

CAHIER DES CHARGES DE LA MISSION D'ÉVALUATION

« ÉVALUATION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE CONTRÔLE
DES TRANSPORTS ROUTIERS »

Rédacteurs du document :		Mar c d'A ubr eby (CG ED D), Alai n Bod on (IG F), Jea n- Pier re Dall e (IG A), Mic hel Ray mo nd (IG AS)	
Version :	V5	Date :	11/12/2015
Statut :	Visa	Version provisoire	

Sommaire

1. Objectifs de la mission.....	3
1.1.L'objet de la mission : la politique de contrôle des transports routiers.....	3
1.1.1Les transports routiers en France : définitions.....	3
1.1.2La situation du transport routier	3
1.1.3Le cadre des contrôles.....	3
1.1.3.1Les différentes natures de contrôle :	4
1.1.3.2Moyens de contrôle et modalités opératoires particulières :.....	5
1.1.4Objectifs de la mission d'évaluation.....	5
1.2Organisation générale de l'évaluation.....	6
2. Périmètre de l'évaluation.....	7
2.1 Définition du périmètre.....	7
2.3 Les acteurs relevant de ce périmètre.....	8
2.3.1 Acteurs de la fixation des contrôles et des objectifs.....	8
2.3.2 Acteurs déconcentrés ou assimilables en charge de l'exécution des contrôles :	10
2.3.3 Les autres acteurs des activités routières.....	11
3. Référentiel d'évaluation.....	13
4. Approche méthodologique retenue.....	14
Les procédures retenues au regard des objectifs de la mission pourront être complétées par d'autres formes d'investigations en fonction des besoins et des constats opérés.....	14
5. Modalités de restitution des conclusions de la mission.....	14
6. Equipe d'évaluation.....	15
Annexes.....	16
Annexe 1 : Lettre de mission	17
Annexe 2 : Composition du comité d'évaluation	18

1. Objectifs de la mission

1. L'objet de la mission : la politique de contrôle des transports routiers

La politique des transports routiers est sous la responsabilité du Secrétariat d'Etat chargé des transports, de la pêche et de la mer et de la direction générale aux infrastructures de transport et de la mer – direction des services de transport. Le contrôle de cette politique est lui très interministériel. Les ministères chargés de l'intérieur, du travail et des affaires sociales, des douanes et de la concurrence sont parties prenantes aux côtés du ministère chargé des transports.

1.1.1 Les transports routiers en France : définitions

Le transport routier de marchandises (TRM) est assuré par des poids lourds (PL), semi-remorques et autres attelages de transport de fret, convois et convois exceptionnels, vans de marchandises. La réglementation du transport par camion établit une frontière entre véhicules d'un poids total en charge (PTC) égal ou inférieur à 3,5T et ceux d'un poids supérieur, mais dans ces deux catégories, la notion de transport routier existe. La mission considère qu'elle prend d'abord en compte les véhicules d'un PTC égal ou supérieur à 3,5T, dont la réglementation est soumise à harmonisation européenne, notamment à une règle minimale de contrôle. Au regard des enjeux, le développement du transport par véhicule utilitaire léger (VUL) et l'impact qu'il peut avoir tant sur les modalités d'exercice de la profession que sur la loyauté de la concurrence, nécessite aussi d'apprécier la réalité de l'action de contrôle et ses résultats dans ce secteur.

Le transport routier de voyageurs (TRV) est assuré par des cars, bus et minibus (limite basse : 9 personnes plus conducteur). Les véhicules de moindre capacité - dont monospaces, véhicules légers (VL) de type berline et 3 ou « 2 roues motorisés » (3 RM et 2 RM) - s'ils assurent du transport de voyageurs, ne sont pas pris en compte dans le périmètre direct de la mission. De même, les activités de taxi ou assimilables (dont ambulances) sont l'objet de missions interministérielles fréquentes, dont il ne faut pas atténuer la lisibilité. La mission ne traitera donc pas de ce secteur particulier d'activités.

1.1.2 La situation du transport routier

Le transport routier est concerné par de multiples enjeux encadrés par de nombreuses réglementations européennes et nationales de sécurité routière, d'économie et d'emploi, environnementales, avec des impératifs européens de contrôles minimums. L'inégalité des économies nationales, et l'absence d'harmonisation européenne des politiques sociales, salariales et fiscales ont eu pour conséquence une forte dégradation de l'activité internationale française du transport. On constate une baisse d'activité de 25% depuis le début de la crise en 2008, une structure bilancielle fragile et un taux de marge faible, autour de 1%. Les entreprises, très nombreuses (35 000 entreprises de TRM et 5 000 de TRV en 2013 pour, respectivement 350 000 et 90 000 emplois), le plus souvent de petite taille, résistent mal à une concurrence fondée principalement sur des coûts de main d'œuvre très bas.

La nature de territoire de fort transit de la France favorise les situations potentielles de cabotage, qui peuvent accentuer le recours à des prestations de transport à bas coût dès lors que les cadres réglementaires de détachement ne sont pas appliqués et que les contrevenants ne sont pas sanctionnés. Il y a là un fort enjeu de lutte contre le travail illégal et la concurrence déloyale.

1.1.3 Le cadre des contrôles

Les contrôles sont assurés principalement par les forces en tenue : police et gendarmerie nationales, douanes, et par les services spécialisés du ministère chargé des transports et de la mer et ceux du ministère du travail. Participent par ailleurs d'autres services tels que ceux en charge du Registre national des transports (GRECO), les services de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes, les unions pour le recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales (URSSAF).

Les missions de régulation et de contrôle que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. Elles sont, en conséquence, des leviers essentiels pour en atteindre les objectifs.

L'instruction interministérielle du 24 décembre 2013 fixe des objectifs ministériels généraux, chaque ministère devant déterminer ses enjeux de contrôle et accompagner l'instruction par la définition d'indicateurs portant sur :

- les objectifs en matière de concurrence saine et loyale ;
- les objectifs en matière sociale ;
- les objectifs en matière de sécurité routière ;
- les objectifs en matière de protection du patrimoine routier ;
- les objectifs en matière de sécurité du transport de matières dangereuses ;
- les objectifs en matière de progrès environnemental.

Les contrôles ont lieu, soit en entreprise, soit en bordure de route, aux péages ou sur des aires spécifiquement aménagées (très rarement sur les aires de repos car les opérations pourraient empêcher les conducteurs de bénéficier de leur temps de repos). Ils s'inscrivent alors dans le cadre du plan régional de contrôle (PRC), établi en partenariat entre les contrôleurs spécialisés des transports, les inspecteurs du travail et les forces en tenue (gendarmerie et police nationales, douanes) et mis en œuvre au niveau départemental. Ils peuvent s'exercer également à quai dans des zones logistiques et dans les bâtiments des entreprises. Ils peuvent enfin s'exercer à l'international.

1.1.3.1 Les différentes natures de contrôle :

L'activité concerne tous les aspects du transport routier, y compris la lutte contre la concurrence déloyale (travail dissimulé et cabotage illégal) avec, notamment, l'application de la procédure de consignation pour les transporteurs étrangers. Ils couvrent les principaux domaines suivants :

- contrôles généraux du véhicule (état des pneus, du chargement et des indications éventuelles de la nature dangereuse du chargement, de son tonnage, de son équilibrage et de son arrimage...);
- contrôle documentaire professionnel général : documents de l'entreprise et du véhicule dont lettres de voiture et preuves de régularité du transport, y compris exceptionnel et de matières dangereuses, documents du conducteur dont contrôles médicaux obligatoires, contrôles de capacité technique à la conduite (formation initiale minimale obligatoire et formation continue de sécurité) ;
- respect du code de la route ;
- respect des droits sociaux : contrats, dont détachements, temps de travail (chronotachygraphes) et vigilance, temps et conditions de repos, conditions de roulage résultant des contrats entre affréteurs et transporteurs ; et droit du travail général ;

- respect des règles de transport d'animaux vivants ;
- respect des règles de transport des denrées alimentaires (dont transport en vrac), sous température dirigée ou non ;
- respect des règles de transport de déchets ;
- contrôle technique du chrono-tachygraphe (certificats périodiques délivrés par des organes de contrôles agréés par l'Union européenne (UE)), des risques de fraude et de dépassement des heures de conduite autorisées¹, de non respect des durées minimums de repos, des vitesses atteintes et délais entre deux points de passage ;
- établissement du taux de pollution, consommations en carburants et autres liquides polluants ;
- respect des règles de cabotage et des quotas ; respect des contingents multilatéraux d'autorisations de transport de la conférence européenne des ministres des transports (ECMT) et des conditions généralement acceptées/établies par le forum international des transports (FIT) ;
- pesage des véhicules pour des questions de sécurité routière et de protection du patrimoine routier ;
- contrôles particuliers pour les véhicules transportant des passagers (ces passagers pouvant éventuellement ne pas être admissibles sur le territoire) ;
- contrôle de la nature de la cargaison et lutte contre les trafics, avec intégration des éléments de fiscalité directe et indirecte ;
- intervention en entreprise pour contrôle documentaire (accès aux bases de données informatisées des entreprises), conditions tarifaires et de concurrence ;
- contrôles internationaux (organisation d'opérations coordonnées, objectifs, modalités, intensité, résultats) ;
- suites données aux contrôles (immobilisation du véhicule, amendes, consignations, procédures pénales ...)
- contrôle de la solidité financière des entreprises de transport (le droit d'exercer y est suspendu) ;
- opérations de prévention au sein d'entreprises au moyen de différents ateliers et débats dans le cadre de la prévention du risque routier en entreprise ;
- arrêt de véhicules en déplacement ou contrôles sur aires de stationnement, en opération – combinée ou non - avec d'autres services de l'Etat (transports et douanes par ex.).

1.1.3.2 Moyens de contrôle et modalités opératoires particulières :

Les moyens de contrôle et les principales modalités opératoires sont les suivants :

- moyens humains (effectifs, formations initiale et continue, carrière) ;
- moyens roulants et moyens volants de surveillance du ministère de l'intérieur (avions et hélicoptères) ;
- dispositif de vidéosurveillance et radars automatisés ;
- stations de pesage en marche et sur aire dédiée ;

¹

A beaucoup baissé en 4 ans, d'abord tolérance + 10%, puis 5, puis 2, aujourd'hui 0%.

- dispositifs informatiques fixes et mobiles permettant l'identification des véhicules, l'exploitation des données des matériels embarqués et des fichiers d'entreprises ;
- adaptation des conditions d'accueil aux flux routiers et autoroutiers :
 - capacité d'accueil du réseau : surveillance en temps réel et en temps différé de la volumétrie des flux, de l'usure des routes et de la détérioration (cf. impacts de la circulation sur les coûts de maintenance routière), des temps de passage aux péages, mesures de sauvegarde (barrières de dégel) ;
 - capacité à communiquer avec les gestionnaires de réseau routier (autoroutiers, directions interrégionales des routes, collectivités locales) ;
 - capacité (tous ministères et acteurs du réseau routier) à communiquer en temps réel avec des acteurs d'origine étrangère variée.
- Suites données aux contrôles (immobilisation du véhicule, retraits de points sur permis, amendes, consignations...), procédures pénales...

A noter qu'il existe, dans chaque région, une commission régionale des sanctions administratives (CRSA). Présidée par un magistrat, elle réunit des représentants de l'État, de la profession, des salariés et des usagers. Les CRSA examinent notamment la situation des entreprises résidentes au comportement particulièrement infractionniste. Elles entendent leurs représentants et proposent aux préfets de région des sanctions administratives à l'encontre de ces entreprises.

Le préfet de région peut retirer, temporairement ou définitivement, des titres administratifs de transport de marchandises et de personnes et prononcer des mesures d'immobilisation des véhicules. Il peut aussi prononcer l'interdiction de réaliser des transports de cabotage en France à l'encontre d'une entreprise de transport d'un autre État membre de l'UE ayant commis une infraction grave en France lors de la réalisation d'un transport de cette nature.

Les CRSA peuvent aussi proposer le retrait de l'honorabilité des gestionnaires d'entreprises.

1.1.4 Objectifs de la mission d'évaluation

La mission d'évaluation porte sur :

- l'impact et l'efficacité de la politique de contrôle des transports routiers au regard des différents objectifs affichés par le gouvernement ;
- la cohérence de l'organisation actuelle, notamment interministérielle ;
- l'efficacité globale des contrôles (coûts complets à déterminer).

Elle se concentre sur les véhicules utilisés et leurs conducteurs, plutôt que sur le contenu de leur chargement en ce qu'il peut nécessiter des contrôles particuliers (hors marchandises dangereuses). Elle doit aboutir à la formulation de scénarios d'évolutions possibles en vue d'améliorer :

- l'utilité, l'efficacité et l'efficacité globales des contrôles,
- ainsi que leur compréhension par les contrôlés,
- tout en veillant à simplifier l'environnement administratif et juridique des entreprises
- et à renforcer leur compétitivité. A cet égard, il conviendra d'identifier :

- les marges de manœuvre existantes afin de :
 - satisfaire aux obligations européennes,
 - dans le respect des contraintes budgétaires,
- ainsi que les pratiques permettant :
 - d'atteindre une bonne articulation interministérielle de la politique,
 - d'optimiser sa gouvernance
 - et de valoriser les actions des agents.

1.2 Organisation générale de l'évaluation

La maîtrise d'ouvrage de l'évaluation est assurée par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la pêche et de la mer et son délégué au sein de la direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM), le directeur des services de transport.

La maîtrise d'œuvre est assurée par les représentants de quatre inspections générales : IGF, IGA, IGAS, CGEDD.

L'évaluation est une démarche ouverte. Un comité d'évaluation (CodEv) a été mis sur pied, il va suivre les travaux et pouvoir proposer d'éventuelles orientations complémentaires. La politique évaluée concernant un nombre très important d'acteurs de divers statuts, ce comité en est une sélection, ceux n'y figurant pas auront néanmoins l'occasion d'échanger avec les membres de la mission. Parmi ceux-ci :

- décideurs : élus ;
- opérateurs : représentants des services de contrôle, représentants des personnels de ces services de contrôle ;
- « bénéficiaires » : entreprises de transports françaises et étrangères, syndicats de transporteurs et syndicats de conducteurs ;
- personnes ressources : universitaires spécialistes du transport routier, membres ; d'observatoires régionaux des transports (Bretagne par exemple), représentants de la DG Move et de la DG travail, représentant de l'IRU (Genève).

Tout au long de l'opération et afin d'en assurer les meilleures chances de succès, le secrétariat général à la modernisation de l'administration publique (SGMAP) accompagnera la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Après prise en compte des apports de chaque Comité d'évaluation (CodEv), les documents produits par la mission seront publiés sur le site du SGMAP.

2. Périmètre de l'évaluation

2.1 Définition du périmètre

Comme indiqué ci-avant, il s'agit des transports routiers de marchandises, par poids lourds comme par VUL, et des transports publics collectifs de passagers.

La mission recueillera les données essentielles des différentes activités contrôlées et de contrôle. Elle évaluera la politique en ce qu'elle s'adresse au respect du cadre juridique des activités de transport (2.2), s'adressera à toute la variété des acteurs concernés (2.3).

Les sujets non abordés par l'évaluation sont les suivants :

- les migrants ;
- les taxis, les véhicules de transport avec chauffeur et les véhicules sanitaires ;
- l'outre-mer qui peut faire l'objet de missions spécifiques en tant que de besoin ;
- le respect des règles de transport d'animaux vivants ;
- le respect des règles de transport des denrées alimentaires (dont transport en vrac), sous température dirigée ou non ;
- le respect des règles de transport de déchets.

2.2 Cadre juridique correspondant à ce périmètre

- Directives et règlements européens, leurs évolutions en cours ou prévues ;
- Code des transports ;
- Code de la route ; TPR - Transports publics routiers ;
- Code de la voirie routière ; MD - Marchandises dangereuses ;
- Code du travail. RSE - Réglementation sociale européenne ;
- Code des douanes ;
- Code de la consommation ;
- Instruction interministérielle du 24 décembre 2013 et la fiche qui précise ses modalités de mise en œuvre, en date du 20 janvier 2014.

2.3 Les acteurs relevant de ce périmètre

2.3.1 Acteurs de la fixation des contrôles et des objectifs

Acteurs européens :

- au titre de la régulation : à Bruxelles : la délégation française et, à la Commission : la DG MOVE, la DG EMPLOI, la DG HOME.

Acteurs nationaux centraux :

- Ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) :
 - o le directeur général des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) et le directeur des services de transport ;
 - o la sous-directrice des transports routiers ;
 - o le sous-directeur du travail et des affaires sociales de la DGITM ;
 - o la direction des infrastructures de transport, notamment s'agissant d'usure des routes, de systèmes intégrés de contrôle de poids des PL, de liens avec les gestionnaires d'autoroutes ;

- la direction générale de la prévention des risques (DGPR – Mission transport des matières dangereuses) ;
- la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) : caractéristiques des véhicules, performance environnementale.
- Ministère de l'intérieur :
 - la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) ;
 - la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) avec la direction des opérations et de l'emploi ;
 - la direction générale de la police nationale (DGPN) avec :
 - la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) ;
 - la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) et la préfecture de police de Paris (PP) avec la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC) : sous-direction régionale de la circulation et de la sécurité routière ;
 - la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) ;
 - l'unité de coordination PN-GN de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR) ;
 - la direction de la coopération internationale ;
 - l'office central de lutte contre le travail illégal (OCLTI) ;
 - le secrétariat général du ministère de l'intérieur et, plus particulièrement la direction de la modernisation et de l'administration territoriale (DMAT) ;
 - l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) ;
 - le service commun d'achats : le service de l'achat de l'équipement et de la logistique de la sécurité Intérieure (SAELSI) ;
 - la délégation ministérielle aux industries de sécurité (DMIS) ;
 - la direction des systèmes d'information et de communication (DSIC) et le service technique des systèmes d'information commun à la police et à la gendarmerie (ST(SI)²).
- Ministères sociaux :
 - la direction générale du travail (DGT) ;
 - l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) ;
- Ministères économiques et financiers :
 - la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) ;
 - la direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF) et son service national d'enquête (SNE) ;
 - la direction générale des finances publiques (DGFIP) ;
 - la direction générale des entreprises (DGE), sous-direction « métrologie » ;
- Ministère de la justice :
 - la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG).
- La Délégation nationale à la lutte contre la fraude (DNLF)

2.3.2 Acteurs déconcentrés ou assimilables en charge de l'exécution des contrôles :

- préfets de région et de département ;
- directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), direction régionale Ile-de-France de l'environnement et de l'aménagement (DRIEA) division du contrôle routier, direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) ;
- directions interdépartementales des routes ;
- commandement et formations de la gendarmerie nationale au niveau régional et départemental ;
- directions zonales (DZ) de compagnies républicaines de sécurité (DZCRS) avec leurs unités spécialisées rattachées ;
- directions zonales de la police aux frontières (DZPAF) ;
- directions zonales des systèmes d'information et de communication (DZSIC) ;
- directions départementales de la sécurité publique (DDSP) ;
- inspections du travail, rattachés aux pôles « Travail » des DIRECCTE ;
- directions régionales des finances publiques (DRFiP) ;
- unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales (URSSAF) ;
- directions interrégionales des douanes ;
- pôles concurrence des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) ;
- tribunaux de grande instance (TGI) avec leur tribunal de police (contraventions de 1 à 5^e classe) et leur tribunal correctionnel (TGI) pour les délits.

2.3.3 Les autres acteurs des activités routières

- Gestion des routes :
 - o directions interrégionales des routes ;
 - o sociétés d'autoroutes ;
 - o conseils départementaux ;
 - o communes et leurs groupements.
- Transport routier de marchandises :
 - o syndicats de transporteurs : union internationale des transports routiers (international road transport union - Genève - IRU) ;
 - o bourses de transport ;
 - o transporteurs de marchandises et leurs organisations professionnelles et syndicales, celles de leurs personnels :
 - comité national routier ;
 - association française des transporteurs routiers internationaux (AFTRI) ;
 - fédération nationale du transport routier (FNTR), union des entreprises de transport et de la logistique de France (TLF), Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

- (UNOSTRA), syndicats de transporteurs, organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) ;
- utilisateurs des transports et du fret et leurs associations (AUTF) ;
- Transporteurs routiers de voyageurs :
 - groupement des autorités responsables des transports ;
 - fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) ;
 - fédération nationale des acteurs et utilisateurs de transports (FNAUT) ;
- organisations syndicales représentatives des conducteurs : fédération internationale des travailleurs du transport/fédération européenne des travailleurs du transport - Bruxelles (FIT, ITF/ETF) ;
- sociétés fabricant des matériels de contrôle ;
- services et sociétés en charge du contrôle normé des matériels routiers et des matériels de contrôle : groupe union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle/centre d'essais routiers automobiles de Mortefontaine (UTAC/CERAM), son bureau de normalisation de l'automobile et son organisme technique central ;
- sociétés et services en charge du contrôle du trafic ;
- sociétés et services en charge de l'établissement des statistiques ;
- sociétés spécialisées dans l'informatique « routière », les radars, la vidéosurveillance de la circulation, l'analyse d'images et de flux, le contrôle de poids des véhicules ;
- coordination :
 - au titre des dispositifs de coordination européens et des organisations professionnelles : fédération internationale des services de contrôle : Euro-contrôle route – Bruxelles.

3. Référentiel d'évaluation

Voir référentiel d'évaluation ci-joint.

Référentiel évaluatif		
Thématique	Critère évaluatif	
1.L'état des lieux des contrôles		
	Connaissance	
<i>(arrondies et successives)</i>		

2. La coordination interministérielle,		
	Connaissance	
	Effi cacité	

3. Les outils technologiques, matérie		
	Connaissance	
	Effi cacité	

4. La mise en œuvre de la politique		
	Connaissance	
	Effi cacité	

4. Approche méthodologique retenue

Les procédures retenues au regard des objectifs de la mission pourront être complétées par d'autres formes d'investigations en fonction des besoins et des constats opérés.

L'approche méthodologique repose sur :

a) une phase de cadrage opérationnel de la mission comprenant :

- une étape de compréhension générale du sujet et des processus concernés reposant sur la mobilisation de la documentation accessible et des entretiens de prise de connaissance ;
- une étape d'identification des objectifs d'évaluation et questions évaluatives en résultant, traduits par l'élaboration du référentiel d'évaluation ;
- une étape de préparation des travaux ;

b) une phase de diagnostic au cours de laquelle le processus de mise en œuvre des procédures spécifiques est évalué au moyen :

- d'entretiens et d'enquêtes à distance réalisés avec les principaux acteurs ;
- de constats sur le terrain (déplacements en région) : les évaluateurs se déplaceront notamment dans les régions Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, Auvergne-Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais-Picardie, au moins en binôme ;
- de déplacements et d'analyses comparatives à l'international : pays où l'on trouve de grands axes transversaux et des rocadeurs accueillant un trafic comparable à celui de la France ou connus pour la densité et/ou l'efficacité et/ou la compétitivité de leurs sociétés de transport, la sécurité de leurs routes : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, République Tchèque ;

c) une phase de rédaction du rapport de diagnostic ;

d) une phase d'établissement de différents scénarios d'évolution ;

e) une phase de rédaction du rapport final, intégrant la présentation des scénarios de transformation et l'estimation de leurs coûts, de leurs impacts.

5. Modalités de restitution des conclusions de la mission

Le cahier des charges affiné sera rendu fin décembre.

Le rapport de diagnostic sera remis pour le 15 avril 2016.

Les scénarios de transformation devront avoir été discutés et être livrés deux mois après (mi-juin 2016).

Des points d'étapes pourront être réalisés à l'initiative du commanditaire ou de la mission en fonction des besoins.

Calendrier de la mission et charges prévisionnelles

Phase	Livrable	Destinataires	Calendrier
	Lettre de mission Document de cadrage opérationnel	Secrétaire d'Etat aux transports Comité d'évaluation SGMAP (réfèrent méthodologique)	Fin décembre 2015 après CodEv du 26 novembre
	Investigations et analyses Réponse aux questions évaluatives	Idem	Mi-avril 2016 après CodEv de fin mars
	Définition de plusieurs scénarios de transformation Documentation des principaux impacts des scénarios	Idem	Mi juin 2016 après CodEv de mi-mai

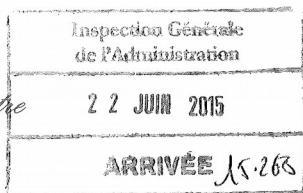
6. Equipe d'évaluation

La mission est composée de MM. Marc d'Aubreby, ingénieur général au CGEDD, Alain Bodon, inspecteur général des finances, Jean-Pierre Dalle, inspecteur général de l'administration, et Michel Raymond inspecteur général des affaires sociales.

Annexes

Annexe 1 : Lettre de mission

Le Premier Ministre



Paris, le 16 JUIN 2015

Madame la Ministre,

Le Gouvernement s'est fixé une ambition forte pour une action publique plus efficace, plus économe et plus juste.

Les évaluations menées dans le cadre de la modernisation de l'action publique (MAP) contribueront directement en 2015 à poursuivre notre effort collectif en ce sens. L'objectif de ces évaluations est en effet de réinterroger les politiques publiques, leurs résultats, leur utilité et leur adéquation avec les attentes des bénéficiaires, et d'identifier leurs marges d'amélioration et d'évolution. Ces évaluations s'inscrivent par ailleurs dans une logique démocratique d'association des parties prenantes de la politique évaluée et de transparence quant à leurs objectifs, leur déroulement et leurs conclusions.

J'ai décidé de retenir votre proposition de réaliser une évaluation de la **politique de contrôle des transports routiers**. La conduite de cette évaluation est placée sous l'autorité et la responsabilité de Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des transports, de la mer et de la pêche pour être conduite dans le cadre et selon les modalités que vous avez précisés dans la fiche jointe. Je demande par lettre séparée à la cheffe de service de l'inspection générale des finances, au vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable et au chef de service de l'inspection générale de l'administration de bien vouloir désigner les membres de leurs services qui en assureront la réalisation, le cas échéant en association avec des experts ou évaluateurs externes à l'administration que Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports jugera bon de solliciter.

Conformément à la méthodologie élaborée par le secrétariat général pour la modernisation de l'action publique (SGMAP) et pour garantir l'appropriation des travaux, je vous saurais gré de réunir et de présider ou de faire présider par Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, à trois reprises au moins, un comité d'évaluation qui sera composé des principales parties prenantes et auquel la maîtrise d'œuvre présentera ses travaux de cadrage opérationnel et de diagnostic, ainsi que les scénarios de transformation qu'elle proposera. Tout au long de la mission, je souhaite que le SGMAP puisse rendre compte à mon cabinet de l'avancement des travaux engagés et de leur bon déroulement.

.../...

Madame Ségolène ROYAL
Ministre de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Annexe 2 : Composition du comité d'évaluation

- **Président :**
 - Monsieur Thierry Guimbaud, directeur des services de transport

- **Membres :**

Administration

- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
 - Monsieur Francis Rol Tanguy, secrétaire général
- Ministère des finances et des comptes publics
 - Madame Hélène Croquevieille, directrice générale des douanes et des droits indirects
 - Madame Nathalie Homobono, directrice générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
- Ministère de l'intérieur
 - Monsieur Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière
 - Monsieur Devis Favier, directeur général de gendarmerie nationale
 - Monsieur Jean-Marie Falcone, directeur général de la police nationale
 - Madame Sophie Thibault, directrice de la modernisation et de l'action territoriale
- Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social
 - Monsieur Yves Struillou, directeur général du travail
- Ministère de la justice
 - Monsieur Robert Gelli, directeur des affaires criminelles et des grâces

Fédérations professionnelles

- Monsieur Marc Grolleau, président de l'Association française des transports routiers internationaux (AFTRI)
- Monsieur Yannick Collen, président de la chambre syndicale du déménagement (CSD)
- Monsieur Jean-Christophe Pic, président de la Fédération nationale du transport routier (FNTR)
- Monsieur Michel Seyt, président de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)
- Monsieur Yves Fargues, président de l'Union des entreprises du transport et de la logistique de France (TLF)
- Monsieur Roland Bacou, président de l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA)
- Madame Alines Mesples, présidente de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)
- Monsieur, Jean-Pierre Farandou, président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

Associations d'usagers

- Monsieur Denis Choumert, président de l'Association des utilisateurs des transports et de fret (AUTF)

- Monsieur Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

Organisations syndicales – Conducteurs des transports routiers

- Monsieur Thierry Douine, président fédéral – CFTC
- Monsieur Gilles Bonnefoi, président de la fédération nationale CFE-CGC
- Monsieur Thierry Cordier, secrétaire général FGTE-CFDT
- Monsieur Patrice Clos, secrétaire général FO
- Monsieur Jérôme Vérité, secrétaire général CGT
- Monsieur Raymond Pigeon, secrétaire confédéral FNCR

Organisations syndicales – Fonction publique

- Monsieur Christian Grolier – Secrétaire général de la FGF FO
- Madame Bernadette Groison – Secrétaire Générale de la FSU
- Monsieur Luc Farrre – Secrétaire général de l'UNSA FP
- Madame Brigitte Jumel – Secrétaire générale de l'UFFA CFDT
- Monsieur Jean Marc Canon – Secrétaire général de l'UGFF CGT
- Monsieur Denis Turbet-Delof – Délégué Général de Solidaires FP
- Monsieur Serge Herard – Président de la fédération des fonctions publiques CFE CGC

En qualité d'experts

- Monsieur Eddy Liegeois, chef de l'unité transports terrestres - Commission européenne - direction générale de la mobilité et des transports (DG Move)
- Monsieur Claude Cham, président de l'Union Routière de France (URF)
- Monsieur Gérald Schipper, délégué général d'Euro Control Route (ECR)
- Monsieur Emmanuel Duret, vice-président de la commission nationale des sanctions administratives (CSA)
- Monsieur Jean-Pierre Galland, chercheur, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS)