



MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,
DE L'INDUSTRIE ET DU NUMÉRIQUE

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE
DES AFFAIRES SOCIALES

Contrôle des transports routiers

- **Le projet de rapport de 3^e phase :
recommandations et scénarios**

Inspection Générale des Finances : Alain BODON

Inspection Générale de l'Administration : Jean-Pierre DALLE

Inspection Générale des Affaires Sociales : Michel RAYMOND

Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable : Marc d'AUBREBY

Les enjeux :

- ne pas relâcher les contrôles fondamentaux (temps de conduite, de repos...) au vu de l'enjeu avéré de sécurité routière ;
- tout en développant les contrôles sur les nouvelles fraudes : faux détachements, cabotage, VUL...

I – Les pistes d'évolution possibles

II – Les scénarios d'évolution du dispositif

III – Se préparer aux contrôles du futur

- I – LES PISTES D'EVOLUTION POSSIBLES

Mieux piloter et coordonner la politique de contrôle des transports routiers, au niveau national et régional

- Affirmer le rôle de chef de file du ministère chargé des transports et mettre en place une cellule technique interministérielle pour:
 - - mieux organiser au niveau national le suivi des entreprises infractionnistes dans plusieurs régions ou pays ;
 - - mettre en place une véritable coordination régionale des contrôles en lien avec la lutte contre le travail illégal et un financement dédié.
- IGF – IGA – IGAS – CGEDD

- Organiser et développer l'accès croisé d'agents de chaque corps de contrôle aux formations des autres ministères, en particulier à celles des CTT.
- Conforter la filière contrôle des transports et maintenir les effectifs spécialisés existant, voire les accroître à l'Inspection du travail.

Organiser le ciblage (plus) systématique des contrôles

- Intensifier les contrôles sur les plateformes de chargement et de déchargement.
- Mettre en place un dispositif de contrôle systématique des transports de certains donneurs d'ordre connus pour leurs dérives.
- Cibler fortement les contrôles en bord de route, sur la base de l'exploitation de GRECO.
- Mettre en place une politique volontariste de contrôle des VUL, particulièrement ceux dotés

IGF – IGA – IGAS – EGEDD

Concentrer les efforts sur une meilleure exploitation des informations, l'accès aux fichiers et les croisements de fichiers

- En urgence, développer OCTET pour le nouveau système d'exploitation de la gendarmerie et régler le problème de son financement.
- Mettre en œuvre dans GRECO une collecte réellement systématique de toutes les infractions en France et, si possible, à l'étranger.
- Prévoir l'accès des différents corps de contrôle à des fichiers existants : immatriculation, attestation de détachement, fichier CLEISS...

- Préparer un plan unique d'investissement pluriannuel couvrant en particulier :
 - - les outils matériels et logiciels : pesage en marche, moyens d'exploitation d'informations, de ciblage, équipement de véhicules dédiés au contrôle ;
 - - les aires de stationnement et de contrôle (plan pluriannuel de maintien et de création) ;
- sans oublier les dépenses de maintenance.
- IGF – IGA – IGAS – CGEDD

Renforcer la lutte contre le travail illégal dans le domaine des transports

- Le secteur des transports est conforté au rang de priorité dans la lutte contre le travail illégal et les fraudes au détachement.
- Les pouvoirs des différents corps de contrôle sont étendus à toute la gamme d'infractions pour renforcer l'efficacité des contrôles en ce domaine.
- La nouvelle attestation de détachement est pleinement exploitée.

- Imposer une obligation de transparence aux professions qui concourent au transport routier, y compris les grandes sociétés d'E-commerce.

- Revoir les conditions d'emploi des CTT, pour plus de présence de nuit ou de week-end.
- Donner le pouvoir d'interception aux CTT.
- Revoir les habilitations de chaque corps, pour les élargir et assurer la cohérence et l'efficacité des contrôles.
- Se poser la question de l'accès des CTT aux qualifications d'OPJ et d'APJ.
- Examiner les avantages et les inconvénients d'une spécialisation partielle des contrôles

- Sanctions administratives :
- Accroître les possibilités d'immobilisation de véhicules en bord de route à titre de sanction administrative, hors saisie de la CTSA.
- Elargir les possibilités de suspension et d'interdiction d'activité sur le territoire français.
- Simplifier la constitution et les modalités de travail des CTSA.
- Demander aux préfets de région d'utiliser pleinement les sanctions administratives

- Sanctions pénales
- Elaborer une instruction de politique pénale pour le transport routier.
- Réexaminer le niveau des sanctions financières pour obtenir davantage d'effet dissuasif.
- Développer la transaction pénale et envisager un déclassement de certains délits et amendes de 5ème catégorie en contraventions forfaitaires.

Développer la collecte et l'exploitation d'informations sur les transports routiers pour garantir un réel contrôle, notamment du cabotage et du détachement

- Mettre en place un plan pluriannuel pour la collecte automatisée d'informations sur les grands axes de circulation.
- Préparer la collecte des données des chronotachygraphes intelligents en lien avec la publication des spécifications techniques de ces matériels.
- Mettre en place un système d'exploitation de l'ensemble de ces données permettant des sanctions administratives, des ciblage de contrôle et l'ouverture d'enquêtes judiciaires.

Préparer une collecte plus complète et une exploitation des données plus ambitieuse à moyen terme

- Créer un système d'exploitation de fichiers pour détecter :
 - - les cabotages irréguliers ;
 - les véhicules en fraude au détachement,
 - les temps de conduite dépassés (et fraudes au chronotachygraphe).
- Le système d'exploitation devra sur le moyen et le long terme :
 - - faire apparaître les fraudes, certaines ou probables, ;
 - - permettre des sanctions administratives ;
 - et/ou des ciblage de contrôle sur route, ou en entreprise.
- **IGF – IGA – IGAS – CGEDD**

Proposer des évolutions de la réglementation européenne et des modalités de contrôle

- Au niveau européen, organiser un contrôle sur les manipulations frauduleuses des tachygraphes et instituer des conditions de suspension ou d'interdiction.
- Garantir le contrôle effectif de la réalité de l'établissement dans tous les pays.
- Mettre en place des modalités de contrôle des VUL, notamment avec le chronotachygraphe pour les véhicules à partir de 2t ou 2,7t dans le cadre du transport pour le compte d'autrui.
- Organiser un contrôle du contrôle par des pairs.

- Mieux organiser la coordination entre les différents pays de l'Union, finaliser très vite ERRU, puis travailler à un véritable fichier européen à horizon 2020.
- Rendre mieux contrôlables les règles relatives au cabotage.
- Permettre l'effectivité de l'application des règles de détachement dans le domaine des transports routiers.
- Soutenir l'hypothèse d'une agence européenne de contrôle du transport routier, complémentaire des dispositifs nationaux.

- II – LES SCENARIOS D'EVOLUTION DU DISPOSITIF

- Scénario 1: la mise en place au niveau européen d'un dispositif de régulation et de contrôle avec création d'une agence dédiée ;
- Scénario 2 : le renforcement du contrôle en France avec la création d'une agence nationale ;
- Scénario 3 : l'amélioration continue du dispositif actuel .

S1 - Création d'une agence européenne dotée de moyens de contrôle adaptés

- Création d'une agence européenne, en complément des dispositifs nationaux, avec pour missions de :
 - veiller à l'application des règles dans toute l'Union et coordonner les pratiques de contrôle dans les différents pays ;
 - clarifier la réglementation: établissement, cabotage... ;
 - assurer une meilleure articulation entre règles «sociales» et «transport» ;
 - transformer ERRU en un véritable fichier européen ;
 - travailler sur les conditions de détachement en matière de transport ;
 - élaborer des modalités de contrôle des VUL ;
 - organiser un système de sanctions administratives et judiciaires au niveau européen.

- Création d'une agence française de contrôle des Transports Terrestres (AFTT), ayant pour missions de :
 - piloter et cibler la stratégie nationale de contrôle, et coordonner les plans régionaux ;
 - - piloter le plan pluriannuel d'investissements et le plan interministériel de formation ;
 - - piloter les systèmes d'information, actuels et futurs ;
 - - gérer le registre et les contrôles sur route comme en entreprise, et une base de données ;
 - - proposer des évolutions de réglementations.
- IGF – IGA – IGAS – CGEDD

- Moyens de l'agence:
 - les CTT, ainsi que des représentants des différents corps de contrôle (police, gendarmerie, douanes, inspection du travail et URSSAF) ;
 - le fichier GRECO enrichi, avec ciblage des contrôles sur les plates-formes et entreprises, françaises comme étrangères, récidivistes ou infractionnistes dans plusieurs régions ;
 - les pouvoirs des CTT sont renforcés : pouvoir d'interception, OPJ ou APJ... Parallèlement, la priorité est donnée à leur action sur route. Leur statut peut être révisé ;
 - financement : affectation (partielle) du produit des amendes.

S3 – Scénario de l'amélioration continue du dispositif

- Pas de bouleversement organisationnel, mais des améliorations fortes en :
 - organisant la coopération opérationnelle aux niveaux interministériel et régional ;
 - assurant la cohérence et l'efficacité dans le traitement de l'information
 - poursuivant l'optimisation des moyens humains et matériels de contrôle : formation, règles d'emploi des CTT, pouvoirs des contrôleurs, aires de contrôle, sans oublier les moyens de maintenance et d'action ;
 - poursuivant le renforcement de la lutte contre le travail illégal et les détachements frauduleux ;
 - réexaminant des sanctions administratives et judiciaires ;
 - préparant l'exploitation des données des nouveaux chronotachygraphes.

- Clarification des règles
- et renforcement des sanctions administratives ;
- travail avec le PNLTI ;
- poursuite du lobbying à Bruxelles.

S3 – Scénario de l'amélioration continue du dispositif

- Pas de bouleversement organisationnel, mais des améliorations fortes en :
 - organisant la coopération opérationnelle aux niveaux interministériel et régional ;
 - assurant la cohérence et l'efficacité dans le traitement de l'information
 - poursuivant l'optimisation des moyens humains et matériels de contrôle : formation, règles d'emploi des CTT, pouvoirs des contrôleurs, aires de contrôle, sans oublier les moyens de maintenance et d'action ;
 - poursuivant le renforcement de la lutte contre le travail illégal et les détachements frauduleux ;
 - réexaminant des sanctions administratives et judiciaires ;
 - préparant l'exploitation des données des nouveaux chronotachygraphes.

- - Faire évoluer si besoin les règles permettant un contrôle plus efficace et la lutte contre certaines pratiques abusives, après bilan des mesures récentes.
- - Maintenir un lobbying au niveau européen pour obtenir de nouvelles règles permettant un contrôle réel notamment du cabotage, du détachement et des VUL.

-
- III– SE PREPARER AUX CONTROLES DU FUTUR

- - Se préparer à la mise en œuvre des chronotachygraphes « intelligents ».
- - Se préparer à la mise en œuvre des convois de véhicules sous asservissement électronique.
- - Anticiper le transport par véhicules autonomes et les impacts de ceux-ci.