergne-Rhône-Alpes 0,13 km<sup>2</sup>
- 12 Hauts-de-France 0,14 km<sup>2</sup>
- 13 Provence-Alpes-Côte d'Azur 0,15 km<sup>2</sup>



### Ratio du nombre d'entreprises de transport par habitants en métropole

- 1 Île-de-France 1,57 km<sup>2</sup>
- 2 Bourgogne-Franche-Comté 0,4 km<sup>2</sup>
- 3 Corse 0,5 km<sup>2</sup>
- 4 Centre-Val-de-Loire 0,5 km<sup>2</sup>
- 5 Nouvelle-Aquitaine 0,6 km<sup>2</sup>
- 6 Occitanie 0,6 km<sup>2</sup>
- 7 Grand-Est 0,7 km<sup>2</sup>
- 8 Pays-de-la-Loire 0,09 km<sup>2</sup>
- 9 Normandie 0,1 km<sup>2</sup>
- 10 Bretagne 0,11 km<sup>2</sup>
- 11 Auvergne-Rhône-Alpes 0,13 km<sup>2</sup>
- 12 Hauts-de-France 0,14 km<sup>2</sup>
- 13 Provence-Alpes-Côte d'Azur 0,15 km<sup>2</sup>

Malgré le positionnement géographique périphérique de la Bretagne, le nombre d'entreprises de transport rapporté à la superficie et au nombre d'habitants est comparable à celui des autres régions.

### Sources

- [logiciel interne, données arrêtées au 31/12/2024](#)
- <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/superficie>
- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8290644?sommaire=8290669>

# Le contrôle de l'activité de transport

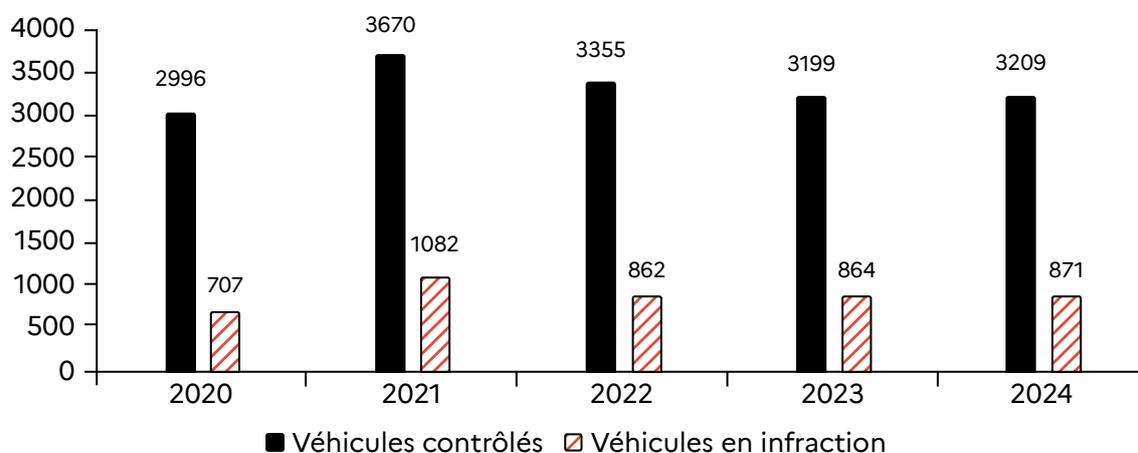
## Contrôles sur route et à quai

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) 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 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.

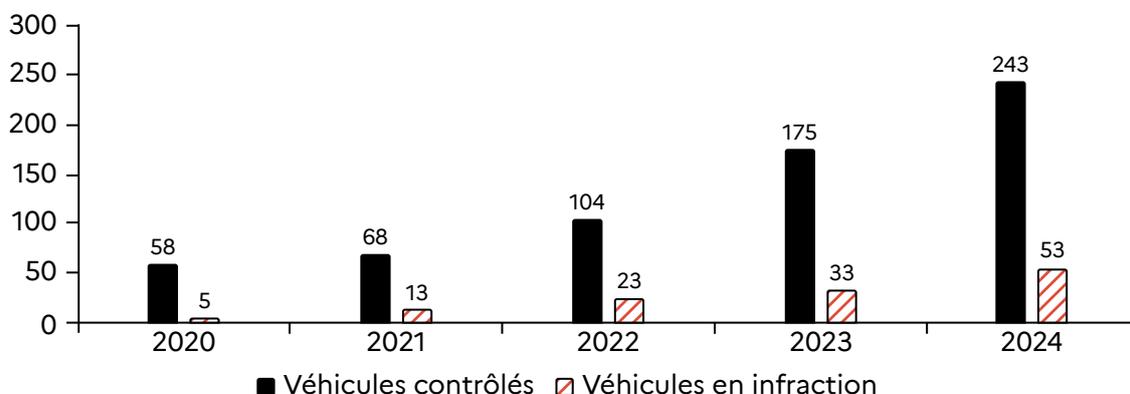
### Nombre de véhicules contrôlés sur route ou à quai



## Voyageurs : véhicules contrôlés et en infraction

### Nombre de véhicules contrôlés sur route ou à quai

Voyageurs



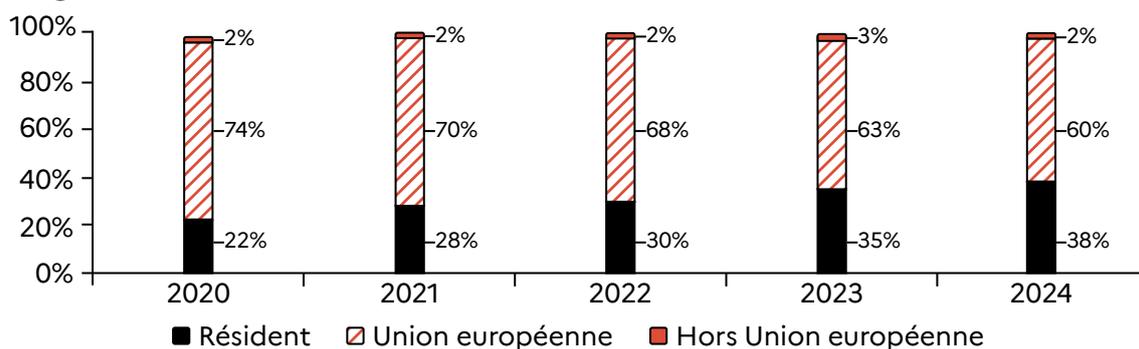
Le transport de voyageurs a fait l'objet de contrôles, notamment en périodes estivales, sur les lieux touristiques mais aussi dans les gares routières. Tout au long de l'année, les ramassages scolaires sont contrôlés pour s'assurer des bonnes conditions de transport de élèves vers leur établissement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

Plusieurs actions ont été menées en 2023-2024 pour le contrôle du transport particulier de personnes, notamment par des véhicules atypiques, comme les petits trains touristiques ou les tuktuks, et lors des grandes manifestations.

## Marchandises : véhicules contrôlés et en infraction

Le nombre de véhicules de transport de marchandises contrôlé chaque année est stable. On constate également une stabilité de la part des véhicules en infraction autour de 25 à 27 %.

### Origine des véhicules contrôlés

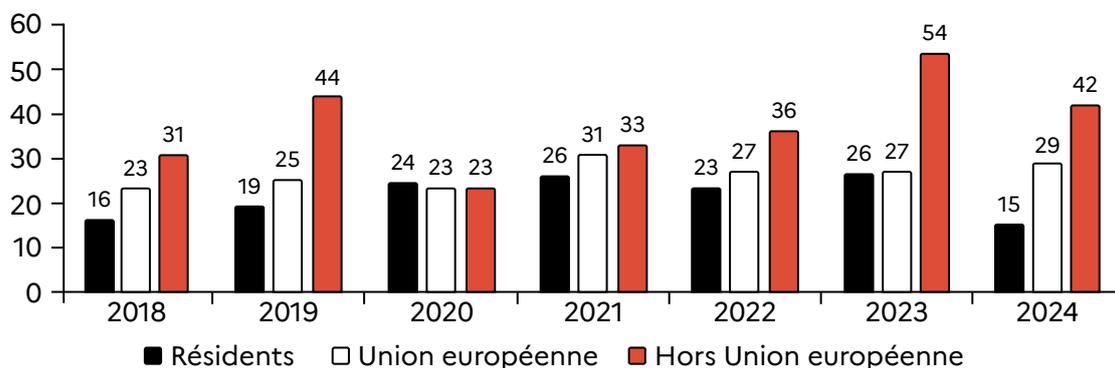


En 2023 et 2024, plus de 60 % des véhicules de transport de marchandises contrôlés sont immatriculés hors de France (non résidents). Afin d'assurer un équilibre vis-à-vis des résidents, davantage soumis à des contrôles des forces de l'ordre ainsi qu'à des contrôles en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres consacrent une part plus importante des contrôles sur route aux non-résidents.

Un peu plus d'un tiers des véhicules contrôlés sont des véhicules résidents.

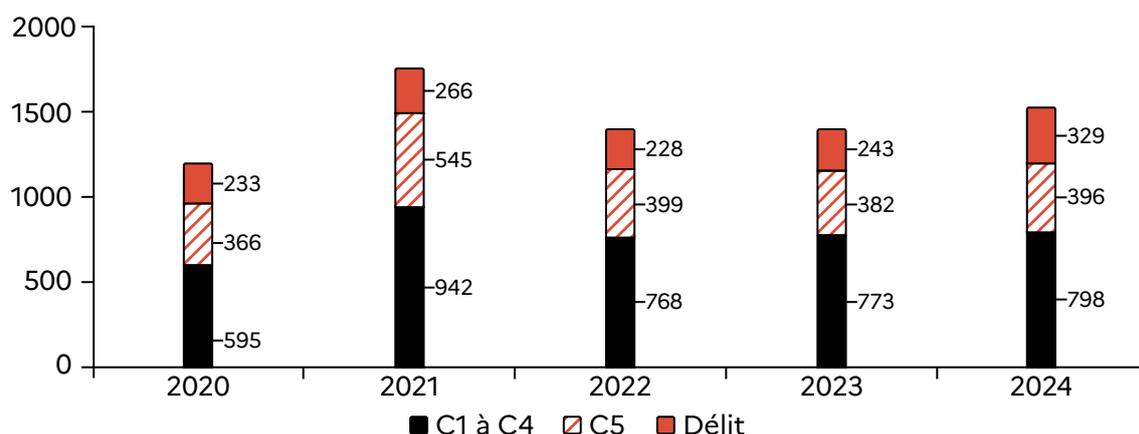
## Véhicules en infraction

En pourcentage du nombre de véhicules contrôlés



Le taux d'infraction reste 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 54 %.

## Les infractions constatées : davantage de délits



Les infractions sont sanctionnées par des verbalisations. En 2024, 1523 infractions ont été relevées par les contrôleurs des transports terrestres de Bretagne, parmi lesquelles 396 (26 %) sont des infractions de 5<sup>e</sup> classe et 329 (21 %) des délits. La gravité des infractions constatées est stable sur les cinq dernières années.

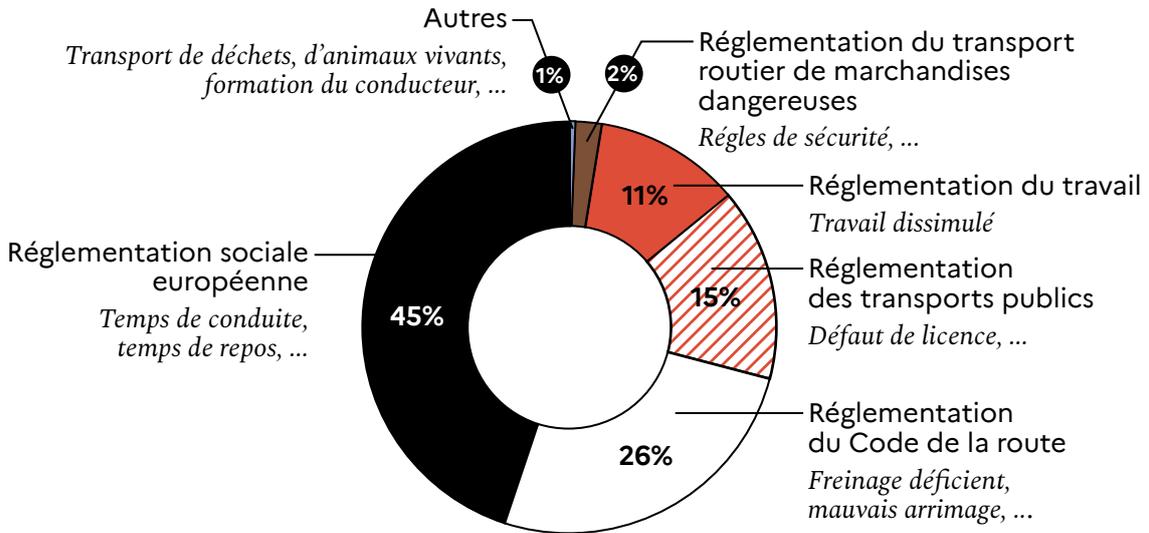
La part des infractions à la réglementation sociale européenne, qui régit les temps de repos et de conduite, reste largement prépondérante et stable, plus de 40 % du total des infractions, et la part la plus importante des délits.

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 26 % des infractions, essentiellement des contraventions.

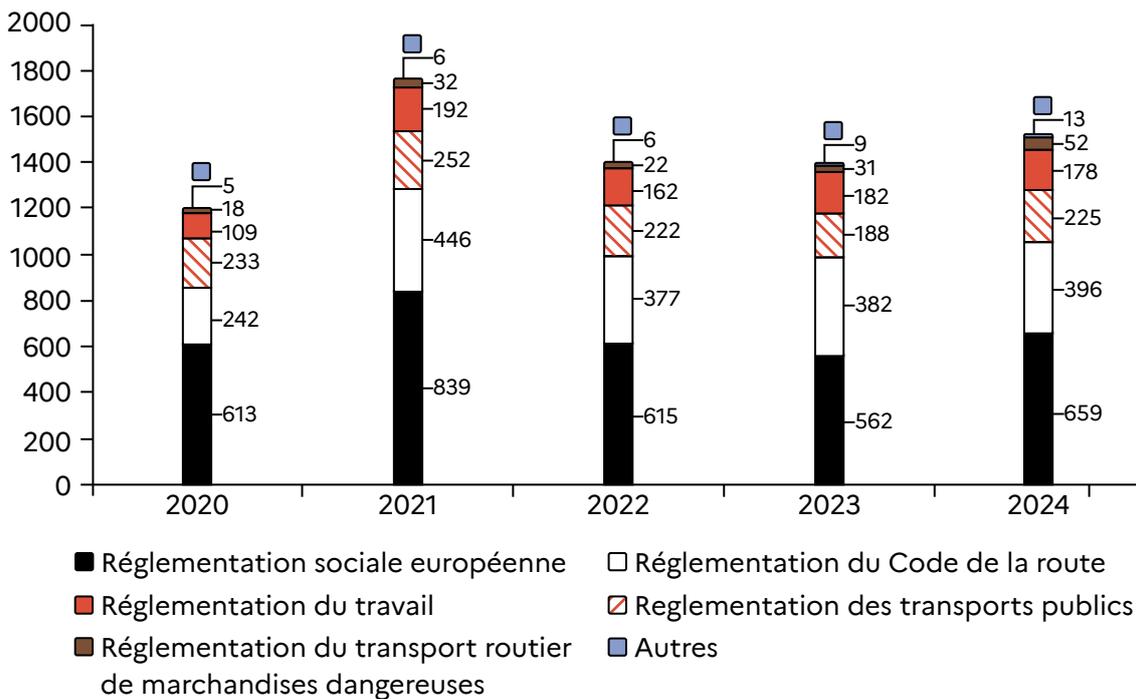
Les infractions à la réglementation de transport public routier, qui concernent les défauts de licence, l'exercice illégal de transporteur, le cabotage irrégulier ou illégal, sont également bien représentées (près de 15 %), avec une grande proportion d'infractions graves (délits).

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

## Répartition des infractions constatées (moyenne sur 2020/2024)



## Évolution sur 5 ans



## 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 :

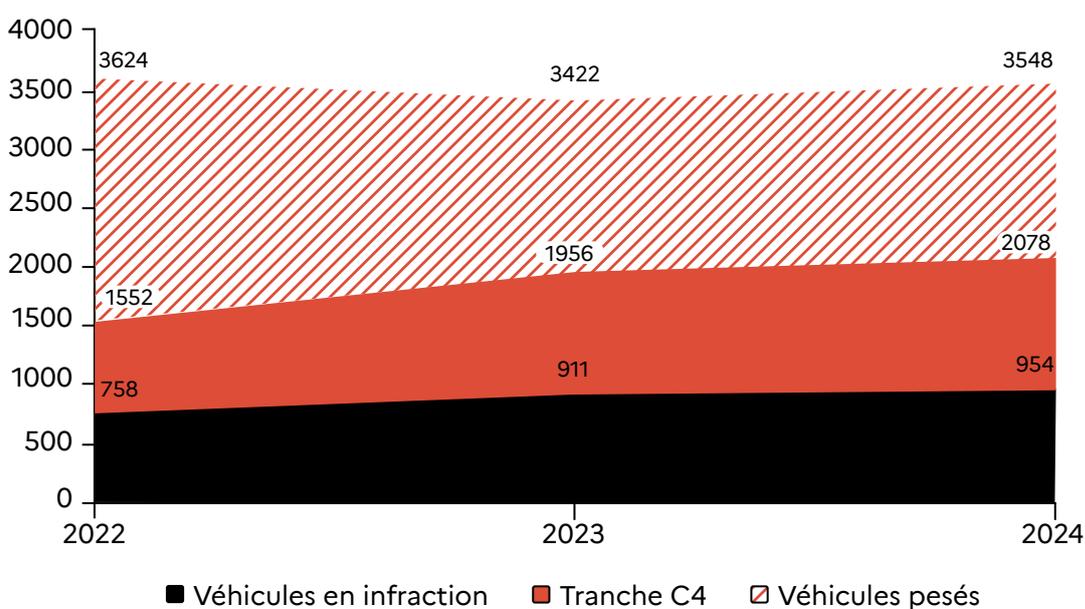
- **Sur la sécurité des autres usagers** : un véhicule en surcharge n'a pas le même comportement ni la même capacité de freinage qu'un véhicule chargé sans excès de poids, et donc génère un risque accru d'accident et un facteur aggravant.
- **Sur le respect des règles** de concurrence entre les entreprises.
- **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 2024 le service de pesée de la DREAL Bretagne a mené 146 opérations de contrôle de pesées.

Au total, 3 548 véhicules ont été contrôlés. 954 d'entre-eux (27%) se trouvaient en infraction pour un non-respect de la réglementation routière concernant le poids maximum autorisé, ce qui a déclenché 2000 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.

### 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.

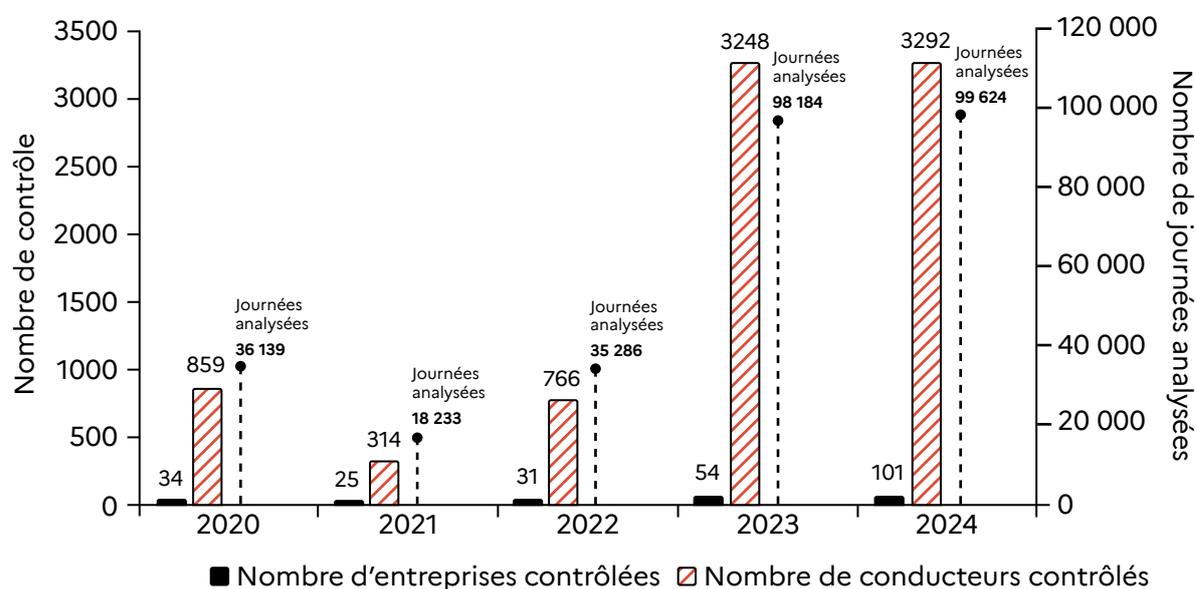
L'objectif est de vérifier le respect effectif des réglementations applicables aux entreprises, aux conducteurs (formations) et aux véhicules (visites techniques).

Un programme régional de contrôle en entreprise est établi, en tenant compte des entreprises les plus infractionnistes et des propositions du service registre pour les entreprises ne respectant plus les conditions d'inscription au registre des transporteurs, dans un objectif de contrôler les entreprises de transport de manière régulière.

Ce type de contrôle vise avant tout à régulariser la situation lorsque cela est nécessaire et possible, mais il peut également déboucher sur des procès-verbaux transmis aux parquets.

Après une forte réduction décidée par l'État en période crise du COVID, ces contrôles ont repris progressivement depuis 2022.

### Contrôle en entreprise



## 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.

La commission s'est réunie une fois en 2024 après un travail de renouvellement de sa composition.

Elle a examiné et rendu son avis sur un dossier d'entreprise en formation marchandises qui a donné lieu à l'immobilisation de trois véhicules et au retrait de deux licences de transport intérieur et de deux licences communautaires, pour une durée de 3 mois.

### **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 (France Travail, 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
- CQC** : 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 motocycle 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](mailto: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](mailto:urt-bretagne@ecologie.gouv.fr)

#### Capacité professionnelle

- [capro-bretagne@ecologie.gouv.fr](mailto:capro-bretagne@ecologie.gouv.fr)

#### Formations FIMO – FCO

- [fimofco-bretagne@ecologie.gouv.fr](mailto:fimofco-bretagne@ecologie.gouv.fr)

#### Médailles d'honneur des transports

- [medailletransport-bretagne@ecologie.gouv.fr](mailto:medailletransport-bretagne@ecologie.gouv.fr)

---

DREAL Bretagne, mai 2025

Division des transports routiers et sécurité des véhicules

- [ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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**