

Témoignages

Des contrôles et des hommes

L'un est contrôleur des transports terrestres, l'autre CRS, tous deux ont bien conscience que leur cote d'amour ne dépasse guère celle des contrôleurs des impôts. Ils sont pourtant persuadés d'avoir un rôle important à jouer pour réduire les risques sur la route et la concurrence déloyale entre entreprises de TRM. Rencontre avec deux hommes passionnés par leur métier.

DOSSIER RÉALISÉ PAR VALÉRIE SCHRZAVZEV

Emmanuel Put est contrôleur divisionnaire, responsable d'une équipe de 8 contrôleurs terrestres en région Centre. Il est aussi secrétaire général de l'Unsa-Safactt. Il est arrivé dans le métier par hasard, après avoir été exploitant dans des entreprises de transport. "Un atout", commente-t-il, qui lui permet d'adapter ses sanctions. "Si je constate que sur 28 jours un conducteur a roulé 10h30 une fois, je ferme les yeux si c'était pour rentrer chez lui en fin de semaine. Si, en revanche, c'était pour décharger un soir afin de pouvoir recharger le lendemain et gagner une tournée, ce ne sera pas pareil", prévient-il. Environ 15 à 20% des contrôleurs terrestres auraient comme

lui un passé dans le transport routier de marchandises où ils ont été petits patrons, conducteurs ou exploitants. Depuis sa prise de fonction comme contrôleur en 1994, Emmanuel Put a vu le secteur évoluer. "Il y a moins d'infractions,

mais on a vu apparaître des fraudes économiques au détachement." Belges, Hollandais et Autrichiens s'y sont mis dès les années 2000. En France, si l'affaire Norbert Dentressangle attend d'être jugée, le contrôleur constate que

"Nous avons parfois l'impression d'être des Don Quichotte tant la tâche est immense."

CHRISTIAN MAGITTERI



Emmanuel Put lors d'un contrôle.

des PME s'enfoncent dans la brèche, alors que leurs dirigeants tiennent parfois un double discours. "Ils s'indignent publiquement contre les délocalisations, tout en s'y adonnant." Lutter contre ce phénomène s'avère compliqué. "Pour pouvoir dénoncer les sociétés boîtes aux lettres permettant le recours au détachement en faisant travailler en France des conducteurs low cost, une Dreal ne peut pas agir seule. Il faut travailler avec un magistrat, les administrations, les gendarmes et l'Urssaf..." Difficile, mais pas impossible. "Des enquêtes sont en cours." Lors de ses interventions en entreprise, le contrôleur remarque "qu'une majorité de chefs d'entreprise font le maximum pour être au mieux avec

les réglementations, mais qu'il en reste quelques-uns qui continuent à faire n'importe quoi". Statistiquement, une entreprise devrait être contrôlée tous les cinq ans, si certaines le sont plus souvent, c'est parce que lors d'un précédent contrôle elles avaient fait l'objet d'un avertissement, le contrôle supplémentaire vise à vérifier que des mesures correctives ont été prises. D'autres sur-contrôles peuvent avoir pour objectif de surveiller une capacité financière un peu juste. "On vérifie que cela n'a pas d'incidence sur la conduite." Le contrôleur reconnaît qu'il peut aussi exister des différences en raison d'objectifs régionaux. "Certaines Dreal demandent à leurs contrôleurs de vérifier quinze entreprises par an quand dans

d'autres régions on se contente de cinq. Cela crée des discriminations interrégionales."

UNE CELLULE PILOTE POUR LE CONTRÔLE DU TRM EN MÉDITERRANÉE

"Je suis intervenu sur des accidents où des véhicules étaient coincés entre deux camions. Il a fallu prévenir les familles

des victimes", raconte Christian Magitteri, CRS à Marseille, pour expliquer qu'il a fait de la sécurité routière son cheval de bataille. Depuis six ans, avec son équipe, il multiplie les contrôles sur routes, visant en priorité les poids lourds. Avec des résultats qui ont attiré l'attention de son directeur central qui, en avril dernier, lui a donné

son feu vert pour monter une cellule spécialisée sur le transport routier de marchandises sur l'axe Méditerranée. "Nous servons de pilote. Il n'y a pas d'équivalent en France", résume le major Magitteri. Concrètement, avec une équipe de trois hommes, le policier organise des contrôles répétés visant les 10 000 camions passant quoti-

diennement sur l'axe Perpignan-Nice. "Nous avons parfois l'impression d'être des Don Quichotte tant la tâche est immense." Mais c'est sans se décourager qu'à chaque fois que ses autres missions le permettent, il parcourt les routes de la région dans une voiture banalisée équipée de tout le matériel nécessaire aux

contrôles : scanner, ordinateur, imprimante et sélectionne dans le flot de véhicules ceux qui feront l'objet d'un contrôle. "On les choisit à la silhouette et au feeling." Les véhicules frigorifiques, les doubles équipages et les bétail-lères ont leur préférence. Dans leur visée aussi, certaines sociétés de transport qui semblent

3 QUESTIONS À...

GILLES PINEL, DREAL DE BORDEAUX

75% des contrôles sur route concernent les étrangers

Transport Info : Gilles Pinel, vous êtes responsable des transports routiers à la Dreal de Bordeaux. Que répondez-vous aux transporteurs français qui ont parfois le sentiment d'être davantage contrôlés que les étrangers ?

Gilles Pinel : Les chiffres ne le confirment pas. Les contrôles sur route concernent à 75% des PL non-résidents, parce que les Français, nous pouvons les contrôler en entreprise. En principe, toute entreprise de transport doit être contrôlée une fois tous les cinq ans. Si un chef d'entreprise l'est davantage, c'est soit que, lors d'un précédent contrôle, on lui avait reproché des dysfonctionnements et les contrôles supplémentaires ont pour but de s'assurer qu'il a pris des mesures pour y remédier, soit que sa société a été signalée par des contrôleurs d'autres régions.

TI : On reproche aussi à vos services de ne pas disposer de moyens suffisants pour contrôler efficacement. Qu'en pensez-vous ?

GP : L'Europe fixe des objectifs de contrôle, la France les respecte. Chaque contrôleur inspecte entre 3 et 4 PL par opération de contrôle, soit une moyenne de 300 véhicules contrôlés par contrôleur et par an. Au niveau national, on peut estimer à 120 000 le nombre de contrôles réalisés chaque année. Et ce n'est pas le seul corps à contrôler les milliers de véhicules qui utilisent nos routes, on peut donc considérer que c'est bien calibré, d'autant que les entreprises ont amélioré leur comportement par rapport à ce qui se passait il y a encore 10 ou 20 ans. Une grande majorité respecte les règles.

TI : Sur quoi portent les contrôles effectués sur route par les contrôleurs terrestres ?

GP : Les contrôles portent d'abord sur la réglementation sociale européenne, c'est-à-dire la vérification du respect des temps de conduite et de repos enregistrés sur les chronotachygraphes des PL de plus de 3,5 t. C'est sur cette réglementation que sont relevées le

plus d'infractions graves. Pour détecter les tricheurs, il faut poser les bonnes questions, vérifier les heures de chargement, ne pas se contenter de la simple lecture du chronotachygraphe que l'on sait falsifiable. L'utilisation d'un aimant pour le dérégler est une pratique assez répandue, mais il existe aussi des méthodes plus sophistiquées permettant de désactiver l'enregistrement de l'appareil. Le faux double équipage est un classique. Quand le conducteur se fait arrêter et qu'il est seul, il prétend que le second chauffeur est parti en voiture. Il faut démontrer que ses propos ne tiennent pas la route. Autre méthode utilisée : la fausse attestation de congé, et quand on se fait contrôler, on prétend qu'on reprend le travail le jour même. Il faut alors épilucher les lettres de voiture pour arriver à démontrer que le chauffeur a, par exemple, déchargé un fret durant son pseudo-congé. L'utilisation de cartes de tiers est aussi un classique pas toujours facile à démonter. Les contrôles portent aussi

sur le respect du code du transport. Nous sommes particulièrement vigilants au respect des règles de cabotage, car la concurrence déloyale est vivace particulièrement en ce qui concerne les VUL conduits par des Polonais et des Roumains. Leur comportement crée une distorsion de concurrence importante. Les PL étrangers sont moins concernés par les manquements aux règles de cabotage, mais pour les VUL, c'est une vraie préoccupation. Les sanctions sont lourdes en cas de cabotage irrégulier, la consignation à verser immédiatement est en général de 1 500 euros. En cas de récidive, l'entreprise peut être interdite de cabotage pendant un an. Il y a aussi des manquements



Gilles Pinel

au code de la route : surcharges, pneus et disques de freins en mauvais état, circulations de PL en période interdite... Et depuis quelques années, les contrôleurs recherchent aussi des infractions au code du travail. Notamment le travail dissimulé. Cet aspect du contrôle amène à des investigations lourdes visant parfois des entreprises de transport de l'Ouest européen ayant créé des filiales "coquilles vides" dans les pays européens à bas coûts de main-d'œuvre.

PROPOS RECUEILLIS PAR VALÉRIE CHRZAVZEV



© FOTOLIA



Le major Christian Magitteri (au premier plan) avec un collègue.

avoir pris l'habitude de tricher. "Il y a des entreprises qui fonctionnent en fraudant. Elles sont récidivistes sur des années parce que c'est potentiellement rentable, même si leurs chauffeurs se font attraper de temps à autre." Les étrangers sont ciblés en priorité "parce qu'ils représentent

80 % du trafic sur nos routes". Sans nécessairement parler leur langue, les CRS se débrouillent pour se faire comprendre. "Quand on contrôle des chauffeurs méditerranéens, italiens, ou espagnols pris en train de tricher, on a droit à des envolées lyriques. Les chauffeurs de l'Est sont

Contrôles dans le TRM : un travail d'équipe

Dans les Dreal, les services chargés du transport routier regroupent 170 agents affectés à la tenue du registre des entreprises de transport, 35 peseurs et 500 contrôleurs des transports terrestres. Ces agents travaillent avec la gendarmerie, la police, les douanes, les agents des pôles concurrence des directions régionales des entreprises pour lutter contre les pratiques anticoncurrentielles, mais aussi avec les inspecteurs et contrôleurs du travail pour lutter contre le travail illégal, ils peuvent également travailler avec les agents de l'Urssaf. En 2013, les inspecteurs des contrôles terrestres sont intervenus dans 2624 entreprises pour effectuer des contrôles portant sur les conditions de travail des conducteurs, de sécurité routière et la garantie d'une concurrence loyale entre entreprises de transport. Ces contrôles ont donné lieu à 759 procès-verbaux et 947 délits ont été constatés. Les infractions concernaient principalement la réglementation sociale européenne. La même année, les Dreal ont réalisé 109966 contrôles sur route. Seuls 16% des véhicules contrôlés étaient en infraction et 4% ont donné lieu à une immobilisation. Les infractions constatées concernaient principalement la réglementation sociale européenne (57%) et le code de la route (25%).



plus respectueux des forces de l'ordre." Quant aux conducteurs routiers français qui assistent parfois de loin à leurs contrôles, ils n'hésitent pas à venir se renseigner sur ce que leurs confrères étrangers ont pu faire. Parmi les infrac-

tions le plus souvent relevées : les faux doubles équipages, l'utilisation de la carte d'un tiers ou le recours à l'aimant pour trafiquer le chrono. Mais les CRS mettent aussi à jour des techniques de fraude beaucoup plus sophistiquées.

"Quand on a un soupçon on emmène le véhicule au centre technique pour procéder à des démontages. C'est très lourd et prend beaucoup de temps", explique le major pour justifier le nombre modeste de prises l'an dernier. ■



Pour une chaîne du froid éco-responsable



Réduisez vos émissions de CO₂ dès aujourd'hui, grâce aux innovations de Carrier Transicold, qui répondent aux dernières évolutions de la réglementation F-Gas.



www.carriertransicold.fr
@SmartColdChain

50% de fuites en moins

TECHNOLOGIE **DRIVE**

Meilleure étanchéité du système frigorifique

20% de charge en moins en réfrigérant*

CONDENSEURS À MICRO-CANAUX

Efficacité améliorée

Aujourd'hui

45% d'émissions de CO₂ en moins avec le réfrigérant R452A

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

A terme

99,98% d'émissions de CO₂ en moins avec les réfrigérants naturels avec PRG=1**

* Résultats obtenus sur les Vector 1550 et Vector 1950 ** PRG= Potentiel de Réchauffement Global