



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MINISTÈRE DES AFFAIRES  
SOCIALES ET DE LA SANTÉ

MINISTÈRE DE  
L' ENVIRONNEMENT, DE  
L' ÉNERGIE ET DE LA MER

-----

INSPECTION GÉNÉRALE  
DES FINANCES

-----

INSPECTION GÉNÉRALE  
DE L'ADMINISTRATION

-----

INSPECTION GÉNÉRALE DES  
AFFAIRES SOCIALES

-----

CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

N° 2015-M066

N° 16070 – 15069 – 01BIS

N° 2015 – 102 R

N° 010277 - 01

**ÉVALUATION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE  
DU CONTRÔLE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

**- RAPPORT DE DIAGNOSTIC -**

**ANNEXES**





MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MINISTÈRE DES AFFAIRES  
SOCIALES ET DE LA SANTÉ

MINISTÈRE DE  
L' ENVIRONNEMENT, DE  
L' ÉNERGIE ET DE LA MER

-----  
INSPECTION GÉNÉRALE  
DES FINANCES

-----  
INSPECTION GÉNÉRALE  
DE L'ADMINISTRATION

-----  
INSPECTION GÉNÉRALE DES  
AFFAIRES SOCIALES

-----  
CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

N° 2015-M066

N° 16070 – 15069 – 01BIS

N° 2015 – 102 R

N° 010277 - 01

**EVALUATION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE  
DU CONTRÔLE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

**- RAPPORT DE DIAGNOSTIC -**

**ANNEXES**

**Etabli par :**

**Alain BODON,**  
Inspecteur général des finances

**Marc d'AUBREBY,**  
Ingénieur général des Ponts, des eaux et des forêts

**Michel RAYMOND,**  
Inspecteur général des affaires sociales

**Jean-Pierre DALLE,**  
Inspecteur général de l'administration

**- SEPTEMBRE 2016 -**



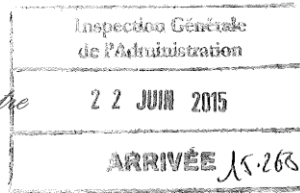
## SOMMAIRE

Annexe 1 : Lettre de mission .....	7
Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées.....	9
Annexe 3 : Instruction du gouvernement du 24 décembre 2013 .....	23
Annexe 4 : Les outils de suivi et de pilotage des activités de contrôle routier du MEEM .....	31
Annexe 5 : Résultats des contrôles .....	37
Annexe 6 : Note de la direction des affaires criminelles et des grâces .....	47
Annexe 7 : Note de l'office central de lutte contre le travail illégal .....	51
et son annexe .....	51
Annexe 8 : Liste des habilitations des contrôleurs des transports terrestres.....	65
Annexe 9 : Formation des contrôleurs des transports terrestres.....	67
Annexe 10 : Les matériels de contrôle .....	83
Annexe 11 : Bourses de fret .....	93
Annexe 12 : Liste des acronymes .....	97



## ANNEXE 1 : LETTRE DE MISSION

*Le Premier Ministre*



Paris, le 16 JUN 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.

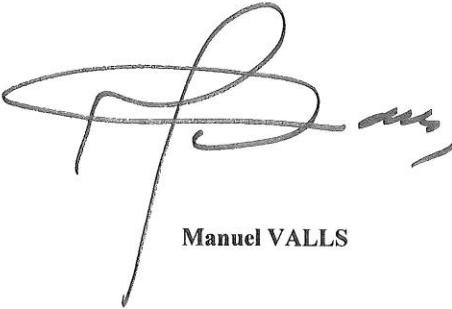
J'ai décidé de retenir votre proposition de réaliser une évaluation de la **politique de contrôle des transports routiers**. La conduite de cette évaluation est placée sous l'autorité et la responsabilité de Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des transports, de la mer et de la pêche pour être conduite 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

Afin d'assurer la transparence des évaluations, la présente lettre de mission, l'état d'avancement du processus d'évaluation et les rapports de diagnostic et de scénarios seront mis en ligne.



**Manuel VALLS**

Copie à :

- ✓ Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports
  - ✓ Madame la garde des sceaux, ministre de la justice
  - ✓ Monsieur le ministre des finances et des comptes publics
  - ✓ Monsieur le ministre de l'intérieur
  - ✓ Monsieur le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social
  - ✓ Monsieur le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique
  - ✓ Madame la cheffe de service de l'inspection générale des finances (IGF)
  - ✓ Monsieur le vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)
  - ✓ Monsieur le chef de service de l'inspection générale de l'administration (IGA)
-



## ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Date	Prénom et nom	Fonctions
30/09 <b>SGMAP</b>	Virginie MADELIN  Laurent GRAVELAINE Camille LAPORTE Stéphane BONNET  Vincent LAHUEC  Anne DEBAR  Odile SEGUIN  Véronique GRIGNON	Directrice de l'accompagnement des transformations publiques Futur chef de service Chef de projet en EPP au SGMAP Premier Ministre - Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique - Stratégies interministérielles de modernisation Évaluation des politiques publiques DGITM/DST - Sous-directrice des transports routiers Adjointe à la sous-directrice des transports routiers Cheffe du bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers et secrétaire du Comité d'évaluation
13/10 <b>DST</b>	Thierry GUIMBAUD Anne DEBAR  Odile SEGUIN  Véronique GRIGNON  Jean-Pascal BIARD  David ZAMBON Stéphane BONNET	DGITM - Directeur des services de transport DGITM/DST - Sous-directrice des transports routiers Adjointe à la sous-directrice des transports routiers Cheffe du bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers et secrétaire du Comité d'évaluation Sous-directeur du travail et des affaires sociales Directeur adjoint des transports terrestres Chef du bureau de la stratégie et des processus de modernisation au Secrétariat général
15/10 <b>Cabinet du DGPN</b>	Didier JOUBERT	Cabinet DGPN – Conseiller SP – doctrine d'emploi des forces
20/10 <b>Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des Transports</b>	Radia OUARTI  Manuel LECONTE Thierry GUIMBAUD Anne DEBAR  Odile SEGUIN	Conseillère transports routiers, transports urbains et mobilité durable - Cabinet de Monsieur Alain VIDALIES - Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche  DGITM - Directeur des services de transport DGITM/DST - Sous-directrice des transports routiers Adjointe à la sous-directrice des transports routiers
26/10 <b>Cabinet du Ministre de l'Intérieur</b>	Eric MORVAN Antoine GOBELET Christian RODRIGUEZ	Directeur adjoint du cabinet Conseiller financier Général de brigade – conseiller Pôle Gendarmerie
26/10 <b>Cab DGPN – services de police en charge des contrôles</b>	Carine VIALATTE  Christine PROBST  Nadège MARC  Mathieu GROT Gilles MOUSSIEGT  Jean-François PLANTEC	Commissaire divisionnaire – Cabinet du DGPN Adjointe au conseiller doctrine – défense – planification – renseignement Commandant de Police - Pôle OPDR - bureau Ordre public DCCRS – Adjointe au Sous-directeur des opérations Chef d'escadron de GN - UCLIR DCSP - Commissaire divisionnaire adjoint au sous-directeur des missions de sécurité Commandant de police, DCCRS-SDO, adjoint au bureau sécurité routière – MS

27/10 <b>DGGN</b>	Thierry CAER  Eric DARRAS  M. SYBILLE	Général de division– sous directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière Général de division – adjoint opérations-emploi au sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière CE – ex- commandant d’EDSR – bureau FMS – section « Flux routiers »
02/11 <b>DSCR</b>	Emmanuel BARBE  Alexandre ROCHATTE  Ludovic GUILLAUME  Thierry DEBUIRE	Préfet Délégué sécurité et circulation routières (DSCR) Adjoint au Délégué sécurité et circulation routières Sous-directeur action interministérielle LCL de Gendarmerie chargé de mission Chargé de mission à la sous-direction de l’action interministérielle –
04/11 <b>Opération de Contrôle à la Porte de Montreuil - Paris</b>	Jean-Philippe LANET  David RECQUILLON  Véronique GRIGNON	Adjoint au chef de service « sécurité des transports » - responsable du département sécurité, circulation et éducation routière DRIEA Chef du bureau de gestion et de contrôle n°1 du département de régulation des transports routiers Cheffe du bureau « contrôles » à la direction des transports terrestres Contrôleurs des transports terrestres Motocyclistes
13/11 <b>DGDDI</b>	Jean-Paul BALSAMO  Nicole DIFFEDE Aude CHARBONNIER Michel MARIN Jean-François RUBLER	Sous-Directeur des affaires juridiques, des contrôles et de la lutte contre la fraude Adjointe au chef de l’inspection des services Auditrice Adjoint du sous-directeur Chef du bureau de l’organisation des services, du suivi de l’activité et de l’animation des services,
18/11 <b>DGT</b>	Yves CALVEZ Sophie HUG Philippe DINGEON  Catherine MOSMANN	Chef de l’inspection du travail  Chef du département du pilotage du système d’inspection du travail
26/11	<b>1<sup>er</sup> CodEv</b>	
1 <sup>er</sup> /12 <b>DGCCRF</b>	Pierre CHAMBU Catherine SELLES	DGCCRF
02/12 <b>RPF Bruxelles</b>	Raphaël CRINIER  Michel PINET	Représentation permanente France auprès de la Commission européenne à Bruxelles Coordonnateur Europe au CGEDD
02/12 <b>Commission européenne</b>	Eddy LIEGEOIS  Eva PTACHENSKA M. MARTINEZ Frederick RASMUSSEN	Chef d’unité Transport terrestre – Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) Législation sociale du transport Tachygraphe digital et ses développements Coordination et eurovignette
02/12 <b>IRU</b>	Jan NEMEC	Délégation permanente de l’IRU auprès de l’UE – Responsable affaires sociales.
02/12 <b>ETF</b>	Cristina TILLING	Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF- European Transport Workers' Federation) Political Secretary / Road Transport, EWCs, Gender Equality*
08/12 <b>TLF</b>	Denis BERTIN  Olivier RIGOT-MULLER	Administrateur TLF, Président du Conseil Route, Responsable juridique d’entreprise, commission transports terrestres de TLF et

	Amaury de TURCKHEIM  Pascal VANDALLE	commission sous-traitance Conseil « Organisateur Transport Terrestre » TLF, Administrateur TLF, membre de la commission "Transport Léger" et administrateur du SNTL (Syndicat National du Transport Léger), en charge des questions de sous-traitance et administrateur du SNTL Directeur Délégué au Conseil des Métiers - Pôle "Terrestre" TLF
08/12 <b>OTRE</b>	Aline MESPLES  Gilles MATHELIE-GUINLET Jean-Marc RIVERA	Présidente de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) Secrétaire Général de l'OTRE Secrétaire Général de l'OTRE
09/12 <b>UNSA SAFACTT – CTT</b>	Pierre GUERIF Emmanuel PUT Marc ARBIOL Pascal ESNAULT	SG UNSA SAFACTT Représentants syndicaux UNSA-SAFCATT
09/12 <b>FO – CTT</b>	Jacques DOTU Aziz TOUDERT	Syndicat national des contrôleurs terrestres FO
11/12 <b>CFDT - CTT</b>	Isabelle ROUSSEAU Philippe HENRY	Syndicat contrôleurs CFDT/UFE
15/12 <b>UNOSTRA</b>	Roland BACOU Catherine PONS Fabienne RINI  Philippe PARENT  Maurice DUCLOS	Président national de de l'UNOSTRA Déléguée générale de l'UNOSTRA Administratrice de l'UNOSTRA – transporteurs de marchandises Administrateur de l'UNOSTRA- transporteurs de marchandises –président de l'UNOSTRA Centre Administrateur de l'UNOSTRA - transporteur de voyageurs
15/12 <b>Union Syndicale Solidaires</b>	Jean-Jacques HUET  Annie ONYZKIEWICZ Alexandre GAVRILA Stéphane POMMIER Daniel VERGNENEGRE	Secrétaire Général de Solidaires à l'Industrie et au Développement Durable. Secrétaire générale déléguée Représentants syndicaux
15/12 <b>FNTR</b>	Nicolas PAULISSEN  Florence BERTHELOT	Délégué général de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) Déléguée générale adjointe – Présidente du Comité IRU auprès de l'UE et Présidente Mondiale IRU à Genève
21/12 <b>GIPSR</b>	Emmanuel BARBE  M. GROLET Christophe ROUGEOT	Délégué Interministériel à la Sécurité Routière – Président du Groupement Interministériel Permanent de la Sécurité Routière DGE Commandant EF Unité de Coordination de Lutte contre l'Insécurité Routière (UCLIR)
21/12 <b>PP/DOPC</b>	Francoise HARDY  Muriel RAULT Thierry LEGAY Marc CANO Cyril BOSSET  Thierry PUJOL  M. RAYNAULT	Contrôleur général de la PN - Sous-Directrice Régionale de la Circulation et de la Sécurité Routières - Direction de l'Ordre Public et de la Circulation - Préfecture de Police Adjointe à la sous-directrice Commandant de Police Echelon Fonctionnel Commandant de police – Etat-Major SDRCSR Adjoint au Chef de la Division Régionale Motocycliste - Chef du Service des Compagnies Motocyclistes Capitaine de police –adjoint au chef de la compagnie de police routière – SDRCSR – DOPC Commandant de police – Etat-major - coordonnateur CRS/DDSP

	<p>M. REYNAULT Cédric BOSSE</p> <p>Bernard BAULARD</p> <p>Frédéric VERIEPE</p> <p>Christophe CONAN</p>	<p>Adjoint au chef de la compagnie routière Commandant de police - chef de la compagnie territoriale de circulation et de sécurité routière du Val de Marne (94) Major RULP - Responsable section taxi transport routier Brigadier - OPJ – Adjoint du chef du Pôle PL de la DRM – adjoint du chef de l'Unité de Contrôles Spécialisés (Val de Marne) Brigadier– Responsable Pôle PL de la DRM (Val de Marne)</p>
06/01 <b>UCLIR</b> <b>Ministère de l'Intérieur - DGGN –Cabinet</b>	<p>Didier REMOND</p> <p>Mathieu GROT Christophe ROUGEOT Mme CANEL</p>	<p>Colonel de GN - chef de l'Unité de Coordination de Lutte contre l'Insécurité Routière (UCLIR) Chef d'escadron de GN Commandant de PN EF Responsable des opérations à l'ASFA</p>
06/01 <b>Syndicats PN</b>	<p>Christine PROBST Audrey COLLIN</p>	<p>Commandant de police</p>
07/01 <b>OCLTI Arcueil</b>	<p>Jean-Pierre MICHEL</p> <p>Yannick HERRY</p> <p>Gérard CLIGNY Jean-Marc CHICHE Jean-François De DECKER Claire BOUCHER Luc PEROTIN Claudine HUET</p>	<p>Général de Brigade – sous-directeur de la Police Judiciaire - DOE DGGN Colonel - Chef de l'office central de lutte contre le travail illégal LCL OCLTI Directeur adjoint du travail - OCLTI Chef d'Escadron (DA OCLTI) Capitaine (GRI DA OCLTI) Major (GAE DA OCLTI) URSSAF</p>
12/01 <b>DREAL Lyon</b>	<p>Yannick MATHIEU</p>	<p>Directeur Adjoint DREAL Lyon</p>
12/01 <b>DIRECCTE LYON</b>	<p>Philippe NICOLAS</p> <p>Jean-Pierre BERTHET Mme WODELI M. BOUCHARD Mme GAUTHIER, Jean-Claude ROCHE Jean-Claude PANSARD Thierry BOREL José DA COSTA</p>	<p>DIRECCTE Lyon - directeur régional ou son représentant Responsable pôle travail UT 74 UT 73 UT69 Responsable pôle Contrôle Pilote régional du contrôle, URSSAF Inspecteur du recouvrement Inspecteur du recouvrement</p>
12/01 <b>DIRECCTE – Pôle C</b>		
12/01 <b>Préfecture Lyon</b>	<p>Gérard GAVORY LCL DIADOUGE</p> <p>CNE POISSEL</p> <p><b>Représentants de la police nationale</b></p> <p><b>Représentants des douanes</b> Joséphine LEFOULON-MAYMARD Alexis BULIARD</p> <p>Fabrice AUGNET</p>	<p>Préfet délégué pour la défense et la sécurité Chef de la section sécurité routière à l'EM régional de la GND EDSR du Rhône</p> <p>DZ CRS – bureau sécurité routière et missions spécialisées CRS autoroutière DDSP du Rhône (commandant de la compagnie de sécurité routière) DDSP 69 – responsable de la brigade motocycliste</p> <p>Adjointe au directeur régional DDI à Lyon – responsable de la politique de contrôle Directeur des services douaniers à Chambéry</p>

		Directeur inter-régional des douanes
12/01 <b>Table ronde économique avec les fédérations</b>	M. BARRALE,  Jean-Christian VIAELLES  Romain GUILLOT Céline COMBRONDE Lionel RADENNE Olivier THIEVENAZ Gert HICHMANN Jacques SORLIN Claude CHARDON  Raphael MENNA	Représentant le Président de l'office interconsulaire des transports et des communications. Président de l'union des entreprises de transports et de logistique de France Directeur général des transports Dupessey Directrice générale des transports Combronde Directeur général des transports Brun Président FNTR Rhône-Alpes Vice-Président Délégué Régional FNTR Rhône-Alpes Directeur de l'OITC - chambre de commerce régionale Chambre Syndicale du déménagement
13/01 <b>Ctrl routier</b>	Yannick MATHIEU Joël DARMIAN  Cendrine PIERRE Laurent ALBERT - 4 motocyclistes de la CRS autoroutière Auvergne-Rhône-Alpes L. CORNUT A. LIBERALI C. RIVIERE F. FROUX P. RAMBAUD D. LAURENT ASA-FERREROZ	Directeur Adjoint DREAL Chef du service réglementation et contrôle des transports et des Véhicules (DREAL)  Chef de service déléguée SRCTV (DREAL) Adjoint au chef du SRCTV  Chargés de contrôle de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes-  Agent en charge de la pesée des véhicules de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes,
13/01 <b>Table ronde sociale « contrôleurs » des transports terrestres, police, douane, inspecteurs du travail, personnels de la DGCCRF</b>	Alain HEYRAUD Vincent BOYENVAL Daniel BOBILLIER Véronique FORET Johanna BARDE Florence BARRAL BOUTET	DREAL FO DREAL UNSA DREAL CFDT DREAL CGT DIRECCTE UNSA DIRECCTE FO
13/01 <b>TGI</b>	Nathalie HUZIEUX,	Vice-procureure Tribunal de Grande Instance, référente en matière de coordination des transports
13/01 <b>CRSA</b>	Emmanuel du BESSET,	Président de la commission régionale des sanctions administratives - magistrat administratif
18/01 <b>Syndicat des contrôleurs CGT</b>	Laurence RETHORET Eric CRENEGARY Gilles LECLERC	Représentants CGT MEDDE
18/01 <b>UTP</b>	Claude FAUCHER  Sylvette MOUGEY	Délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) Conseillère sociale du Délégué général
20/01 <b>Préfecture de Lille</b>	Jean-François CORDET  Philippe MALIZARD	Préfet de la région Nord – Pas-de-Calais Picardie, préfet du Nord Sous-Préfet - directeur de cabinet
20/01 <b>Réunion « pilotage » - configuration comité de</b>	<b>PREFECTURE DE REGION de Lille</b> Serge BOUFFANGE	Adjoint au SGAR Nord-Pas-de-Calais-Picardie, chargé des politiques publiques, représentant M. le préfet de région DREAL directeur régional adjoint N-PdC-P

<p><b>pilotage des contrôles routiers</b></p>	<p><b>DREAL</b> Julien LABIT, Daniel HELLEBOID, Mireille BUTTARELLO</p> <p><b>DDSP</b> Yann DELESSE</p> <p>Franck METSU</p> <p><b>Groupeement de Gendarmerie départementale</b> Marc SALVI</p> <p>Thierry DEZEURE</p> <p><b>DZCRS</b> Boris BONNERRE Frédéric CARION Patrice PRUVOST</p> <p>Christine PHILIPPE</p> <p><b>Douane</b> Gil LORENZO</p> <p><b>DIRECCTE</b></p> <p>Brigitte KARSENTI</p> <p>Nicolas DELEMOTTE</p> <p>Florent FRAMERY</p> <p>Jean-Louis MIQUEL</p> <p>Chantal GOUTHIERE Cédric HUDE</p>	<p>Chef de service STV (sécurité/transports /véhicules) Chef de la division contrôle et régulation des transports</p> <p>Commissaire de police - adjoint au service d'ordre public et de sécurité routière départemental (SOPSR Dép.) Son adjoint, commandant de police, référent sécurité routière et chef des unités de circulation</p> <p>Chef d'escadron, commandant de l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR) du Nord Adjudant de la brigade motorisée de La Bassée.</p> <p>Directeur zonal adjoint Commissaire, chef d'Etat-Major Commandant fonctionnel, commandant la CRS autoroutière 59/62 Capitaine de police, chef du bureau sécurité routière et missions spécialisées</p> <p>Administrateur Supérieur des Douanes - Directeur régional des douanes et droits indirects</p> <p><b>Pôle travail</b></p> <p>Directrice régionale adjointe Nord - Pas-de-Calais, (nous sommes en attente de la nomination des DRA Nord - Pas-de-Calais Picardie, ce qui devrait être le cas pour le 20 janvier), responsable du pôle Travail Adjoint à la responsable du pôle Travail DIRECCTE - référent régional transports et Responsable Travail à l'Unité départementale Nord-Lille</p> <p><b>Pôle concurrence</b></p> <p>Directeur régional adjoint (Nord - Pas-de-Calais, idem supra), responsable du Pôle Concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie légale CCRF - inspectrice experte CCRF – inspecteur</p>
<p>20/01 <b>DREAL</b></p>	<p>Julien LABIT Mme BUTTARELLO</p> <p>M. DUBOIS Daniel HELLEBOID</p>	<p>Directeur adjoint Cheffe de la division gestion et contrôle des transports Chef de l'équipe d'Arras Chef du service transports et véhicules (STV)</p>
<p>20/01 <b>Réunion « URSSAF + DIRECCTE (inspection du travail)</b></p>	<p><b>Pôle travail</b></p> <p>Brigitte KARSENTI</p> <p>Nicolas DELEMOTTE Florent FRAMERY</p> <p>Anne-Sophie GUYOT</p>	<p>Directrice régionale adjointe Nord - Pas-de-Calais, responsable du pôle Travail Adjoint à la responsable du pôle T Réfèrent régional transports et responsable Travail à l'Unité départementale Nord-Lille Contrôleur du travail en URACTI</p>
<p>20/01 <b>Réunion DIRECCTE CCRF</b></p>	<p><b>Pôle concurrence :</b></p> <p>Jean-Louis MIQUEL</p>	<p>Directeur régional adjoint (Nord - Pas-de-Calais, idem supra), responsable du Pôle Concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie légale</p>

	Chantal GOUTHIERE Cédric HUDE Christophe CHEREAU	Inspectrice experte CCRF Inspecteur CCRF Inspecteur URSSAF
20/01 <b>Table ronde économique</b>	<b>OTRE Nord-Pas de Calais sera représentée par deux professionnels membres du conseil d'administration :</b>  Philippe RYBARCZYK  M Philippe PAGE  <b>- MFNTR/TLF/UNOSTRA</b> Jean-Luc DEJODE M. Sébastien DELQUIGNIES M. Francis JUNCKER M. Sébastien RIVERA M. Olivier ARRIGAULT  M. David SAGNARD  <b>FNTV</b> Christian VAN GERTRUY Jacques MUTEZ	Gérant de l'entreprise Nord Courses Services 59 à Lesquin et administrateur Gérant de Trans-Loon à Wormhout, administrateur et membre de la Commission régionale des sanctions administratives (CRSA)  Co-Président FNTR Nord Co-Président TLF Nord-Picardie Président UNOSTRA Nord-Pas de Calais FNTR Pas de Calais Secrétaire général FNTR Nord-Pas de Calais / TLF Nord-Picardie – Délégué régional FNTR 62  Président de la FNTV 59 Secrétaire général
20/01 <b>Réunion « Région de Gendarmerie »</b>	Marc SALVI  Adjudant DEZEURE	Chef d'escadron, commandant de l'EDSR  Gradé de la brigade motorisée de La Bassée.
<b>20/01 – DGDDI</b>	M. Gil LORENZO	Directeur régional des douanes et droits indirects
21/01 <b>DRFiP</b>	François COUSIN  Gilles DUBOST	Administrateur général des finances publiques Directeur du pôle gestion fiscale Adjoint auprès du directeur du pôle gestion publique,
21/01 <b>Entreprise ROUSSEL, à RONCQ</b>	Jean-François ROUSSEL  Jérôme ROUSSEL Florent FRAMERY	Président Directeur Général « ROUSSEL INTERNATIONAL » Directeur Général Délégué Référént régional transports et responsable Travail à l'Unité départementale Nord-Lille
21/01 <b>Table ronde sociale « contrôleurs »</b>	<b>Police :</b> Franck METSU  Bruno AMADIS  <b>Douane :</b> Christophe ACCART  Raphaël OFFROY  José SOLIVERES  Philippe MICHEL François CORDENIER Jean-Marc BRUYERE  <b>DREAL :</b> Charles BRADY Olivier THUILLIEZ	Commandant de police, Référént sécurité routière et chef des unités de circulation brigadier chef, responsable de la FMUD/BTSM B Brigade des transports spécialisés  Contrôleur principal, chef du groupe motocycliste de Lille – Douanes – DI de Lille Agent de constatation principal de 1 <sup>ère</sup> classe des Douanes – Arras BSI Adjoint au directeur régional des douanes et droits indirects, chef du pôle orientations des contrôles. Contrôleur principal – FO Inspecteur des douanes - FO Inspecteur du travail  Contrôleur TT à Lille, FO Contrôleur TT à Valenciennes, UNSA

	<p>Anne JORE Pierre MAGNOLIA Christelle BOUCHER</p> <p><b>DIRECCTE</b> <u>Pôle travail</u> Christophe FAIDHERBE</p> <p>Céline VALET</p> <p>Anne-Sophie GUYOT</p> <p><u>Pôle concurrence :</u> Jérôme VIDAL, Chantal GOUTHIERE, Myriam GALGAN</p>	<p>Contrôleur TT à Amiens - UNSA Contrôleur ppal des TT à Amiens - UNSA</p> <p>Contrôleur TT à Lille - CGT</p> <p>Responsable de l'Unité de contrôle de Lille-Ouest Inspectrice du travail à l'unité de contrôle de Lille-Ouest Contrôleur du travail à l'URACTI</p> <p>Chef des services concurrence Inspectrice experte Inspectrice</p>
21/01 <b>TGI Lille</b>	Emmanuelle LAUDIC BARON	Substitut du procureur de la République au TGI de Lille, en charge du contentieux des transports routiers
26/01 <b>DREAL Strasbourg</b>	<p>Laurent DARLEY</p> <p>Guy TREFFOT Ludovick HUCHET</p>	<p>DREAL Alsace Champagne-Ardenne Lorraine adjoint Adjoint au chef du Service Transports Chef du service contrôle des transports terrestres DREAL - Chef d'unité contrôle routier DREAL</p>
26/01 <b>Réunion collégiale</b>	<p><b>SGARE</b> Stéphane BOST</p> <p><b>DREAL</b> Guy TREFFOT Ludovick HUCHET</p> <p><b>Gendarmerie nationale</b> Philippe FERET</p> <p><b>Police nationale</b> Nicolas BURGOT</p> <p>Christophe EBERHART Alexandre MUNIER</p> <p><b>DGDDI</b> Dominique MALASSIS</p> <p><b>DIRECCTE</b> Philippe SOLD Arnaud COLIN Jacques MARANDET</p>	<p>DREAL - chef du service Transports DREAL - chef unité CTR</p> <p>Capitaine de Gendarmerie - commandant en second de l'EDSR67</p> <p>Capitaine - CRS - chef du détachement de Strasbourg de la compagnie des Autoroutes Lorraine-Alsace DDSP 67 : major Brigadier-chef - détachement de Strasbourg</p> <p>Directeur des services douaniers – adjoint à la directrice régional - Chef du pôle orientation des contrôles</p> <p>Directeur adjoint « Travail » Inspecteur du travail, référent transports Directeur départemental de la CCRF - Répression des fraudes – adjoint au chef du pôle C – Chef de la régulation concurrentielle des marchés</p>
26/01 <b>GND</b>	Philippe FERET	GND - capitaine, commandant en second de l'EDSR67
26/01 <b>Réunion bilatérale avec la DDSP67 et le détachement de Strasbourg de la CRS - Cie des Autoroutes</b>	<p>Nicolas BURGOT</p> <p>Christophe EBERHART</p> <p>Alexandre MUNIER</p>	<p>CRS – capitaine - chef du détachement</p> <p>DDSP – Major</p> <p>CRS détachement de Strasbourg - brigadier-chef</p>



<b>Lorraine-Alsace</b>		
<b>26/01 Douane</b>	Dominique MALASSIS	Chef du pôle orientation des contrôles
<b>26/01 Bilatérale avec l'URSSAF et la DIRECCTE (inspection du travail)</b>	Pierre HOLDERITH Jean-Charles REHBERGER  Philippe SOLD Arnaud COLIN	URSSAF – directeur du contrôle URSSAF – responsable régional du département contrôle DIRECCTE – directeur adjoint T DIRECCTE – inspecteur du travail, référent transports
<b>26/01 Bilatérale avec la DIRECCTE (RF)</b>	Jacques MARANDET	Directeur départemental de la CCRF DIRECCTE - Adjoint au chef de pôle C Chef du service Pilotage et Animation
<b>26/01 Bilatérale avec le CEREMA et la DIR Est</b>	Hugues ODEON  Hugues AMIOTTE	Chef de groupe CEREMA/DTerEst/ Laboratoire de Strasbourg/3 Chaussées DIR Est – chef de la division exploitation de Strasbourg
<b>26/01 Table ronde économique</b>	Michel CHALOT  Eugène SCHNEBELEN Christian DUPUY  Martine BENSA Christian SCHOEFFTER Jean-Marc ROHLMANN Augustin LATHOUD  Lionel FEDERLEN  David ROEMER	Chef d'entreprise TRM, président FNTR Alsace, vice -président CGPME, CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin Chef d'entreprise, coprésident TLF Alsace Chef d'entreprise TRM, président OTRE Alsace Secrétaire général FNTR Alsace Délégué régional FNTV Alsace Président ACUTA Président du groupement régional ACAL de la chambre syndicale du déménagement Représentant l'entreprise Autocars Kunegel, TRV Chef de l'entreprise Riss et Hammès, TRM
<b>27/01 Erstein Entreprise de TRM « Transports FUCHS »</b>	Daniel FUCHS	Président Directeur Général
<b>27/01 Table ronde sociale « contrôleurs »</b>	Philippe CANO  Léna MARY DIT MARINIER Raffaële FERRAJOLO Henry THOLAS Marc JAHAN Yves WEYANT Mathieu LE TALLEC Eric MANDRA	CTT DREAL – Liste syndicale commune SNE-FSU, CGT et Solidaires) CTT DREAL – UNSA CTT DREAL – SNCTT-FO DDSP– Alliance PN DDSP – Unité SGP police FO Douanes– CFDT DIRECCTE – CGT DIRECCTE – FO
<b>27/01 Bilatérale avec la DREAL 1<sup>ère</sup> partie</b>	Ludovick HUCHET Philippe HENRIONNET Sébastien GASSMANN Joël LECLERC Mickaël JOLY	Chef unité CTR CDTT – chef de l'antenne CTR de Strasbourg CDTT – chef de l'antenne CTR de Colmar CTT – antenne CTR de Colmar CTT – antenne CTR de Strasbourg
<b>27/01 DREAL 2<sup>ème</sup> partie</b>	Laurent DARLEY Guy TREFFOT Frédéric MICHEL  Ludovick HUCHET Marie FOISSEY	Directeur Adjoint CST Adjoint au chef de service Transport DREAL ALSACE Responsable du Pôle - DREAL Alsace/TRAN/RTQ Chef du pôle Régulation du Transport Routier et Qualité des Véhicules Chef unité CTR Chef du registre
<b>27/01</b>	Laurent DARLEY	Directeur Adjoint

<b>Clôture</b>	Guy TREFFOT Frédéric MICHEL	CST chef du pôle RTQV
01/02 <b>Réunion sur les outils du contrôle routier organisée par la DGTIM</b>	Véronique GRIGNON Alain MALIAR	
03/02 <b>FNTV</b>	Michel SEYT  Maryline JOUAILLEC	Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs Secrétaire Générale adjointe FNTV
03/02 <b>Téléconférence DREAL Toulouse</b>	Patrice WANDROL  Olivier CALVET Michel CHAUGNY	Chef de division contrôle routier DREAL Midi-Pyr./STID/DTR Adjoint au chef de division Chargé de mission régional Transports – UT Hautes Pyrénées - Gers
09/02 <b>DACG Ministère de la Justice</b>	Robert GELLI  Nicolas BARRET	Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces Chef de cabinet - DACG
10/02 <b>Entretien social Douane</b>	Jérôme CAMBERLIN  Jean-Pierre ROS Jacques DEFFIEUX  Pascal HUET Sylvie PASDELOUP Meryl NONORGUES Jean-Marc JAME Isabelle REYJAL Vincent THOMAZO Philippe BOCK	SNAD CGT (DI LILLE BSI de Maubeuge Bavay) SNAD CGT (DI Lyon BSI de Lyon) USD-FO Président du SNCD-FO et Secrétaire général adjoint de l'Union syndicale des douanes et droits indirects FO USD-FO Permanent syndical CGC-Douanes CFDT – Douane MAD Syndicat CFDT – Douane MAD Syndicat Secrétaire Générale de la CFTC-Douanes Secrétaire général de UNSA Douanes Solidaires Douanes
10/02 <b>Entretien social CCRF</b>	Emmanuel PAILLUSSON  David SIRONNEAU Patrice RIO  Jean-François DELCEY Romain GUILLONNET	Secrétaire général de SOLIDAIRES CCRF & SCL SOLIDAIRES CCRF & SCL Secrétaire général de CFDT CCRF et laboratoires CFTC CCRF Président du syndicat CCRF UNSA
10/02 <b>DSS</b>	Benoît FAVIER  Michèle LABARRE/LABAT Jennifer BOUAZIZ  Mathilde JORET Christine LABAT	<b>Direction de la sécurité sociale</b> Direction contrôle et lutte contre la fraude aux prestations et aux cotisations sociales  Rattachée au DSS – lutte contre la fraude – cheffe de projet Adjointe au chef de bureau recouvrement Division des Affaires Communautaires et Internationales – Chargée de mission
11/02 <b>ACOSS</b>	Jean-Louis REY Frédéric DHELLE  Nathalie CAPERRA ou PASTENA  Isabelle SOURGET	Directeur de l'ACOSS Sous-directeur à la Direction ES, en charge des recouvrements Responsable de la lutte contre la fraude à la DIRES Département contrôle
12/02 <b>CLEISS</b>	Philippe SANSON  Hervé DROUIN Sylvie DOUHERET	Directeur du Centre des Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale Directeur adjoint du CLEISS Adjointe à la directrice des affaires juridiques – Législation applicable
16/02 <b>AFTRI</b>	Marc GROLLEAU	Président de l'Association Française du Transport Routier International – Pdt du

	Françoise ANTIGNAC	conseil de perfectionnement de l'AFT – administrateur du CNR Déléguée aux Affaires européennes et sociales de l'AFTRI
17/02 <b>Allemagne Cologne</b>	Stéphane REICHE	Conseiller économique, Ambassade de France à Berlin
17/02 <b>Professionnels du transport</b>	<b>Fédération professionnelle des entreprises d'autocars (<i>Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer - BDO</i>)</b> Anja LUDWIG  Christiane LEONARD  <b>Fédération professionnelle du transport de marchandises et de logistique (<i>Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung - BGL</i>)</b> Prof. Dr. Karlheinz SCHMIDT  Frank GENTZE  Dirk SAILE  Claus-O.HERZIG	SG adjointe du BDO, animatrice du comité « travail et social » du BDO Secrétaire générale du BDO  Membre du directoire du BGL – directeur fédéral du TRM Chef du service de la politique sociale Directeur - Représentant du BGL à Bruxelles Vice-président du BGL, responsable d'une société de transport
18/02 <b>BAG</b>	<b>Agence fédérale des transports de marchandises (<i>Bundesamt für Güterverkehr – BAG</i>), également compétente pour le transport de personnes</b> Robert MAIWORM Burkhard RAAF  Philippe RABENSCHLAG  Maren GLASER <b>Délégation norvégienne</b> Jan MORGAN BUTTORSSEN  Synneve OLSEN VEBOSTAD	Réunion en salle, repas de travail, puis contrôle routier  Vice-Président Directeur du département juridique et international Conseiller juridique – département contrôle Membre du département juridique et de la coopération internationale  Directeur de la police nationale – Justice Administration des routes – contrôle des PL de marchandises Expertise technique et juridique des contrôles
01/03 <b>Londres – Ambassade service économique</b>	Ludovic DOYENNETTE  Garance HADJIDJ	Conseiller économique, Service Economique Régional Ambassade Londres Attachée sectorielle, Service Economique Régional
01/03 <b>Londres DfT</b>	John PARKINSON  Elizabeth SHOVELTON  Peter STEELE	Department for Transport (DfT) - Directeur automobile et fret, Londres DfT Responsable de la politique d'octroi des licences et du contrôle technique des véhicules DfT Manager en charge de la politique de tarification routière
01/03 <b>Londres Traffic Commissioner</b>	Richard TURFITT JP	Traffic Commissioner pour l'Est de l'Angleterre
01/03 <b>Londres DVSA</b>	Peter HEARN	Driver and Vehicle Standards Agency – DVSA Responsable de l'élaboration des politiques
01/03 <b>Londres Police</b>	Un représentant de la police	Home Office

02/03 <b>Londres FTA</b>	David WELLS James HOOKHAM	Président de la Freight Transport Association Directeur Général de la FTA
04/03 <b>DGE</b>	Bernard VAN MARIS	Direction générale des entreprises – Adjoint au chef du bureau de la métrologie – sous- direction de la normalisation, de la réglementation des produits et de la métrologie
08/03 <b>Ambassade de France en Roumanie</b>	Pierre MOUSSY  Samuel LEFEBVRE  Yann FROLLO de KERLIVIO  Hervé DAGES  Mona POPESCU  Simona BADOI	Conseiller économique - Chef du service économique Adjoint du Chef du service économique - Direction générale du Trésor Conseiller commercial – Directeur Business France Colonel de Gendarmerie - Attaché de sécurité intérieure près l’Ambassade de France pour la Roumanie et la Moldavie Magistrat de liaison pour la Roumanie et la Moldavie Chargée de mission
09/03 <b>UNTRR</b>	Radu DINESCU      Lorena SANDU Roxana ILIE	Secrétaire Général de l’Union Nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRR) vice président du GRSP (Partenariat pour la sécurité routière de Roumanie), vice-président de l’Union des associations de transport routier de la Région BSEC (BSEC-URTA) et membre de la Présidence de l’Union Internationale des Transports Routiers (IRU) Conseiller juridique de l’UNTRR Responsable de la Communication de l’UNTRR
09/03 <b>Ministère du travail</b>	Dantes Nicolae BRATU	Inspecteur général de l’Etat - Inspection du travail – Inspecteur en chef du travail
09/03 <b>Secrétariat d’Etat aux Transports</b>	Alexandru Razvan CUC M. MENDRESCU Adriana KALAPIS  Christian ANTON Aurelia SURULESCU  Dorin STEFAN  Marius LOUNGAN  Florian BANA  Adèle MIKUT	Secrétaire d’Etat aux transports Directeur de cabinet du Secrétaire d’Etat Directrice du transport routier, avec sa conseillère aux affaires européennes Autorisations et contrôle des opérateurs Directrice Générale de l’Autorité Routière Roumaine Inspecteur chef de l’inspection d’Etat pour le Contrôle du Transport Routier Autorité routière roumaine – responsable de la compagnie des routes et des infrastructures Travaille auprès de la Direction « revenus » de la Compagnie nationale des routes et de l’infrastructure – contrôle du transport de fret et de personnes aux frontières Chef de service en charge des affaires étrangères et relations internationales
09/03 <b>Synthèse</b>	François SAINT-PAUL Pierre MOUSSY Samuel LEFEBVRE Yann FROLLO de KERLIVIO	Ambassadeur de France en Roumanie
15/03 <b>Bruxelles Service Public Fédéral de l’Emploi, du travail et de la concertation sociale</b>	Michel ASEGLIO  Ludo BECK	Directeur Général du contrôle des lois sociales  Conseiller général
15/03	Martine INGOT	Directrice Générale Transport routier et

<b>Service Public Fédéral Mobilité et transport</b>	Carine VANHESE Michel LOCCUFIER	sécurité routière Directeur du contrôle du transport routier Directeur de la réglementation – registre
15/03 <b>ECR</b>	Gérard SCHIPPER  Ann DE VRIES	Délégué général d’Euro Contrôle Route (ECR) – Inspecteur Senior de l’inspection de l’environnement humain et des transports du ministère de l’infrastructure et de l’environnement néerlandais Coordinatrice d’ECR
15/03 <b>Commission européenne - DG Emploi</b>	Jordi CURELL Stefan OLSSON  Ghilaine MUREIRA Ruth SEID	Directeur D Mobilité (aspects contrôle) Directeur B Emploi (aspects conditions de travail) Direction du droit du transport Assistante politique
16/03 <b>FEBETRA</b>	Philippe DEGRAEF	Directeur de la Fédération Royale Belge des transporteurs et prestataires de services logistiques, membre de la FEB
16/03 <b>Parlement européen</b>	Michael CRAMER  Jens MULLER	Président de la Commission des transports du Parlement Conseiller en politique des transports
22/03 <b>Syndicat de conducteur CFTC Transports</b>	Cyrille JULIEN  Guillaume CADART	Secrétaire général de la Fédération générale CFTC des transports
22/03 <b>SNATT</b>	Pascal BODSON  Philippe Emmanuel QUEUNE	Syndicat national des activités du transport et du transit (SNATT) CFE-CGC – Transports Négociateur de branche – membre du conseil syndical Transport – Conseiller Prudhommal
22/03 <b>UFR FGTE- CFDT</b>	Stéphane Bourgeon  Pascal QUIROGA	Secrétaire National Union Fédérale Route FGTE-CFDT Féd Gale des Tpts et de l’Equipt-CFDT - Union Fédérale Route Secrétaire Général adjoint de l’Union fédérale Route CFDT Rattaché à la fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
22/03 <b>RdV CGT annulé par la délégation CGT</b>	Jérôme VERITE  Jean-Louis DELAUNAY	Secrétaire général de la fédération CGT des Transports Secrétaire du Bureau Fédéral,
23/03 <b>Syndicats DGCCRF</b>	FO et CGT DGCCRF Françoise LAGOANERE Michel GARCIN Vincent POUCHARD Romain GUILLONNET	Secrétaire générale CCRF-FO Permanent syndical CCRF-FO CCRF – CGT secrétaire général Secrétaire général UNSA-CCRF



## **ANNEXE 3 : INSTRUCTION DU GOUVERNEMENT DU 24 DÉCEMBRE 2013**

### **RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de l'économie et des finances

Ministère de l'intérieur

Ministère du redressement productif

Ministère du travail, de l'emploi, de la formation  
professionnelle et du dialogue social

Ministère délégué auprès du ministre de  
l'écologie, du développement durable et de  
l'énergie, chargé des transports, de la mer et de  
la pêche

### **Instruction du gouvernement du 24 décembre 2013 relative à la régulation et au contrôle des transports routiers**

NOR : TRAT1327101J

(Texte non publié au Journal officiel)

Le ministre de l'économie et des finances,

Le ministre de l'intérieur,

Le ministre du redressement productif,

Le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social,

Le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
chargé des transports, de la mer et de la pêche

à

#### **Pour exécution**

- Préfets de police
- Préfets de région
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA IF)
- Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)
- Commissaires au redressement productif
- Préfets de département

- Ministère de l'économie et des finances : Direction générale des douanes et des droits indirects, Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
- Ministère de l'intérieur : Direction générale de la police nationale, Direction générale de la gendarmerie nationale, Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité, Direction centrale de la sécurité publique, Délégation à la sécurité et la circulation routières, Préfecture de police de Paris
- Ministère du redressement productif : Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services
- Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social : Direction générale du travail
- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction générale de la prévention des risques, Direction générale de l'énergie et du climat

**Pour information**

- SGG
- SG MEDDE
- Ministère de la Justice : direction des affaires criminelles et des grâces

**Résumé :**  
 La présente instruction a pour objectif de préciser les enjeux attachés aux missions de régulation du secteur des transports routiers. Elle définit les orientations prioritaires de l'action des services régionaux des différents départements ministériels impliqués dans ces missions.

<b>Catégorie :</b> mesure d'organisation des services	<b>Domaine :</b> transport routier, sécurité routière, concurrence, environnement
<b>Mots clés liste fermée :</b>	<b>Mots clés libres :</b> régulation, contrôles, transports routiers, marchandises, voyageurs, transports légers, cabotage, travail illégal, emploi, réglementation sociale, compétitivité, réduction émissions CO <sub>2</sub> , compétences.
<b>Texte (s) de référence :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>-règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009</li> <li>-règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009</li> <li>-règlement (CE) n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009</li> <li>-règlement (CEE) n° 3821-85 du Conseil du 20 décembre 1985</li> <li>-règlement (CE) n° 561-2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006</li> <li>-directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006</li> <li>-directive n° 2000/30/CE modifiée relative au contrôle technique routier</li> <li>-directive n° 2009/40/CE modifiée relative au contrôle technique</li> <li>- loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports</li> <li>- code de la route</li> <li>- code des transports</li> <li>- code de commerce</li> <li>- code des douanes</li> <li>-décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif au transport routier de marchandises</li> <li>-décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif au transport routier de voyageurs</li> <li>-décret n° 79-222 du 6 mars 1979 relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs</li> <li>-décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes</li> </ul>	



<p>-décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier, ses arrêtés et décisions d'application, et la circulaire du 4 mai 2012 relative à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier</p> <p>-décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier</p> <p>-décret n° 2011-368 relatif aux sanctions applicables à certaines infractions du code de la route et modifiant le décret n° 2009-780 du 23 juin 2009 relatif au transport de bois ronds</p> <p>-arrêté du 9 août 2002 modifié relatif au contrôle technique routier</p> <p>-circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises</p> <p>-circulaire interministérielle n° INTK1300188C du 11 février 2013 relative à la mise en œuvre du plan national contre le travail illégal 2013-2015</p> <p>-circulaire n° TRAT1305857C du 27 mai 2013 relative aux modalités de mise en œuvre, au niveau régional, de la « Charte CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises et de voyageurs</p>			
<p><b>Circulaire(s) abrogée(s) :</b> Cette instruction abroge les circulaires du 13 juillet 2011 et du 30 juillet 2012 relatives aux orientations en matière de régulation des transports routiers.</p>			
<p><b>Date de mise en application :</b> dès publication</p>			
<p>N° d'homologation Cerfa :</p>			
Publication	<input checked="" type="checkbox"/> BO	<input checked="" type="checkbox"/> Site circulaires.gouv.fr	<input type="checkbox"/> Non publiée

Les missions de régulation, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports routiers, sont stratégiques. Elles conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. Elles sont, en conséquence, des leviers essentiels pour atteindre les objectifs en matière de concurrence saine et loyale, de sécurité routière, de protection du patrimoine routier et de progrès environnemental. Ces missions apparaissent encore plus primordiales dans le contexte difficile qui caractérise aujourd'hui le secteur du transport routier (35 000 entreprises – hors messagerie - et 350 000 emplois salariés directs dans le transport routier de marchandises) : situation conjoncturelle négative depuis 2007, crise économique, déséquilibre entre offre et demande, intensification de la compétition entre acteurs européens dans un marché ouvert.

Les missions de vos services, ainsi que votre rôle de coordonnateur régional des services départementaux, dans le respect de prérogatives particulières de l'inspection du travail sont au cœur de l'action de l'État dans ce secteur. La présente instruction précise leurs orientations en matière de politique des transports routiers. Chaque ministère concerné accompagnera la présente instruction par la définition d'indicateurs. Ce sont ces indicateurs qui permettront d'éclairer le pilotage national et régional des politiques du transport routier, de déterminer les objectifs de cette politique en particulier afin de pouvoir endiguer les situations dommageables au pavillon français et à l'économie française et afin de pouvoir lutter efficacement contre l'insécurité routière. Chaque ministère précisera les enjeux de contrôle suivant la méthodologie qui lui est propre.

Un enjeu particulièrement fort s'attache au développement des dynamiques partenariales, des coopérations étroites de l'ensemble des départements ministériels impliqués, chacun dans l'exercice de ses compétences propres et dans le respect de ses prérogatives, ainsi que des différentes échelles de territoire, par exemple dans le processus de contrôle de l'activité du transport routier de marchandises et de voyageurs (entreprises, conducteurs, véhicules). Ainsi, la formalisation de dispositifs régionaux de coordination, en particulier entre DREAL, DIRECCTE

devra être systématisée et comprendre non seulement les approches de contrôle mais également les échanges d'informations nécessaires au ciblage efficace de ces derniers. En effet, ces deux directions régionales disposent, au sein de leurs différents pôles et services, d'informations dont la mutualisation contribuera à une action plus efficace en faveur du respect du droit.

Ce dispositif intégrera également le commissaire au redressement productif, ainsi que le médiateur inter-entreprise.

## **I. Un enjeu pour l'équilibre et pour l'emploi dans le secteur du transport routier**

### **I.1 Le respect de la règle (cabotage, travail illégal, moins de 3,5t ; ...)**

Au delà des priorités que doivent toujours constituer les contrôles du respect de la réglementation sociale européenne dont les objectifs sont cadrés par le niveau européen, il est primordial de pouvoir maintenir et renforcer l'efficacité de la pression de contrôle, de pouvoir l'adapter à un contexte conjoncturel et concurrentiel particulièrement difficile ainsi qu'aux évolutions du cadre réglementaire.

Afin de permettre au secteur du transport routier de marchandises d'évoluer dans un contexte de concurrence saine et loyale, la France s'est engagée en 2012/2013 de manière volontariste dans une stratégie d'influence auprès des instances européennes afin de différer toute velléité de libéralisation du cabotage routier, au moins tant qu'une harmonisation ne sera pas effective dans le champ social du secteur du transport routier. Cette action a porté ses fruits, la Commission européenne ayant annoncé en mai 2013 renoncer à toute initiative en ce sens.

Pour autant, il convient de poursuivre les efforts en matière de contrôle, parce que le cabotage irrégulier constitue un facteur de déséquilibre d'un marché national déjà fragilisé et aussi parce que les infractions à la législation relative au cabotage permettent parfois de mettre en évidence des dispositifs sophistiqués de fraude sociale et de travail illégal.

La circulaire interministérielle relative à la mise en œuvre du plan national de lutte contre le travail illégal (PNLTI) du 11 février 2013 prescrit pour 2013-2015 un plan d'action régional (PRLTI). Ce plan est élaboré par le DIRECCTE qui réalise la coordination des travaux de l'ensemble des acteurs concernés. Il comprendra des actions de prévention, de formation et de communication ainsi que des orientations de contrôle et de répression.

Le transport routier de marchandises a été identifié – pour la première fois - comme une priorité du PNLTI 2013-2015. Le phénomène de fraude et de travail illégal touche particulièrement ce secteur. Vous veillerez donc à la participation régulière de la DREAL aux CODAF et, plus généralement, vous veillerez à renforcer les synergies entre DIRECCTE et DREAL indispensables pour appréhender de manière significative les opérations complexes.

Il convient également de souligner que le transport léger constitue un terrain favorable au développement du travail dissimulé, notamment par dissimulation de salariés par emploi de main d'œuvre non déclarée ou par dissimulation d'horaires. Il est important de cibler aussi les donneurs d'ordre qui, dans un certain nombre de cas, créent des conditions de recours au travail dissimulé.

Votre attention doit également être attirée sur le travail illégal dans le secteur du déménagement.

Concernant le transport routier de personnes, la réalisation de services occasionnels en régime de cabotage peut également être source de fraude sociale ainsi que de concurrence déloyale vis-à-vis des entreprises françaises, et il importe que les contrôles effectués sur les autocars portent désormais également sur le respect de la réglementation associée, et notamment sur le caractère temporaire de ces services.

### **I.2 La fragilité des entreprises (accès à la profession : capacité financière et capacité professionnelle, régulation économique du secteur ; ...)**

Dans le contexte conjoncturel actuel difficile, il est essentiel d'assurer un suivi attentif de l'évolution de la situation financière des entreprises, et notamment de leur capacité financière ainsi que de veiller à la qualité des processus de reconnaissance de la capacité professionnelle de transporteur public routier et de commissionnaire de transport. Le renforcement des conditions d'accès en transport léger est encore récent et nécessite, en conséquence, une vigilance particulière.

Enfin, il est rappelé l'importance des contrôles en matière de lutte contre les pratiques portant atteintes à l'équilibre et à la loyauté des relations commerciales entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre qu'il s'agisse du respect des règles relatives aux délais de paiement, à la transparence des relations commerciales, à la répercussion des variations des charges de carburant ou des pratiques anticoncurrentielles ou restrictives de concurrence.

### **II. Les enjeux essentiels de sécurité routière, de préservation du patrimoine routier et d'amélioration des performances environnementales dans le secteur du transport routier**

Les enjeux d'amélioration des performances environnementales du transport routier, que ce soit en transport de marchandises ou en transport de voyageurs, ne doivent pas être sous-estimés. Il vous appartient, en conséquence, de suivre étroitement et de soutenir les démarches y afférentes.

Les enjeux de sécurité routière et de préservation du patrimoine routier passent également par une amélioration de l'efficacité des missions de contrôles. Ainsi, la nouvelle réglementation relative à la circulation des poids lourds à 44t et plus généralement les contrôles relatifs au respect des règles de charge nécessitent de penser une optimisation des moyens entre les différentes forces de contrôles. Ce type de contrôle participe également à assurer une concurrence loyale et permet d'avoir une action forte sur le transport en moins de 3,5t par exemple.

Il importe également de rappeler, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière et de l'amélioration de la sécurité, l'enjeu des contrôles de la réglementation sociale européenne (temps de conduite, temps de repos,...) et du respect des objectifs européens fixés en la matière en termes d'opérations à mener en bord de route et en entreprises, l'intérêt de développer le contrôle technique en bord de route ainsi que l'enjeu qui s'attache au contrôle des transports de marchandises dangereuses. Ces actions ne peuvent être réalisées qu'au travers d'une interministérialité forte et coordonnée.

Il convient également de mener des contrôles réguliers et approfondis, et, dans certaines situations, des contrôles renforcés (périodes de fort trafic), des conditions dans lesquelles sont réalisés les transports routiers de personnes, afin de renforcer la sécurité des passagers transportés et des usagers du réseau routier. Et un grand intérêt s'attache au fait que soient prises toutes dispositions pour renforcer la sécurité routière et veiller au respect des différentes réglementations auxquelles les transports routiers de personnes sont soumis.

Nous vous demandons donc de veiller à une étroite collaboration interministérielle afin que soit définie une **stratégie commune de contrôle des transports routiers de personnes** en fonction des enjeux et situations locaux.

### **III. Un dispositif de sanctions à la hauteur des enjeux**

L'efficacité du contrôle dépend également de la **mise en œuvre des sanctions prononcées et de leur effectivité, qu'elles soient d'ordre pénal ou administratif.**

Les services verbalisateurs sont invités à **se rapprocher conjointement des procureurs de la République afin de les éclairer** sur le contexte du secteur du transport routier, sur les plans régionaux de contrôles et sur les enjeux de l'aboutissement des poursuites afin de garantir l'effectivité de la règle. En effet, le respect des règles sur un marché aussi ouvert et concurrentiel que celui du transport routier nécessite de lutter avec dissuasion contre les infractions commises sur notre territoire, avec la même efficacité pour les entreprises résidentes que pour les entreprises étrangères.

Outre les sanctions pénales, **la saisine concertée de la commission régionale des sanctions administratives doit être renforcée notamment autour des cas de travail illégal.**

Ainsi **une politique répressive régionale, définie avec l'ensemble des départements ministériels concernés, et intégrant fortement le recours à la sanction administrative,** permettra d'apporter la juste réponse à des comportements délictueux.

La réussite d'une politique de contrôles ambitieuse, efficace et adaptée aux enjeux forts du secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs ne peut être que le résultat d'une implication interministérielle de l'ensemble des acteurs concernés, dans l'exercice de leurs missions respectives, qu'il vous appartient de dynamiser, de soutenir et d'organiser à l'échelle de votre région.

Nous vous demandons, en conséquence, d'être particulièrement vigilant dans votre rôle de gouvernance régionale sur la base des orientations de la présente instruction afin de ne pas fragiliser et de renforcer la pression de contrôle et son efficacité.

Nous appelons votre attention sur tout l'intérêt de **communiquer avec les médias sur les opérations menées afin de valoriser tous les efforts de renforcement de la sécurité routière et de la régulation du transport routier.**

La présente instruction sera publiée au *bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le 24 décembre 2013

Le ministre de l'économie et des finances  
Pierre Moscovici

**SIGNE**

Le ministre du redressement productif  
Arnaud Montebourg

**SIGNE**

Le ministre délégué auprès du ministre de  
l'écologie, du développement durable et de

Le ministre de l'intérieur  
Manuel Valls

**SIGNE**

Le ministre du travail, de l'emploi, de la  
formation professionnelle et du dialogue social  
Michel Sapin

**SIGNE**

l'énergie, chargé des transports, de la mer et de  
la pêche  
Frédéric Cuvillier

*SIGNE*



#### **ANNEXE 4 : LES OUTILS DE SUIVI ET DE PILOTAGE DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE ROUTIER DU MEEM**

Depuis la mise en œuvre du « paquet routier » fin 2011, qui a nécessité d'importants travaux sur GRECO - pour la prise en compte des nouvelles procédures « métier » - et sur l'infocentre SITR, et afin de mettre en application les orientations de l'instruction gouvernementale de 2013 et sa fiche de précisions MEEM, la DST a mis en place l'édition d'états statistiques de suivi d'activité.

Cela a notamment permis la publication de trois rapports d'activité concernant les années 2012, 2013 et 2014, consultables sur le site internet du ministère à l'adresse suivante :  
<http://developpement-durable.gouv.fr/-Rapports-d-activite-des-services-.html>

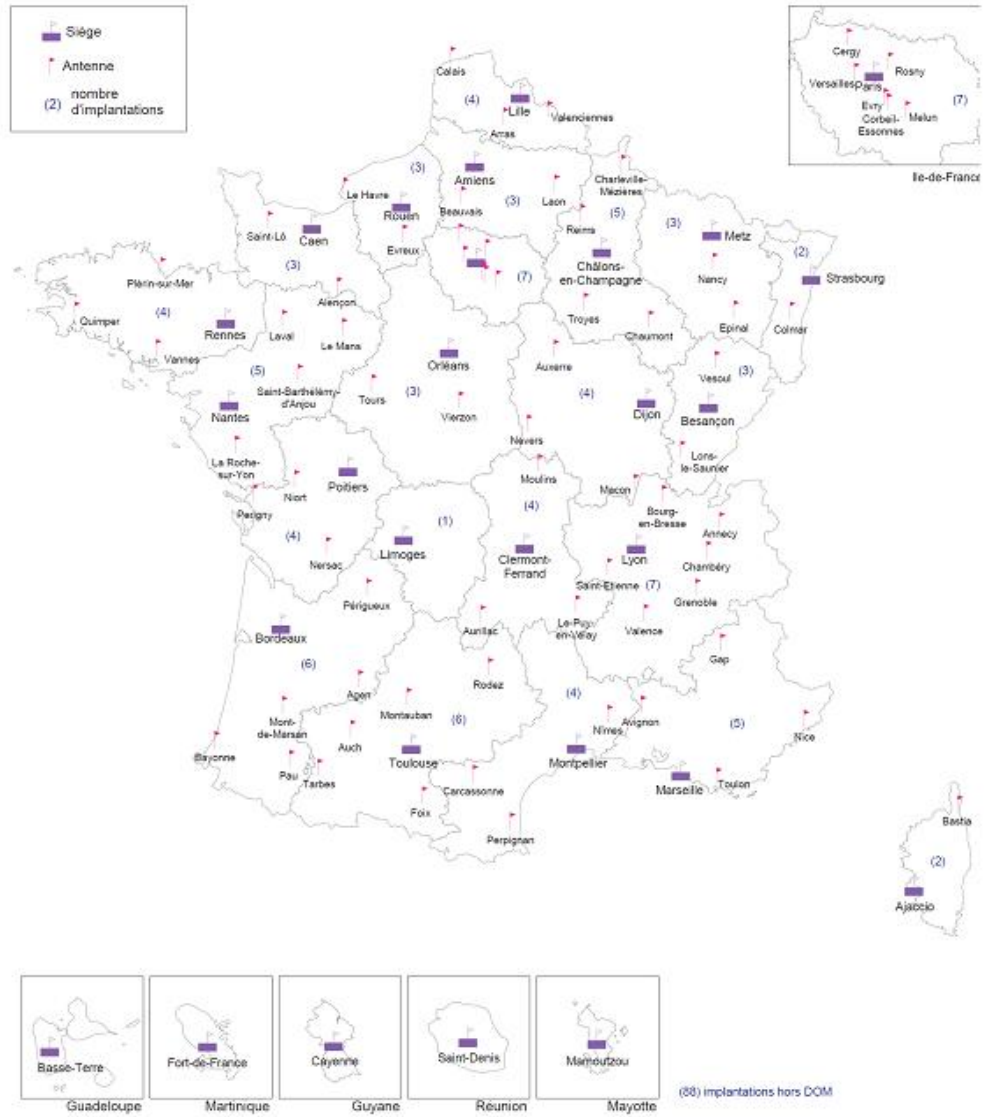
La DST dispose donc maintenant d'outils de pilotage par les activités des services des DREAL en charge de la régulation du transport routier. Ci-après, quelques illustrations tirées des atlas réactualisés périodiquement par DST/TR :

- sièges et antennes de contrôle en région ;
- licences valides TRM et TRV au 31 décembre 2013 ;
- part des véhicules en infraction en 2013 ;
- répartition des infractions par type de réglementation en 2013.



# DREAL

## Sièges et antennes de contrôle en région



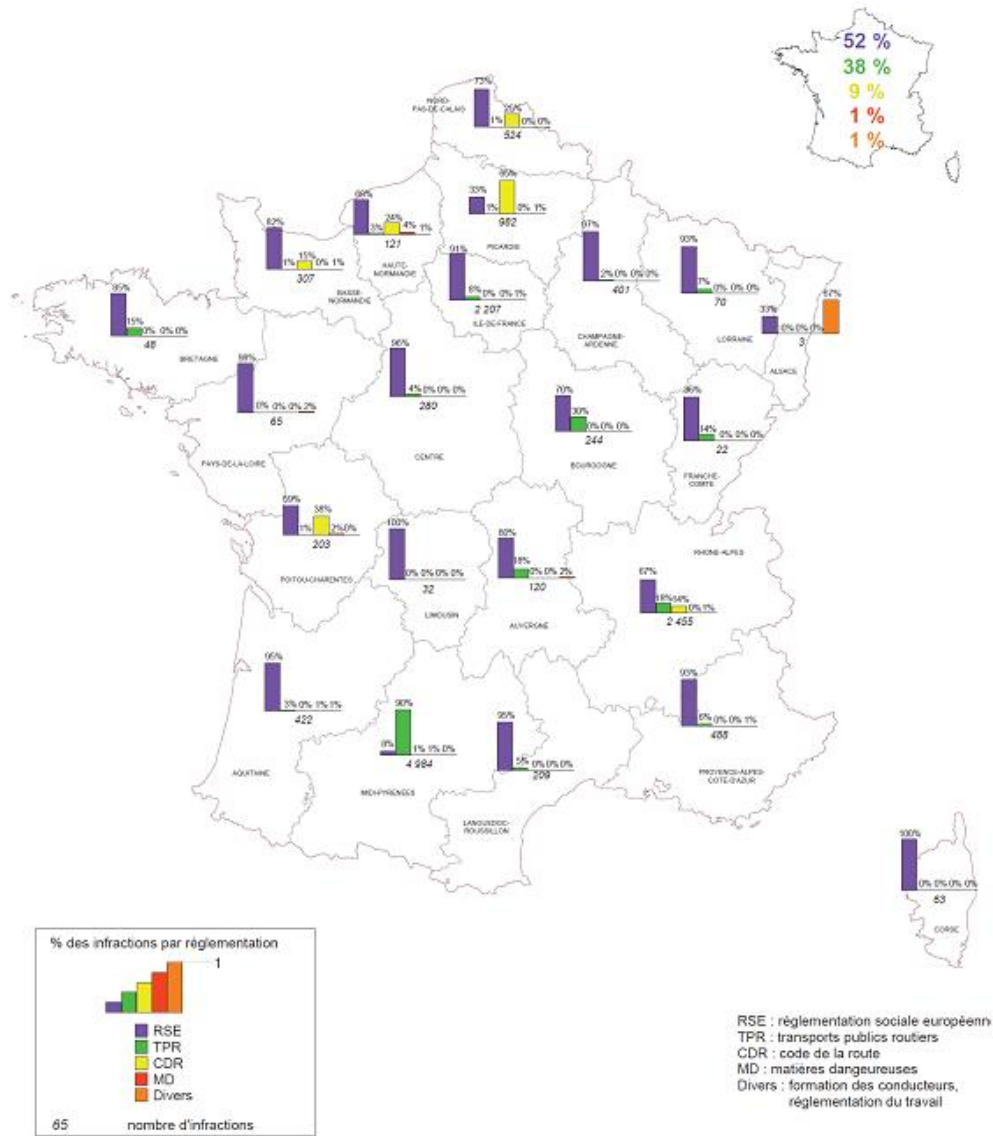






## Contrôles en entreprise

### Répartition des infractions par type de réglementation en 2013





## ANNEXE 5 : RÉSULTATS DES CONTRÔLES

### ANNEXE 5.

#### RAPPORTS À LA COMMISSION EUROPÉENNE :

#### Contrôle technique routier et réglementation sociale européenne

Période 2013 - 2014

### **1- Rapport à la Commission européenne : Contrôle technique routier - 2013-2014**

#### **N O T E**

#### **A LA COMMISSION EUROPEENNE**

**(DG – MOVE)**

**Objet :** Transmission des données à la Commission concernant le contrôle technique routier, dans le cadre de l'article 6 de la Directive 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

**Réf. :** EU Pilot 7577/15/MOVE du 20 mai 2015

**P.J :**1 Rapport concernant le contrôle technique routier (Directive 2000/30/CE) et ses annexes (tableaux statistiques relatifs au contrôle technique routier)

L'article 6 de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la communauté prévoit que, tous les deux ans, les Etats-membres communiquent à la Commission les données relatives aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires. La Commission européenne invite, par la procédure EU Pilot susvisée, les autorités françaises à leur communiquer ces données.

Les autorités françaises prient les services de la Commission européenne de trouver ci-joint le rapport concernant les données pour les années 2013 et 2014. Elles se tiennent à disposition pour toute information complémentaire.

**Rapport**  
**concernant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la**  
**Communauté sur le territoire français pour les années 2013 et 2014**

**1 – L'organisation du contrôle des transports routiers en France**

Trois corps de contrôle, relevant de trois départements ministériels différents, sont compétents pour effectuer le contrôle des véhicules de transport routier en bord de route :

- les contrôleurs des transports terrestres placés sous l'autorité du ministère des transports,
- les gendarmes ainsi que les agents de la police nationale, placés tous deux sous l'autorité du ministère de l'intérieur.

Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), services déconcentrés du ministère des transports placés sous l'autorité des préfets de région, assurent la coordination du contrôle des transports routiers.

Le contrôle donne lieu à la rédaction d'un bulletin de contrôle, d'un format standardisé, qui est utilisé par l'ensemble des forces de contrôle.

Afin de prendre en compte les obligations de remontées statistiques prévues par la directive 2000/30/CE, les autorités françaises ont intégré dans le bulletin de contrôle une annexe «contrôle technique routier», qui récapitule l'ensemble des points à vérifier. La DREAL est chargée de centraliser les bulletins de contrôle, en ce qui concerne sa région, de chaque corps de contrôle et de compiler l'ensemble des données de contrôle. Parallèlement, chaque corps de contrôle établit ses propres statistiques en matière de contrôle routier.

**2 – Le cadre du contrôle technique routier**

La directive 2000/30/CE a été transposée par la France dans le cadre de l'arrêté du 9 août 2002 *relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires*, modifié le 12 décembre 2011.

Les agents de contrôle procèdent à l'inspection visuelle du véhicule et vérifient la conformité aux dispositions de l'annexe 1 (point 10) de la directive 2000/30 modifiée par la directive 2010/47, et notamment : l'identification, les feux, les dispositifs d'éclairage et de signalisation, l'état des roues et des pneumatiques, etc. Ils s'assurent également de l'absence de fuites d'huile ou de carburant. Enfin, ils vérifient la conformité du chronotachygraphe et du limiteur de vitesse.

Les infractions relevées dans le cadre du contrôle technique routier donnent lieu à des sanctions pénales allant de la contravention de la troisième classe pour des feux défectueux, au délit pour les infractions concernant le chronotachygraphe ou le limiteur de vitesse.

Dans le cadre de leurs habilitations, les agents de contrôle ont compétence pour immobiliser un véhicule dont l'état technique ne leur paraît pas compatible avec une remise en circulation, qui garantirait la sécurité des occupants du véhicule et celle de l'ensemble des usagers de la route. Le véhicule est alors envoyé dans un centre de contrôle technique agréé pour approfondir l'examen technique ou immobilisé jusqu'à réparation des défauts constatés.

Les agents chargés du contrôle routier vérifient systématiquement que chaque véhicule contrôlé ait été mis en circulation après une visite technique préalable. Par ailleurs, le code de la route a été modifié en juillet 2014, sur la base de l'article 7 de la directive 2014/47, pour permettre aux agents de contrôle d'avoir accès à une copie (électronique ou imprimée) du dernier rapport de contrôle technique périodique.

Sur la période 2013-2014, 1 053 692 véhicules ont été contrôlés sur le territoire national français. 168 658 véhicules ont été contrôlés non conformes. Les forces de contrôle du ministère des transports ont été amenées à immobiliser 1 510 véhicules en raison d'au moins une défaillance liée à l'état du véhicule.

### 3 – Les statistiques « contrôle technique routier » pour les années 2013 et 2014

Sont joints en annexe deux tableaux présentant les données statistiques établies par les autorités françaises pour la période 2013-2014, concernant le contrôle des véhicules immatriculés dans les Etats membres de l'Union européenne.

Le premier tableau présente les données globales concernant les véhicules contrôlés et le nombre de véhicules non conformes, classés par pays UE ou hors UE, et présentés par catégories N2 et N3 (véhicules de transport de marchandises) et M2 et M3 (véhicules de transport de voyageurs).

Le deuxième tableau présente les statistiques concernant les points contrôlés et les infractions, relevées par les agents de contrôle du ministère des transports.

Pour rappel, 1 431 115 véhicules avaient été contrôlés sur la période 2011-2012. Les contrôles sont moins nombreux, mais mieux ciblés et adaptés à la complexité des missions au regard notamment de la lutte contre le travail illégal, la fraude au chronotachygraphe, le dumping social.

L'ensemble des acteurs sont mobilisés sur la nécessité d'une amélioration constante de la mise à disposition de données dans la perspective de rapports à fournir à la Commission et pour avoir la connaissance la plus fine possible des infractions commises pour pouvoir orienter de manière plus éclairée les politiques de contrôle.



**TABLEAU 1 : Véhicules contrôlés sur le territoire français et véhicules non conformes pour les années 2013 et 2014**

Etat d'immatriculation	Véhicules contrôlés			Véhicules non conformes		
	Marchandises (N2+N3)	Voyageurs (M2+M3)	TOTAL	Marchandises (N2+N3)	Voyageurs (M2+M3)	TOTAL
<b>France</b>	<b>405 234</b>	<b>55 604</b>	<b>460 938</b>	<b>69 356</b>	<b>7 971</b>	<b>77 327</b>
<b>Pays de l'UE</b>						
Allemagne	30 301	3 152	33 453	4 621	615	5 236
Autriche	1 381	297	1 678	271	36	307
Belgique	33 026	1 641	34 667	5 963	250	6 213
Bulgarie	20 975	120	21 095	2 907	21	2 928
Chypre	39	0	39	15	0	15
Croatie	1 011	78	1 089	135	21	156
Danemark	912	193	1 105	146	26	172
Espagne	127 499	3 908	131 407	20 975	808	21 783
Estonie	1 339	83	1 422	141	0	141
Finlande	511	36	548	99	0	99
Grèce	1 704	245	1 949	505	94	599
Hongrie	11 730	391	12 129	1 464	47	1 511
Irlande	3 366	16	3 383	552	5	557
Italie	41 920	3 569	45 489	6 747	808	7 555
Lettonie	5 262	167	5 429	714	73	787
Lituanie	10 907	167	11 074	2 417	21	2 438
Luxembourg	13 520	276	13 796	2 266	36	2 303
Malte	44	0	44	7	0	7
Pays Bas	29 494	1 078	30 572	5 497	130	5 627
Pologne	66 584	1 230	67 813	8 899	250	9 149
Portugal	51 876	755	52 631	7 362	135	7 497
République Tchèque	15 875	735	16 609	1 844	115	1 959
Roumanie	45 926	422	46 348	6 815	89	6 903
Royaume Uni	5 434	1 313	6 747	735	214	948
Slovaquie	10 975	156	11 131	2 417	26	2 443
Slovénie	4 861	198	5 059	802	42	844
Suède	97	19	116	19	1	20
<b>TOTAL Pays de l'UE</b>	<b>552 596</b>	<b>20 244</b>	<b>572 841</b>	<b>84 276</b>	<b>3 042</b>	<b>88 130</b>
<b>Pays hors UE</b>						
Albanie	10	0	10	0	0	0
Algérie	10	0	10	10	0	10
Andorre	172	109	281	21	31	52
Bélarus	521	57	578	31	5	36
Bosnie Herzégovine	1 558	36	1 594	818	0	818
Egypte	5	0	5	0	0	0
Etats-Unis	5	0	5	5	0	5
Ex-Serbie-Monténégro	31	0	31	0	0	0
Ex-Tchécoslovaquie	323	21	344	31	0	31
Ex-Yougoslavie	21	0	21	0	0	0
Émirats Arabes Unis	5	5	10	0	0	0
Géorgie	16	5	21	0	5	5
Haiti	5	0	5	5	0	5
Île De Man	16	0	16	0	0	0
Iran	68	0	68	10	0	10
Islande	5	0	5	5	0	5
Israël	10	0	10	0	0	0
Jersey	10	0	10	10	0	10
Kazakhstan	36	0	36	0	0	0
Lebanon	57	0	57	0	0	0
Macédoine	625	0	625	125	0	125
Maroc	1 032	391	1 422	172	208	380
Micronésie	5	0	5	0	0	0
Moldavie	47	5	52	5	0	5
Morocco	578	31	610	26	5	31
Mozambique	21	0	21	5	0	5
Norvège	83	21	104	21	5	26
Nouvelle Zélande	5	0	5	0	0	0
Pérou	5	0	5	0	0	0
Roumanie	703	52	755	89	0	89
Serbie	1 031	52	1 083	99	10	109
Suisse	2 569	604	3 173	307	104	412
Timor Oriental	5	0	5	0	0	0
Trinité-et-tobago	5	0	5	0	0	0
Turkmenistan	10	0	10	10	0	10
Turquie	3 522	21	3 543	969	5	974
Ukraine	792	99	891	36	0	36
<b>TOTAL Pays hors UE</b>	<b>13 905</b>	<b>1 511</b>	<b>15 416</b>	<b>2 813</b>	<b>380</b>	<b>3 194</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>566 501</b>	<b>21 755</b>	<b>588 256</b>	<b>87 089</b>	<b>3 422</b>	<b>90 511</b>



**TABLEAU 2 : Points contrôlés par les agents de contrôle sous l'autorité du ministère des transports et infractions relevées pour les années 2013 et 2014**

Période 2013-2014 - Points contrôlés (source : statistiques issues des contrôles des agents sous l'autorité du secrétariat d'Etat chargé des transports)	Nombre d'infractions relevées
Identification	64
Dispositifs de freinage	211
Visibilité	132
Équipement d'éclairage et système électrique	218
Essieux, roues, pneumatiques , suspension	881
Chassis et accessoires du chassis	302
Autre équipement, y compris tachygraphes et dispositif de limitation de vitesse	489
Nuisance y compris les émissions et fuites de carburant et /ou d'huile	14
Autres	1 485
<b>TOTAL</b>	<b>2 311</b>

## 2 – Rapport à la Commission européenne – Réglementation sociale européenne – 2013 - 2014

Report on the implementation of Regulation (EC) No 561/2006 and of Directive 2002/15/EC

Please fill in cells (only) marked as:

Article	Type of offence	Carriage of passengers	Carriage of goods
R 6	Driving time:		
	- daily limit	100	2 194
	- weekly limit	3	13
	- fortnightly limit	8	878
R 6	Lack of records for other work and / or availability		
R 7	Breaks in driving time (driving more than 4,5 hours without break or break too short)	818	4 186
R 8	Rest periods:		
	- daily minimum	480	5 407
	- weekly minimum	236	796
R 10 & 26	Driving time records:		
	- 1 year for keeping data	388	1 737
	- record sheets for the preceding 28 days	686	1 396
D Annex I	Recording equipment:		
	- incorrect functioning	219	1 187
	- misuse or manipulation of the recording equipment	11	638
<b>Total</b>			<b>20 682</b>

### 5.3. Number of undertakings and drivers checked at the premises by size of fleet of the undertaking

Size of fleet	Number of undertakings checked	Number of drivers checked	Number of offences detected
1	813	1 281	804
2 - 5	1 829	4 712	2 328
6 - 10	1 878	9 048	4 338
11 - 20	2 068	14 048	4 771
21 - 50	2 432	28 831	6 183
51 - 200	2 866	27 271	2 863
201 - 500	248	8 934	389
Over 600	38	1 699	88
<b>Total</b>	<b>11 352</b>	<b>92 722</b>	<b>20 682</b>

### 6. NATIONAL ENFORCEMENT CAPACITY

(a) Number of control officers involved in checks at the roadside and at the premises	8 000
(b) Number of control officers trained to be able to analyse data from digital tachographs at the roadside or at company premises	8 000
(c) Number of units of equipment provided to control officers to be able to download, read and analyse data from digital tachographs at the roadside and company premises	3 600

### PERSON RESPONSIBLE FOR THE COMPILATION OF THIS REPORT

Name:	GRIGNON Vénusque /BADGUARD Annie
Position:	Direction des services de transports (TR / TS)
Organisation:	Ministère chargé des transports
Administrative address:	82066, La Défense Cedex
Tel./fax:	+33 1 40 81 13 80
e-mail:	venusque.grignon@transport.mtfr.developpement-durable.gouv.fr / annie.badguard@developpement-durable.gouv.fr
Date:	17/11/2016

## Report on the implementation of Regulation (EC) No 561/2006 and of Directive 2002/15/EC

### 7. NATIONAL AND INTERNATIONAL INITIATIVES

#### 7.1 National

(a) Réglementaires (y compris une analyse du recours aux dérogations prévues à l'article 13, paragraphe 1)

Dans le cadre de la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale, la France a introduit une disposition visant à sanctionner les entreprises qui organisent le travail de leurs salariés en violation des dispositions de du règlement 561/2006 sur les repos hebdomadaire normal. Les entreprises reconnues coupables peuvent être condamnées à une amende pouvant atteindre 30 000 € d'amendes et jusqu'à 1 an de prison.

(b) Administratives

Néant

(c) Autres

Néant

#### 7.2. Initiatives internationales

(d) Contrôles concertés : nombre par année, pays participants

La France est un membre actif d'Euro Control Route (ECR) qui réunit 13 pays (France, Belgique, Luxembourg, Pays Bas, Allemagne, Irlande, Royaume Uni, Pologne, Autriche, Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Lituanie), animés de la même volonté de coopérer dans le domaine du contrôle des transports routiers.

A ce titre, la France participe aux contrôles organisés chaque année par ECR, qui porte sur des thèmes définis à l'avance (fraudes, cabotage, arrimage, ADR, contrôle technique....)

En 2013 et 2014 : La France a participé à 16 contrôles concertés (8 en 2013 et 8 en 2014).

(e) Echange d'expériences, de données, de personnels :

La coopération et l'échange d'expériences dans le domaine du contrôle des transports routiers sont des priorités que se sont fixées les administrations des pays membres d'Euro Control Route.

En France, l'organisation de sessions de coopération-échange s'appuie sur l'article 7 de l'arrêté du 9 mai 2007 transposant la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements n° 3820/85 et n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier.

En 2013 et 2014 la France a organisé des sessions de coopération échange bilatérale, avec l'Allemagne (qui rassemble 16 à 18 participants, également répartis entre les deux pays) et multilatérale qui rassemble des contrôleurs de la plupart des pays européens membres d'ECR (une vingtaine de contrôleurs étrangers).

La France participe également aux coopérations-échanges multilatérales organisées par les membres d'ECR. En 2014, des sessions se sont tenues en Hollande, en Grande-Bretagne et en Pologne.

Enfin, chaque année, TISPOL (réseau européen des polices de la circulation) et ECR, organisent deux « Master class » sur les fraudes au chronotachygraphe numérique. La France participe toujours à, au moins, une des sessions où elle envoie 2 contrôleurs.

### 8. PENALTIES

#### 8.1 Scales in the reference year

1 - Les infractions suivantes aux règlements 3821-85 et 561/2006 sont punies des peines d'amendes prévues pour les contraventions de la 3ème classe (amende forfaitaire de 66 euros) :

1° La présence à bord des véhicules en quantité insuffisante du papier nécessaire aux sorties imprimées ;

2° L'utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées, si les données sont lisibles.

## Report on the implementation of Regulation (EC) No 561/2006 and of Directive 2002/15/EC

### II - Les infractions suivantes aux règlements 3821-85 et 561/2006 sont punies des peines d'amendes prévues pour les contraventions de la 4ème classe (amende forfaitaire de 135 euros) :

- 1° Le non-respect de l'âge minimal des personnes mentionné à l'article 5 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 ;
- 2° Les dépassements des durées de conduite de moins :
- a) De 2 heures de la durée de conduite journalière de 9 heures, ou de 10 heures en cas d'utilisation de la prolongation prévue au 1° de l'article 6 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 ;
  - b) De 14 heures de la durée de conduite hebdomadaire ;
  - c) De 22 heures 30 minutes de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ;
  - d) D'une heure trente minutes de la durée de conduite ininterrompue ;
- 3° L'insuffisance du temps de repos jusqu'à :
- a) 2 heures 30 minutes du temps de repos journalier normal ou jusqu'à 2 heures en cas de repos journalier réduit ;
  - b) 2 heures de la période de 9 heures du temps de repos journalier normal lorsqu'il est pris en deux tranches ;
  - c) 2 heures du temps de repos journalier de 9 heures en cas de conduite en équipage ;
  - d) 9 heures du temps de repos hebdomadaire normal ;
  - e) 4 heures du temps de repos hebdomadaire réduit ;
- 4° Les manquements suivants aux obligations d'enregistrement et de contrôle du temps de conduite et de repos :
- a) La présence à bord du véhicule d'un nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement ;
  - b) L'utilisation d'un modèle non homologué de feuille d'enregistrement ;
  - c) Le retrait de feuilles ou de cartes de conducteur, avant la fin de la période de travail journalière, sans effet sur les données enregistrées ;
  - d) L'utilisation d'une feuille d'enregistrement ou d'une carte de conducteur pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, sans perte de données ;
  - e) L'absence de saisie du symbole du pays dans l'appareil de contrôle ;
  - f) Le marquage d'un horaire sur la feuille d'enregistrement ne correspondant pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule ;
  - g) L'absence des mentions obligatoires suivantes sur les feuilles d'enregistrement : date et lieu de début et de fin d'utilisation, numéro d'immatriculation, relevé du compteur kilométrique au début et à la fin de l'utilisation, heure de changement de véhicule ;
  - h) L'absence de signature sur la feuille provisoire.

### III - Les infractions suivantes aux règlements 3821-85 et 561/2006 sont punies des peines d'amendes prévues pour les contraventions de la 5ème classe (1500 euros minimum) :

- 1° Le dépassement des durées de conduite au-delà des durées mentionnées au 2° du II ci-dessus ;
- 2° L'insuffisance du temps de repos journalier ou hebdomadaire au-delà des durées mentionnées au 3° du II ci-dessus ;
- 3° Les manquements suivants aux obligations d'enregistrement et de contrôle du temps de conduite et de repos :
- a) L'utilisation, sans motif légitime, de plusieurs feuilles d'enregistrement par un même conducteur pour une même journée et la méconnaissance des prescriptions fixées pour le téléchargement par les entreprises de transport des données électroniques contenues dans les chronotachygraphes et les cartes des conducteurs.
  - b) Le fait d'établir un lien entre la rémunération des conducteurs et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées ;
  - c) La non-conservation par l'entreprise des feuilles d'enregistrement, des sorties imprimées et des données téléchargées pendant le délai prévu à l'article 14 du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 ;
  - d) L'absence de demande de remplacement dans un délai de 7 jours calendaires de la carte de conducteur perdue, volée ou endommagée ;
  - e) La mauvaise utilisation du dispositif de commutation ;
  - f) L'incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours ou l'un des 28 jours précédents comme prévu par le 7° de l'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 ;
  - g) L'incapacité de présenter la carte de conducteur ;

## Report on the implementation of Regulation (EC) No 561/2006 and of Directive 2002/15/EC

h) L'absence de réparation par l'entreprise d'une panne de l'appareil de contrôle par un organisme agréé ou l'absence de réparation en cours de route dans les conditions prévues par le 1° de l'article 16 du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 ;

i) L'absence de numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire sur la feuille provisoire.

### IV - Les infractions suivantes aux règlements 3821-85 et 561/2006 sont punies des peines d'amendes prévues par les délits :

\* Le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier des dispositifs destinés au contrôle ou de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 30 000 euros ( Le véhicule concerné par l'infraction commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé).

\* Est puni de la même peine le fait pour une entreprise de transport routier d'organiser le travail des conducteurs sans veiller à ce que le temps de repos hebdomadaire normal soit pris en dehors du véhicule.

\* Le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule, est puni d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3750 euros.

\* Est puni des mêmes peines le fait de refuser de présenter les documents ou les données électroniques signés, de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations.

### 8.2. Modifications

#### (f) Date et nature des modifications les plus récentes (sur la base de l'année de référence)

**Juillet 2014** : Est puni d'une peine d'emprisonnement pouvant atteindre un an et d'une amende pouvant aller jusqu'à 30 000 euros le fait pour une entreprise d'organiser le travail de ses salariés sans veiller à ce que le temps de repos hebdomadaire normal soit pris en dehors du véhicule.

#### (g) Références administratives ou législatives

Loi 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale

## 10. REPORT ON IMPLEMENTATION OF WORKING TIME DIRECTIVE 2002/15/EC

Ce rapport présente à la Commission la mise en œuvre en France, sur la période 2013-2014, des dispositions de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exerçant des activités mobiles de transport routier. Il répond aux exigences de l'article 13 de la directive qui dispose que : « tous les deux ans, les États membres soumettent un rapport à la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, en indiquant les vues des partenaires sociaux ».

La directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 fixe des normes communautaires en matière d'aménagement du temps de travail des personnes exerçant des activités mobiles de transport routier. Ces activités, relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006, sont les transports routiers de marchandises effectués par des véhicules de plus de 3,5 tonnes et les transports routiers de plus de 9 personnes, hors transports mentionnés à l'article 3 du règlement.

### 1 – État de la mise en œuvre de la directive

La directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 a été transposée par plusieurs instruments normatifs de nature législative ou réglementaire qui ont introduit des règles nouvelles et modifié la réglementation existante - cf rapport 2011-2012, aucune évolution législative ou réglementaire n'étant intervenue depuis ce dernier rapport.

Est actuellement en cours de préparation la codification des décrets :

- n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises ;
- n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes ;
- n° 2012-921 du 26 juillet 2012 relatif aux infractions à la durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier.

### 2 – Consultation des partenaires sociaux

Aucune évolution législative et réglementaire portant application de la directive 2002-15 du 11 mars 2002 n'étant intervenue depuis le précédent rapport, il n'a pas été procédé formellement à une nouvelle consultation des partenaires sociaux sur la mise en œuvre de la directive pour la période 2013-2014.

Une consultation publique a cependant été organisée en juin 2015 sur le projet de codification de la partie réglementaire du code des transports dont certains articles reprennent des mesures déjà existantes de la directive 2002-15 du 11 mars 2002.

Cette consultation a été l'occasion pour les partenaires sociaux ayant répondu de rappeler leur position sur l'application de la directive 2002-15. Quatre organisations professionnelles, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), l'Union nationale des organisations syndicales des transports routiers automobiles (UNOSTRA), l'Union des entreprises de transport et de logistique de France (ULF), la Chambre syndicale du déménagement (CSD) ont notamment rappelé que la réglementation nationale en matière de durée du travail des conducteurs routiers ne permettait pas de pouvoir appliquer pleinement les maxims communautaires notamment ceux concernant les durées de conduite. Elles souhaitent donc, particulièrement pour le transport routier de marchandises, une évolution du régime national du temps de travail.

Les organisations syndicales, quant à elles, restent attachées aux dispositions nationales sur la durée du travail dès lors qu'elles sont plus favorables aux salariés. Aucune organisation consultée n'a fait part d'un souhait d'une évolution de la directive elle-même.

### 3 – Suivi de la mise en œuvre de la directive

Le contrôle de l'application des règles relatives à la durée du travail dans les entreprises de transport routier pour compte d'autrui a été effectué de 2013 à 2014 par les inspecteurs du travail placés sous l'autorité du ministre chargé du travail.

Au 31 décembre 2013, dans la branche transport (hors transport public urbain), on comptait 45 369 entreprises assujetties au contrôle de l'inspection du travail dont 39 664 pour le transport routier de marchandises (TRM) et 5705 pour le transport routier de voyageurs (TRV), pour un effectif de 482 227 salariés dont 394 427 pour le TRM et 87 800 pour le TRV.

Les durées journalières et hebdomadaires du travail et les infractions aux durées maximales de travail sont analysées à partir d'un logiciel appelé SQUID permettant la lecture et l'analyse des feuilles d'enregistrement et des données issues du chronotachygraphe numérique.

Les infractions aux règles relatives à l'aménagement du temps de travail des personnes exerçant des activités mobiles de transport routier sont passibles d'amendes prévues pour les contrevenants de quatrième et cinquième classe, conformément aux dispositions du code du travail et des décrets spécifiques aux transports routiers.

Sur la période 2013-2014, les services de l'inspection du travail ont contrôlé 4784 établissements de transport routier et, dans leur effectif salarié, la situation de 9902 conducteurs dont 8833 dans les entreprises de TRM et 1069 dans les entreprises de TRV.

Ces contrôles ont permis de relever 4316 infractions à la durée du travail dont 4130 dans le secteur du transport de marchandises et 186 dans le secteur du transport routier de voyageurs.

Parmi les infractions relevées, 2124 concernent le dépassement de la durée maximale de travail quotidien en cas de travail de nuit et 41 concernent les dépassements de la durée maximale hebdomadaire de travail.

### 4 – L'évaluation de l'efficacité

Dans le secteur des transports, l'activité de contrôle est un peu inférieure à celle relevée dans les autres secteurs d'activité. Cependant le taux d'infraction est identique et l'activité répressive est donc plus élevée que dans l'ensemble des secteurs.

Une réorganisation du système d'inspection du travail a eu une incidence sur le nombre de contrôle de conducteurs et de jours de travail qui n'a pas augmenté sur la période 2013-2014 par rapport aux années précédentes.

Cependant, la nouvelle réorganisation du système d'inspection du travail mise place fin 2014 avec la création d'unités de contrôle sectorielle transport avec des agents dédiés mieux préparés à la spécificité de l'activité des entreprises de transport et au droit du travail applicable à leurs salariés devrait conduire à une amélioration quantitative et qualitative du contrôle de ces entreprises.



## ANNEXE 6 : NOTE DE LA DIRECTION DES AFFAIRES CRIMINELLES ET DES GRÂCES



Ministère de la justice  
DACG - PEPP  
février 2016

### **Poursuites et condamnations des infractions à la réglementation des transports routiers**

Les données statistiques dont dispose le ministère de la justice ne permettent pas de distinguer les infractions poursuivies et jugées selon le type de véhicule concerné (poids lourds, autocars ou véhicules légers), ni selon la nationalité de l'entreprise propriétaire ou locataire du véhicule ; c'est en effet la personne poursuivie, condamnée ou relaxée pour une infraction qui est comptée et non pas le véhicule.

Les tableaux ci-après rendent compte des données disponibles sur une période de 5 ans, la dernière année exploitable étant, pour les délits, 2014.

En 2014, 559 062 personnes étaient poursuivies devant le tribunal correctionnel dont seulement 5 092 pour des infractions liées au transport routier. Parmi ces dernières, 4 295 étaient poursuivies par ordonnance pénale, soit 84,3% (données SID-CASSIOPEE), le taux d'opposition à ces ordonnances étant d'environ 9% pour ce contentieux.

#### **1- Jugement des délits et des contraventions de 5<sup>ème</sup> classe**

La procédure de jugement par ordonnance pénale est prévue pour l'ensemble des contraventions de 5<sup>ème</sup> classe par l'article 524 du CPP et, pour les délits relatifs à la réglementation des transports terrestres, par l'article 495 §II 8° du CPP.

Les données issues du casier judiciaire national permettent de distinguer les condamnations rendues en jugement ordinaire, par ordonnance pénales, selon la procédure correctionnelle de CRPC, ainsi que les compositions pénales exécutées. Elles permettent également une description des peines prononcées pour ces infractions. Afin de respecter une certaine cohérence entre les peines prononcées et celles encourues, la description des peines sera réalisée à partir des condamnations ne visant qu'une seule infraction.

Elles permettent aussi de rendre compte des condamnations prononcées pour des personnes physiques ou pour des personnes morales et par type d'infraction.

Les infractions sont présentées dans les tableaux suivants en plusieurs groupes :

- a) Les infractions liées à l'activité de transporteur (réprimées par les articles L.3242-1 et suivants, L.3452-6 et suivants du code des transports et par les décrets n°79-222 du 06/03/1979, 85-891 du 16/08/1985, 99-752 du 30/08/1999 et 2010-389 du 19/04/2010) sont distinguées en :
  - transport public de personnes collectif (groupe A1)
  - infractions à la réglementation du cabotage de personnes (groupe A2)
  - transport public de marchandises (groupe B1) ...
  - infractions à la réglementation du cabotage de marchandises (groupe B2)
- b) Les infractions à la réglementation des transports de marchandises dangereuses limitées aux seuls transports par route, prévues par l'ADR du 30 septembre 1959 et réprimées par les articles L.1252-5 et R.1252-9 du code des transports (groupe B3) ;
- c) Les infractions à la réglementation sociale (temps de conduite et de repos, carte de conducteur et non respect des obligations liées au chrono-tachygraphe), réprimés pour les délits par les articles L.3315-4 et suivants du code des transports, sont distinguées, pour les contraventions en :
  - transports par route régis par le règlement communautaire du 15 mars 2006 (contraventions réprimées par le décret n°86-1130 du 17/10/1986 – groupe C1).
  - transports par route régis par l'accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 dit AETR (contraventions réprimées par le décret n°86-1130 du 17/10/1986 – groupe C2)
  - autres infractions à la réglementation sociale du transport routier (groupe C3 - contraventions réprimées par les articles R.121-1 et suivants du code de la route et par les décrets n°83-40 du 26/01/1983 et 2003-1242 du 22/12/2003).

On constatera que le nombre de condamnations correctionnelles est relativement constant depuis les cinq dernières années (environ 3000 condamnations par an pour les personnes physiques) et en augmentation significative pour les condamnations des personnes morales (528 en 2009, 1 422 en 2013), indépendamment des condamnations du dirigeant de l'entreprise de transport, en principe pénalement responsable des infractions à la réglementation sociale des transports routiers en application des articles L.3315-6 du code des transports. (1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> tableau)

En 2014, les condamnations les plus nombreuses concernent les infractions à la réglementation sociale (2 475 infractions) et celles relatives au transport de marchandises (763 infractions),.

En ce qui concerne les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe (3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> tableau), la répartition entre les différents groupes d'infractions est de même nature que celle constatée pour les délits, une majorité d'infractions à la réglementation sociale et très peu d'infractions à la réglementation des transports routiers de personnes, avec respectivement 4 710 et 207 infractions ayant donné lieu à condamnation.



En 2014, le montant moyen des amendes prononcées est de 580 euros pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe et de 2100 euros pour les délits. Le montant moyen des amendes prononcées aux personnes morales est proche de celui prononcé pour les personnes physiques, ainsi en 2013 (dernière année disponible) le montant moyen des amendes était de 2085 euros pour les condamnations délictuelles et de 680 euros pour les condamnations contraventionnelles de 5<sup>ème</sup> classe. En principe, le montant encouru pour les amendes correctionnelles infligées aux personnes morales est cinq fois supérieur à celui des personnes physiques.



ANNEXE 7 : NOTE DE L'OFFICE CENTRAL DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL  
ET SON ANNEXE

CONTRIBUTION DE L'OCLTI

LE 7 JANVIER 2016

*Évolutions du travail illégal dans le transport, tendances - évolutions et projections éventuelles qui peuvent en être tirées (modalités, organisation des dispositifs observés, nationalités concernées,... ...)*

Le travail illégal dans sa globalité peut être séparé en deux grandes tendances : le travail illégal « traditionnel » sans intervention d'entreprises étrangères (fausse sous-traitance, faux statuts, emploi d'étranger sans titre de travail et défaut d'établissement) **et plus récemment la fraude au détachement intra-européen de travailleurs, également appelée fraude à la prestation de service international (PSI).**

Le travail illégal dans le transport routier s'inscrit actuellement dans un contexte de fraude dont l'objectif est d'éluder les règles sociales et fiscales applicables en France permettant ainsi aux entreprises malveillantes, et c'est un euphémisme, d'assurer selon leurs dires leur survie et/ou d'accroître de manière indue leurs profits : il représente dans tous les cas une forme de concurrence déloyale avec les entreprises qui veulent survivre en étant vertueuses. Ce phénomène s'observe principalement via des fraudes au détachement intra-européen de travailleurs, mais le détournement du salariat par le recours au statut de travailleur dit « indépendant » reste une constante.

*1°/ Fraude à la prestation de service internationale :*

La fraude à la prestation de service internationale (PSI) est une tendance actuelle particulièrement forte et constante, s'agissant principalement du transport routier de marchandises (TRM), mais existante aussi dans le transport routier de voyageurs. Il s'agit principalement de dumping social par le recours massif à des prestataires étrangers (hors et dans l'UE) au préjudice du salariat français (disparition du salarié français au profit du salarié détaché), et des finances publiques car éludant les cotisations sociales et fiscales redevables sur le territoire national.

Un **cercle vicieux** s'est progressivement installé entre nécessaire maintien de la compétitivité des entreprises et recherches de profits maximum, faisant aujourd'hui

apparaître des fraudes généralisées dans le transport international de marchandises et fréquentes dans le transport de proximité (cf. infra).

### **Pour le transport international de marchandises :**

Concurrence d'entreprises de pays à bas coût et surprofit tiré de délocalisations fictives => recours par de grands groupes ou d'entreprises de plus petite taille, parfois conseillées en ce sens par des officines, à des sous-traitants européens => concurrence déloyale (perte de compétitivité et de profitabilité) pour les entreprises respectueuses du droit => généralisation progressive de la fraude.

La relative impunité des fraudeurs favorise cette démarche d'autant plus que le coût/avantage leur reste favorable même en cas de redressement. Le plus souvent les fraudeurs mis en cause affinent leur dispositif et continuent de recourir frauduleusement au détachement.

De grands groupes ayant poussé le modèle à son comble sont en passe de pouvoir recourir de manière massive à des sous-traitants étrangers tout en donnant l'apparence de la légalité grâce à une organisation réellement européenne. Des groupements d'entreprises indépendantes pourraient également y arriver.

Ce phénomène a pour objet de réaliser des bénéfices substantiels avec la mise en œuvre de montages frauduleux liés au détachement ainsi qu'une forme de compétitivité déloyale au préjudice des entreprises respectueuses de la législation en vigueur. Ce constat s'identifie aussi bien dans les entreprises de dimension internationale que dans les petites ou moyennes entreprises de ce secteur ==> elles ne cherchent donc pas à créer de l'emploi en France, elles en créent toutefois dans les pays à bas coûts salariaux, mais elles cherchent à diminuer leurs charges tout en accroissant leurs profits aux dépens des finances publiques et de la lutte contre le chômage en France.

Les schémas de fraude, identifiés dans les dossiers d'enquête, nécessitent de distinguer les infractions entrant dans le champ du travail illégal (art. L8221-1 CT ; prêt illicite de main d'œuvre, marchandage, travail dissimulé dans sa globalité, emploi d'étranger sans titre de travail), et celles sanctionnant les conditions de travail et de rémunération : infractions spécifiques issues du code du travail (durée du travail, salaire, ..... *constitutives du noyau dur*) mais aussi les atteintes à la dignité humaine (conditions de travail et d'hébergement indignes).

Les entreprises françaises de TRM développent des stratégies de délocalisation fictive soit par :

- la création ex nihilo ou rachat d'une entreprise de transport étrangère. Celle-ci devient soit une filiale de droit d'une entreprise française ou une société contrôlée de fait par l'entreprise de transport française. Ce transporteur

étranger travaille souvent exclusivement pour les autres entreprises du groupe (PSI interne) ou son donneur d'ordre unique.

- le recours massif à une ou plusieurs entreprises étrangères sous-traitantes réellement indépendantes mais mettant à disposition de manière permanente des tracteurs et un pool de chauffeurs.

Des officines de conseil ou de domiciliation démarchent des entreprises de TRM français pour faciliter la création des structures étrangères. Un dossier de publicité et de complicité de travail dissimulé est actuellement traité par l'OCLTI en relation avec le Ministère des transports s'agissant de la création de sociétés notamment en Slovaquie. Cette entreprise établie à l'étranger, soit :

- est ou devient une coquille vide / boîtes aux lettres sans activité dans le pays d'établissement
- n'a qu'une simple activité administrative dans l'État d'établissement, dont un service RH, comptabilité et/ou plate-forme d'exploitation.
- exerce réellement une activité opérationnelle souvent faible voire marginale dans son État d'établissement

Parallèlement, l'entreprise française en cause :

- arrête totalement son activité directe de transport en France, et ne joue plus qu'un rôle de commissionnaire (*personne qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes de son choix d'un commettant*) : elle sous-traite alors des transports confiés par des expéditeurs français à la société créée à l'étranger ;
- poursuit son activité avec des chauffeurs français, sans accroître leur nombre mais au contraire en le baissant et en diminuant le nombre de tracteurs même en cas de hausse du chiffre d'affaires. Le recours à cette sous-traitance se fait manifestement au détriment de l'emploi en France. Souvent, les chauffeurs français réalisent principalement des trajets de courte distance en France.

Généralement :

- les camions immatriculés à l'étranger opèrent depuis « *une base d'exploitation de fait* » située en France. Les tracteurs sont stationnés le week-end soit sur le parc d'un établissement du groupe ou sur celui du DO unique, soit stationnent sur la voie publique. Les camions ne rentrent dans leur pays d'immatriculation que pour le contrôle technique ou lors de rares opérations de transport.
- les chauffeurs rejoignent leurs camions stationnés en France depuis leur État de résidence par navettes affrétées par leur employeur de droit et parfois en covoiturage. Ils relèvent généralement d'autres chauffeurs salariés de la même entreprise, qui repartent avec la navette.
- Les rotations durent entre 2 semaines à 3 mois selon les entreprises. Les chauffeurs dorment soit dans la cabine de leur camion (pour les rotations de 2

ou 3 semaines) ou en appartement loué spécifiquement par leur employeur (cas de l'exploitation d'une ligne).

- Les chauffeurs sont directement gérés depuis la France par des exploitants parlant la langue du pays d'origine, sinon par le biais d'une plate-forme d'exploitation située dans le pays d'envoi qui répercute seulement des ordres élaborés en France.

Les camions sont exploités en cherchant à respecter au maximum les règles du cabotage (*cadre qui permet pour un transporteur non établi, dès lors qu'il a achevé une opération de transport international préalable, d'opérer trois opérations de transport domestiques dans un délai de sept jours sur le territoire d'un État d'accueil*) pour les entreprises ayant une vraie activité internationale, et en contrevenant à ces règles pour les sociétés étrangères qui ont une activité essentiellement franco-française. Les infractions en matière de cabotage ou de défaut de détention de lettres de voiture sont insuffisamment sanctionnées par des contraventions.

Ces fraudes sont en pratique sanctionnées :

- par une fausse sous-traitance, les chauffeurs étrangers étant de fait placés sous la subordination des établissements français du groupe d'appartenance ou du donneur d'ordres français.
- par un défaut d'activité dans l'État d'envoi et/ou un défaut d'établissement de l'entreprise de transport étrangère en France où elle réalise une activité stable et continue à partir d'infrastructures depuis lesquelles elle s'adresse à des clients français.

Il est cependant parfois difficile de démontrer simultanément la fraude dans le champ du droit commercial (défaut d'immatriculation), du droit du travail et celui des règles de coordination des systèmes de sécurité sociale, ce dernier volet étant largement compliqué du fait de l'opposabilité des formulaires A1 aux juridictions ; cette opposabilité devrait être prochainement clarifiée par la CJUE en réponse à une question préjudicielle de la Cour de cassation.

*A propos des règles européennes de coordination des systèmes de sécurité sociale formulaire A1 : cf. Annexe*

**Menaces :**

- prime aux groupes de transport routier qui ont réellement une implantation européenne, qui ont à leur portée des systèmes d'optimisation sociale formellement réussis grâce à la réalisation d'une part d'activité substantielle des chauffeurs dans leur État de résidence et la mise en place de plate-forme d'exploitation au siège des

entreprises étrangères qui maintient l'apparence d'une subordination des chauffeurs à leurs entreprises ;

- l'opacité et la complexité des montages tend à augmenter, les fraudeurs adaptant leur schéma de fraude aux contrôles passés.

- pour les travailleurs salariés pluriactifs, cette situation est facilitée par la faiblesse des règlements de coordination des systèmes de sécurité sociale en raison de l'absence de critères d'activité substantielle de l'employeur et de maintien de la relation de travail ;

- question du transport de personnes par bus : l'OCLTI a traité plusieurs dossiers de détachement de conducteurs de bus détachés frauduleusement, par exemple depuis le Royaume-Uni (société coquille vide à Londres, chauffeurs résident en fait en France), l'Espagne (activité stable et continue en France de chauffeurs venant travailler par rotation de 8 jours en France). Le développement de lignes de bus inter-cités qui pourraient opportunément se jouer des règles du cabotage en la matière en s'appuyant sur des lignes transfrontalières notamment vers l'Espagne, le Portugal, le Luxembourg ou Monaco.

→ A partir de cette analyse des schémas de fraude, il incombe aux services de contrôle d'intégrer dans les procédures l'inobservation ou le non respect des règles relatives à l'obligation de vigilance qui s'imposent aux donneurs d'ordres afin de mettre en œuvre les procédures de solidarité financière par l'URSSAF et les services fiscaux (attestation fiscale, document relatif à l'immatriculation, document attestant de l'affiliation et du paiement des cotisations sociales). La Cour de cassation a récemment clarifié l'importance de l'obtention par le DO des formulaires de sécurité sociale A1 comme preuve du respect par le prestataire de ses obligations sociales (cass.crim n° 625 et 626 du 6 novembre 2015).

→ En TRM, les pays de l'UE dont les entreprises détachent le plus de travailleurs sont la Pologne, la Roumanie, le Portugal, la Slovaquie, la Bulgarie, ainsi que la Lettonie et la Lituanie. Parmi les entreprises de l'UE, certaines détachent leurs propres ressortissants, des ressortissants de l'UE mais aussi des ressortissants de pays tiers.

La notion du **salarié détaché** est principalement utilisée par les entreprises malveillantes afin d'éviter les dispositions plus contraignantes et plus coûteuses du cadre de **l'emploi direct**.

La fraude à la PSI s'identifie depuis peu dans le transport léger de petits colis (messagerie express) Cf. infra.

## *2°/ Détournement du statut d'indépendant :*

Cette fraude spécifique identifiée depuis plusieurs années consiste à imposer un statut de travailleur indépendant à des conducteurs qui interviennent dans des conditions les plaçant dans des situations de salariat.

Ceci implique nécessairement la démonstration pour les services de contrôle d'un lien de subordination juridique, technique et économique entre le prétendu donneur d'ordres et le faux travailleur indépendant. Ce phénomène s'identifie essentiellement dans le transport de messagerie ou de petits colis, avec recours ou non à de la fraude au détachement : le travailleur indépendant est alors lui-même faussement détaché en France, cette pratique étant de plus en plus courante pour les VUL (cf. infra).

### **Cas particulier du déménagement**

Le présent constat est transposable au secteur du déménagement associant transport routier et prestation de manutention, qui se rattache essentiellement au travail illégal dit « traditionnel », qui touche plus particulièrement les porteurs que les chauffeurs.

### *Qualité et productivité de la coopération entre les services de contrôle et de ceux-ci avec l'OCLTI*

L'article L.8271-2 du CT permet l'échange réciproque d'informations et de documents entre les services habilités dans la lutte contre le travail illégal, dont notamment les agents de contrôle des transports terrestres (art. L.8271-1-2, 7° du CT). Ce cadre législatif accroît l'efficacité des contrôles et les procédures rédigées par les services concernés.

Dans l'esprit de la coopération entre les services de contrôle notamment sur le plan européen, un guide de contrôle à destination des services intervenant dans le champ transport avait été élaboré en 2011 sous l'égide du projet « Transpo » et financé par la Commission européenne dans le cadre d'un partenariat entre les inspections du travail française, italienne et roumaine. Un nouveau guide de contrôle du travail illégal dans le domaine du transport est en projet. Une formation interinstitutionnelle de deux jours est organisée par l'INTEFP sur le thème du contrôle du TRM.

Dans la pratique, ce partenariat se révèle fructueux avec la participation active des contrôleurs des transporteurs terrestres (CTT) des DREAL dans toutes les phases des procédures engagées par l'OCLTI mais aussi auprès des services d'enquête locaux (perquisitions, auditions, relations avec les magistrats, méthodologie de la recherche de la preuve). Ils interviennent généralement dans le cadre de réquisitions à personne qualifiée.



Ainsi, les interventions communes ont permis de mettre en place un mode opératoire consistant principalement aux CTT de répondre aux demandes des enquêteurs par la rédaction de rapports thématiques et circonstanciés (analyse des supports de la durée du temps de travail, analyse des registres des opérations d'affrètement, etc...).

Un inspecteur de la DREAL a ainsi été détaché plusieurs mois à plein temps au sein d'une cellule d'enquête TRM 31 dirigée par l'OCLTI.

Importance du fichier « GRECO », fichier de contrôle des agents du CTT. Ce fichier recense l'ensemble des contrôles réalisés dans la coordination des transports.

→ *Qualité et productivité de la coopération avec le réseau des attachés de sécurité intérieure en ambassade (ASI)*

L'OCLTI est le point d'entrée de coopération policière internationale en ce qui concerne son champ de compétence :

- **Europol (SIENA)** : sont prises en compte toutes les demandes en lien avec la criminalité organisée, touchant au moins deux états membres (ou membres des pays tiers acceptés par Europol pour faire partie des états opérationnels), dont les faits sont punis de la même manière. Tous les états figurant sous SIENA comme états tiers stratégiques (Ukraine, Turquie par exemple) ne peuvent répondre à des demandes opérationnelles. Toute demande adressée via SIENA engage l'état membre qui la reçoit. Il doit fournir une réponse à l'état demandeur (cela peut être une réponse « aucune information valide »).

- **DCI H24** : les demandes sont adressées via ce canal lorsque le pays concerné est un état tiers, que l'infraction n'est pas en lien avec la criminalité organisée. Lorsqu'un ASI (Attaché de Sécurité Intérieure) ou un ODL (officier de liaison) est en poste dans ce pays, on peut le mentionner lors de la transmission de la demande pour qu'il la traite directement. Les ASI/ODL sont souvent contactés lorsque les informations ne peuvent être obtenues par Europol ou lorsqu'une réponse rapide est souhaitée (garde à vue en cours par exemple)

- pour toute demande en lien avec l'international pour laquelle le canal n'est pas clairement identifié, il est possible d'adresser le message au **PCC SCCOPOL** (Point de Contact Central de la Section de Coopération Centrale Opérationnelle de Police) qui attribuera le meilleur canal de coopération en fonction des éléments mentionnés dans la demande.

- toutes les demandes de coopération doivent être adressées sous le même format (message 4 points) pour leur prise en compte. Ce formalisme permet d'avoir les

informations importantes (cadre d'enquête, résumé des faits...), présentés toujours de la même manière, quel que soit le canal choisi et le pays demandeur ou destinataire.

- la productivité et la qualité des informations obtenues sont liées au fondement de la demande, certaines informations ne pouvant être communiquées que dans le cadre de l'entraide judiciaire internationale (ex : relevé téléphonique, compte bancaire, etc....). Les demandes de l'office sont essentiellement liées à l'existence réelle des sociétés (activité et situation déclarative) à l'étranger, l'environnement des personnes et des biens ainsi que l'analyse criminelle pour recoupement des informations. D'une manière générale, la productivité est favorable.

L'OCLTI recourt alternativement à toutes les ressources de coopération administrative et judiciaires, dont les attachés de la PAF. Les ASI polonais et roumains sont particulièrement sensibilisés aux fraudes au détachement de travailleurs.

### ***Qualité et productivité de la coopération avec les services correspondants des pays étrangers (UE et hors UE)***

Au delà des canaux policiers précités, l'OCLTI sollicite le bureau de liaison du ministère du travail qui adresse une demande formalisée à l'homologue de l'Union Européenne. Il est à noter que certains pays restent peu réceptifs aux demandes du BDL français.

L'OCLTI cherche à développer son réseau de correspondants parmi les services de police judiciaire européens en charge du travail illégal et de la traite des êtres humains aux fins d'exploitation. Il s'agit en particulier de développer les liens avec les services équivalents des autres pays victimes de ces phénomènes. Des échanges sont notamment en cours avec la police judiciaire belge, cependant en cours de réorganisation.

### ***Développements particuliers fondés sur l'utilisation de véhicules utilitaires légers***

Cette évolution concerne le transport de marchandises (messagerie), soit par détournement du statut de salarié, soit dans le cadre de la prestation de service internationale (PSI) développés ci-dessus.

La fraude à la PSI s'identifie depuis peu dans le transport léger de petits colis (messagerie express). En effet, des entreprises implantées dans les nouveaux Etats membres optimisent leur activité en s'immatriculant dans leurs pays d'origine sans y concrétiser une activité substantielle, le but étant d'intervenir exclusivement et principalement en France. Ce phénomène est dénoncé par l'OTRE (Organisation des

Transporteurs Routiers Européens) et a été constaté en France au cours de l'année 2015 par le groupement de gendarmerie départementale des Alpes-de-Haute-Provence, dans le cadre de plusieurs contrôles routiers matérialisant les infractions a minima de cabotage irrégulier et d'absence ou de non conformité de lettre de voiture, dont la présence est obligatoire dans les VUL en cas de cabotage. La poursuite des investigations, sur la base de ces éléments, matérialisera l'infraction de travail dissimulé.

Ces fraudes semblent s'appuyer sur des bourses internationales de transport au fonctionnement vraisemblablement proche des autres plates-formes se développant sur Internet.

### *« Ubérisation » et économie collaborative et leurs dérives*

Avec le développement des nouvelles technologies, des plates-formes virtuelles mettent en relation des clients avec des chauffeurs au statut de travailleurs indépendants (VTC) intégrés dans un service défini et organisé par leur donneur d'ordres, ou des « bénévoles » s'inscrivant dans une logique de partage (covoiturage type « bla bla car »), . Ce présent cadre identifie une forme de concurrence déloyale au préjudice des chauffeurs de taxi ou du transport de voyageurs.

Le concept de l'économie participative concerne aussi les mises en relation directe par internet entre particuliers (chauffeurs et clients), domaine dans lequel des dérives ont été identifiées au travers d'une activité continue de transport de personnes réalisées par un particulier, en dehors du cadre légal.

A ce titre, une procédure judiciaire a été initiée au cours de l'été 2015 par les services de police (*brigade d'enquête sur les fraudes aux technologies d'informations de Paris*), ayant entraîné la condamnation de la société « UBER POP », condamnation confirmée par la cour d'appel de PARIS le 7 décembre 2015.

Cette pratique est transposable aux deux-roues ainsi qu'au transport de colis (UBER-X).

Une approche globale économique, fiscale, sociale et travail de la question de l'économie des plates-formes s'impose : une réponse désordonnée dans ces quatre grands domaines serait source d'inefficacité administrative et de frein à l'émergence de nouvelles activités économiques sur le territoire national.

### *Forces et faiblesses du dispositif de contrôle vu de l'OCLTI*

→ A l'heure actuelle, le dispositif de contrôle est assuré principalement par les unités de gendarmerie et police et notamment par les unités de sécurité routière, mais aussi

par les services de la DREAL qui n'ont de compétence que sur le champ du travail dissimulé à l'exclusion des autres infractions (prêt de main d'œuvre, marchandage, emploi d'étranger sans titre de travail, etc.). Cette situation résulte notamment de la moindre présence de l'inspection du travail sur ce secteur d'activité depuis la réforme de 2009 fusionnant les régimes de contrôle des transports, de l'agriculture et du régime général.

Depuis la nouvelle réforme de 2014 de ce corps de contrôle, il est prévu progressivement la mise en place de sections « à dominante transports » au niveau des départements. Au niveau régional, un référent transport est identifié ainsi qu'un référent travail illégal « URACTI », acteurs dont la vocation est de coordonner et d'intervenir en appui au profit des agents de l'inspection du travail.

## ANNEXE : À PROPOS DES ATTESTATIONS E101 ET A1

**Règlement (CE) n°883/2004** du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, et notamment ses articles 11 à 16.

### Détachement et pluriactivité :

**Un chauffeur routier international est par nature pluriactif en raison des passages de frontières que son activité impose.**

Un travailleur est dit pluriactif au sens des règlements européens de sécurité sociale dès lors qu'il exerce une activité dans deux ou plusieurs Etats membres simultanément ou en alternance. Cela concerne par exemple un travailleur frontalier qui cumule deux mi-temps de part et d'autre de la frontière, ou un travailleur saisonnier changeant de pays d'activité au gré des saisons. Dans ce cas, la législation applicable est déterminée selon une casuistique assez complexe tenant compte, pour les salariés, du fait que le travailleur exerce personnellement une activité substantielle (plus de 25%) dans son Etat de résidence et, à défaut, de la localisation du ou des sièges sociaux de son ou ses employeurs.

Le contrôle de la pluriactivité exige le plus souvent de déterminer le rythme d'activité de chaque travailleur employé en France.

Cette situation se distingue du « détachement » au sens de la sécurité sociale, qui correspond à la situation d'un travailleur exerçant normalement son activité dans un Etat de l'Union européenne qui va exercer temporairement (24 mois maximum) une activité dans un autre Etat. Les règlements européens fixent une dizaine de conditions à respecter : celles-ci permettent de sanctionner plutôt efficacement les fraudes. Parmi celles-ci, outre la durée et l'interdiction de remplacer un salarié détaché par un autre (sanction de l'occupation d'un emploi permanent), figurent l'obligation pour l'employeur d'exercer une part d'activité substantielle dans son Etat d'établissement (sanction de la coquille vide) et le maintien d'une relation de travail entre lui et son salarié (sanction de la fausse sous-traitance).

## A propos des attestations E101 et A1

Tout travailleur mobile ou leur employeur doit se faire délivrer une attestation individuelle de la législation sociale applicable E101 ou A1 selon les modalités suivantes.

### *Principes*

L'article 71 du règlement n°883/2004 a institué une commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale. Dans sa décision E1 du 12 juin 2009, la commission administrative a décidé de remplacer les anciens formulaires E101, au fur et à mesure de leur échéance, par des **formulaires « A1 » ou « attestation de la législation de sécurité sociale applicable » à son détenteur.**

Dans la fiche d'informations concernant le formulaire A1 éditée par l'Union européenne à l'attention des titulaires du certificat, il est indiqué :

- « *Si, en tant que salarié(e), vous partez travailler momentanément dans un autre pays de l'Union européenne, votre employeur doit en principe demander le formulaire A1 pour vous auprès de l'organisme compétent de votre pays* » ;

- « *Les salariés et travailleurs indépendants qui travaillent régulièrement dans plusieurs pays de l'Union européenne font eux-mêmes la demande de formulaire. Vérifiez auprès de votre employeur la marche à suivre* ».

**La délivrance de l'attestation A1 ou E101 est une formalité substantielle conditionnant, pour un travailleur mobile, la possibilité de déroger au principe d'unicité et donc de bénéficier d'une affiliation sociale dans un autre État que celui de l'exercice de son activité.** Par conséquent, en l'absence de présentation immédiate ou ultérieure d'attestations A1 ou E101, l'affiliation à la sécurité sociale du lieu de l'exercice de l'activité est obligatoire. Cependant, en raison du risque de présentation tardive d'attestation et en l'absence de jurisprudence de la CJUE confirmant cette analyse, il convient de démontrer, même en l'absence d'attestation A1 ou E101, quelles sont les règles d'affiliation applicables à la situation de fait rencontrée.

### *Opposabilité des formulaires*

**Le formulaire A1 comme le E101<sup>1</sup>** est délivré par les autorités du pays<sup>2</sup> dont dépend le salarié ou le travailleur indépendant et dont la législation lui est applicable, et **atteste que le salarié reste affilié à bon droit à la sécurité sociale de son État d'envoi.** Le formulaire E101 ou A1 demeure valable jusqu'à sa date d'expiration (indiquée) ou jusqu'à ce qu'il soit retiré par l'organisme émetteur.

Le formulaire A1 doit pouvoir être présenté, par le travailleur ou par son employeur, à l'organisme compétent du pays dans lequel le travail est effectué, pour

confirmer la situation au regard de la sécurité sociale et indiquer dans quel pays les cotisations de sécurité sociale doivent être versées.

Trois attestations issues de la procédure sont annexées au présent PV et illustrent leur évolution au gré des changements de réglementation<sup>3</sup>.

**La jurisprudence de la CJUE admet que le certificat E101 ou A1 soit obtenu et présenté *a posteriori*.**

Lorsqu'ils sont présentés ou découverts, deux positions apparemment contradictoires coexistent :

- Celle selon laquelle l'attestation A1 ou E101 est opposable non seulement aux institutions de sécurité sociales compétentes de l'État membre d'accueil du travailleur mais aussi, à la suite d'un arrêt de la CJCE Herbosch Kiere<sup>4</sup> du 26 janvier 2006, à ses juridictions.

La CJCE a en effet considéré que "*aussi longtemps qu'il n'est pas retiré ou déclaré invalide par les autorités de l'État membre l'ayant délivré, le certificat E101, délivré conformément [à la législation européenne en matière de coordination des systèmes de sécurité sociale] lie l'institution compétente et les juridictions de l'État membre dans lequel sont détachés les travailleurs*".

Conformément à une procédure fixée par le règlement (CE) n°987/2012, les certificats E101 ou A1 dont la validité est contestée par l'État d'accueil doivent faire l'objet d'une procédure de retrait auprès de l'autorité qui les a délivrés. Cette démarche doit être effectuée par les URSSAF.

- Cependant, alors que des certificats E101 non retirés étaient invoqués en défense par les mis en cause, la Cour de Cassation a considéré dans son arrêt **Vueling du 11 mars 2014** que "*la délivrance de certificats d'affiliation E 101 par l'autorité de protection sociale espagnole ne saurait valoir présomption de la validité des détachements des salariés en cause et interdire au juge pénal français de constater la violation intentionnelle des dispositions légales applicables en France*".

**Ces positions paraissent conciliables grâce à la jurisprudence nourrie de la CJUE qui admet en cas de fraude ou d'abus de droit la possibilité pour les juridictions nationales d'écarter l'application du droit communautaire**

<sup>1</sup>Article 11, paragraphe 1 du règlement (CEE) n°574/72 : « l'institution désignée par l'autorité compétente de l'État membre dont la législation reste applicable remet au travailleur, à la demande de celui-ci ou de son employeur, si les conditions requises sont remplies, un certificat de détachement attestant qu'il demeure soumis à cette législation et indiquant jusqu'à quelle date » .

<sup>2</sup>Il s'agit de l'autorité de l'État d'envoi pour les salariés détachés et de celle de l'État de résidence pour les pluriactifs.

<sup>3</sup>En attirant l'attention sur deux rubriques :

- la rubrique 2.6 se rapportant à l'application des mesures transitoires, sachant que beaucoup d'État dont l'Irlande ont continué à émettre après mai 2010 des attestations E101 pour les travailleurs continuant de relever du règlement 1408/71 ;
- la nouvelle rubrique 3.10 introduite dans l'attestation A1 après l'entrée en vigueur du règlement 883/04 modifié, et visant les membres d'équipage de vol ou de cabine relevant du régime de la base d'affectation.

<sup>4</sup>Affaire C2/05, *Rijksdienst voor Sociale Zekerheid c/ Herbosch Kiere NV*, Arrêt du 26 janvier 2006





## ANNEXE 8 : LISTE DES HABILITATIONS DES CONTRÔLEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES

### **Habilitations des Secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable - spécialisation contrôle**

Ces agents doivent être commissionnés et doivent prêter serment devant un juge avant de pouvoir exercer leurs fonctions.

Ils agissent dans le cadre du Code de Procédure Pénale :

#### **Article 15**

La police judiciaire comprend :

... 3° Les fonctionnaires et agents auxquels sont attribuées par la loi certaines fonctions de police judiciaire.

#### **Article 28**

Les fonctionnaires et agents des administrations et services publics auxquels des lois spéciales attribuent certains pouvoirs de police judiciaire exercent ces pouvoirs dans les conditions et dans les limites fixées par ces lois.

**Législation et réglementation prévues par le Code la Route :**

#### **Article L130-6**

Refus de se soumettre aux vérifications, limiteurs de vitesse, plaques d'immatriculation, assurances ;

Article R130-6 :

Poids, dimensions, permis de conduire, pneumatiques, contrôles techniques, normes techniques, restrictions de circulation, véhicules de transport en commun, transports exceptionnels et infractions connexes...

**Législation et réglementation prévues par le Code des transports :**

#### **Article L1451-1 du Code des transports**

I. — Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice sont recherchées et constatées par, outre les officiers et agents de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

**Législation sur les faux en matière d'autorisations de transport :**

Les fonctionnaires mentionnés au 1° du I peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage : Code pénal article 441-1 et 441-2.

**Législation et réglementation en matière des prix bas (contrats de transport) :**

Article L. 3241-2

Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports sont habilités à rechercher et à constater, par procès-verbal, les infractions aux dispositions de l'article L. 3221-3.

**Législation et réglementation du droit du travail, des temps de conduite et de repos (RSE - CEE) :**

#### **Article L3315-1 du Code des transports**

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent titre et du livre Ier de la troisième partie du code du travail applicables au transport routier (durée et condition d'exercice du travail),

...2° Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

**Législation sur le travail illégal :**

#### **Article L8271-1-2 du Code du travail**

Les agents de contrôle compétents pour la poursuite du travail dissimulé sont :

... 7° Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres ;

**Réglementation du transport des animaux vivants :**

Code rural, article R214-59 et R214-60 ;

**Réglementation sur la formation des conducteurs :**

Article L3315-1 du Code des transports

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent titre et du livre Ier de la troisième partie du code du travail applicables au transport routier :

...2° Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

**Législation et réglementation sur le transport des matières dangereuses :**

Article L1252-2 du Code des Transports

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires concernant le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire ou guidée, routière ou fluviale :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports.

**Réglementation douanière : taxe spéciale sur certains véhicules routiers (taxe à l'essieu) :**

Article 284 quinquies du code des douanes :

Les propriétaires, utilisateurs ou conducteurs de véhicules doivent présenter, à première réquisition, aux agents des administrations fiscales et aux agents habilités à constater les infractions en matière de police de la circulation et du roulage et en matière de coordination des transports, tous documents susceptibles de justifier la régularité de la circulation desdits véhicules. Ils doivent, en outre, à la demande de ces mêmes agents, conduire ces véhicules à la bascule publique la plus proche en vue de leur pesée.

**Réglementation des droits indirects :**

Livre des procédures fiscales

Article L220 : Les procès-verbaux constatant les infractions aux lois et règlements sur les tabacs peuvent être établis par les agents des douanes, les agents de l'administration des finances, les gendarmes, les commissaires de police, les agents des services des ponts et chaussées autorisés par la loi à dresser des procès-verbaux, les agents assermentés de l'office national des forêts, les gardes-champêtres et généralement tout agent assermenté.

Article L221 : Les procès-verbaux constatant les infractions aux lois et règlements sur les alcools, alambics et boissons, peuvent être établis par les personnes mentionnées à l'article L. 220 et par les agents de la répression des fraudes ainsi que par les agents habilités à dresser les procès-verbaux en matière de police de la circulation routière désignés dans le code de la route.

**Code de l'environnement :**

Article L541-44

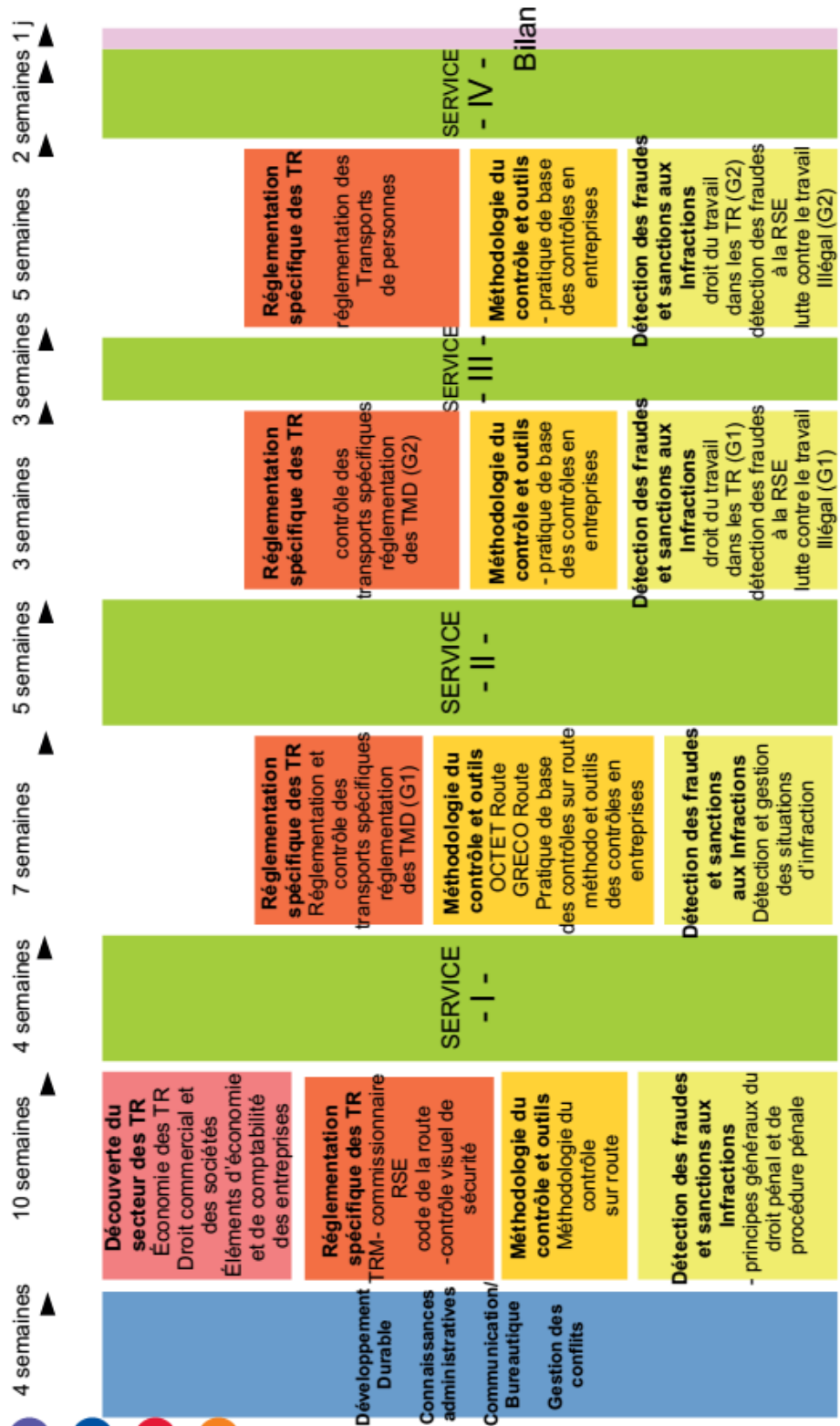
Outre les officiers et agents de police judiciaire et les inspecteurs de l'environnement mentionnés à l'article L. 172-1, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre et des textes pris pour son application (transport et stockage des déchets) :

7° Les agents chargés du contrôle du transport.

**Pouvoirs induits par ces habilitations :**

- Rechercher et constater des infractions ;
- Les relever par amende forfaitaire ou procès-verbal ;
- Prélever des encaissements immédiats d'amendes forfaitaires et des encaissements de consignations (contraventions et délits) ;
- Immobiliser des véhicules ;
- Accéder aux véhicules (cabine et parties voyageur/marchandises) ;
- Accéder aux lieux de chargement et déchargement, ainsi qu'aux locaux des entreprises ;
- Se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport, de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport, aux conditions de travail, aux matières dangereuses...

# Le synoptique de la formation



# UE 4

## DÉCOUVERTE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

### Modules :

1. Économie des transports
2. Droit commercial et des sociétés
3. Éléments d'économie et de comptabilité des entreprises

### 1. Économie des transports

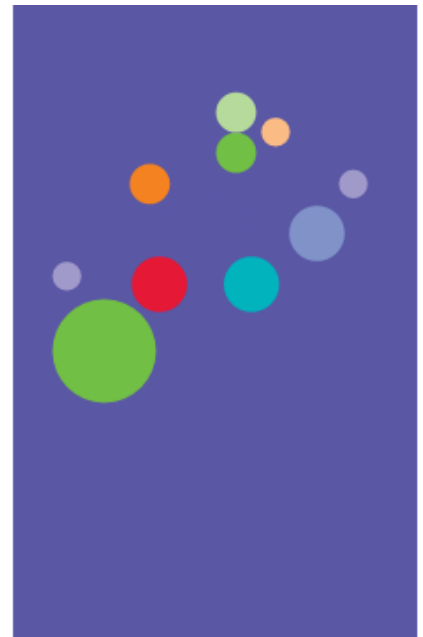
Durée : 4 jours

### Objectifs pédagogiques

- Comprendre le fonctionnement du secteur économique des transports afin d'intégrer ultérieurement la réglementation et ses finalités;
- Donner une vue concrète du fonctionnement global du secteur et de l'entreprise de transports;
- Identifier dans l'entreprise de transports les acteurs, leur responsabilité et le fonctionnement de la structure;
- Connaître l'environnement économique du secteur et des entreprises de transports;
- Positionner et justifier le rôle du CTT dans le secteur économique et comment il peut accompagner son évolution;

### Contenus

- Histoire des transports : évolution et régulation
- L'Europe des transports
- Le transport en France et ses spécificités.





## UE 4 DÉCOUVERTE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

### 2. Droit commercial et des sociétés Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Intégrer le cadre juridique, le fonctionnement et la terminologie commerciale du secteur des transports
- Comprendre les spécificités des sociétés et entreprises de transports, détailler les différents types de sociétés et en mesurer les avantages et les inconvénients

- Appréhender les relations commerciales, contractuelles et juridiques entre entreprises de transports et acteurs de la chaîne de transports
- Situer les responsabilités commerciales des différents acteurs du domaine

#### Contenus :

- Principes généraux de droit
- Droit commercial
- Droit des sociétés
- Droit commercial appliqué aux transports

### 3. Éléments d'économie et de comptabilité des entreprises Durée : 1,5 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Appréhender l'approche économique des entreprises de transports

#### Contenus :

- Organisation et principes comptables, le bilan, le compte de résultat, présentation des liasses fiscales, les amortissements et provisions, les nouvelles règles comptables, l'annexe, la rémunération des dirigeants
- La capacité financière, les 3 cycles du bilan, les soldes intermédiaires de gestion, les ratios et l'approche économique



# UE 5

## RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS



### Modules :

1. Réglementation des transports routiers de marchandises
2. Commissionnaires et sous-traitance
3. Réglementation sociale européenne (RSE)
4. Code de la route appliqué au transport routier
5. Contrôle visuel de sécurité
6. Réglementation et contrôle des transports spécifiques
7. Réglementation des transports de personnes
8. Réglementation du transport des matières dangereuses (TMD)

### 1. Réglementation des transports routiers de marchandises

Durée : 7 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Acquérir les bases réglementaires du transport routier national et international de marchandises
- Savoir contrôler les titres et documents de transport sur route relatifs à l'accès à la profession et au marché du TRM
- Identifier les objets réglementaires de contrôle : titres, documents, dérogations
- Développer une démarche globale de contrôle : appliquer les différents régimes réglementaires, utiliser les outils de gestion et de contrôle, administrer des sanctions administratives et pénales

#### Contenus :

- Accès à la profession (rappel du cadre réglementaire)
- Réglementation des TRM – exploitation de l'activité – la location
- Le cabotage
- Le régime communautaire
- Les transports internationaux, les pays tiers, la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports)
- Contrat international de transport et régimes douaniers







## UE 5

### RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

#### 2. Commissionnaires et sous-traitance

Durée : 2 jours

##### Objectifs pédagogiques :

- Comprendre le fonctionnement de la sous-traitance, de la location de véhicule avec conducteurs et de la commission des transports
- Connaître l'encadrement réglementaire des professions et activités de commissions de transports et procéder à leur contrôle
- Identifier les possibilités de fausse sous-traitance, leur encadrement réglementaire et leur contrôle
- Connaître et contrôler l'encadrement réglementaire des prix et des paiements dans le TRM

##### Contenus :

- La sous-traitance dans le TRM
- La commission de transports dans le TRM
- Fausse sous-traitance et co-responsabilité

#### 3. Réglementation sociale européenne (RSE) : normes et outils de contrôle

Durée : 8 jours

##### Objectifs pédagogiques :

- Mettre en perspective le cadre des appareils et normes de contrôle de la RSE

##### Contenus :

- Connaissance des appareils et moyens de contrôle
- Connaissance des normes de base à contrôler
- Le cadre de l'action pénale du contrôle de la RSE
- Application des normes, analyse des temps et utilisation des moyens de contrôle



# UE 5

## RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

### 4. Code de la route appliqué au transport routier Durée : 5,5 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Acquérir les connaissances relatives aux enjeux et réglementations du code de la route et l'anatomie des ensembles routiers
- contrôle de ces réglementations
- Gérer les situations de contrôle spécifiques liées à ces réglementations : l'organisation, les infractions, la gestion des suites, les procédures et les moyens de répression.

#### Contenus :

- Architecture du code de la route
- Connaissance des ensembles routiers
- Contrôle des réglementations du code de la route
- Anatomie d'un poids lourd
- Organisation et conduite du contrôle

### 5. Contrôle visuel de sécurité

#### Durée : 2,5 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- S'intégrer dans un dispositif global : différents types et niveaux de contrôles, compétences des partenaires et autres corps de contrôle, responsabilité du CTT et organisation des contrôles dans les services
- Développer une démarche globale de contrôle : contrôler les documents relatifs au contrôle technique périodique du véhicule
- Identifier les points à contrôler visuellement sur le véhicule : état d'entretien du véhicule à l'arrêt
- Gérer les situations d'infractions et d'immobilisation
- Établir un rapport de contrôle technique dans OCTET

#### Contenus :

- Les enjeux du contrôle
- Les responsabilités du CTT
- Présentation des points à contrôler et gestion des contrôles
- Visite sur site et mise en pratique
- Gestion des immobilisations, infractions et procédures







# UE 5

## RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

### 6. Réglementation des transports spécifiques

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

##### -Transports animaux vivants

- Appliquer les habilitations CTT dans le domaine du contrôle de transports d'animaux vivants
- Acquérir les bases réglementaires dans ce domaine
- Découvrir la fiscalité applicable aux transports
- Identifier les objets réglementaires de contrôle (titres, documents, dérogations)
- Développer une démarche globale de contrôle : appliquer les différents régimes réglementaires
- Utiliser les outils de gestion et de contrôle, administrer des sanctions administratives et pénales

##### -Transports exceptionnels

- Acquérir les bases réglementaires du Transports Exceptionnels (enjeux et architecture des réglementations des TE) pour mettre en œuvre une démarche globale et concrète du contrôle
- Acquérir les définitions et terminologies spécifiques à ces règlements
- Identifier les normes, les objets réglementaires de contrôles (documents, dérogations, prescriptions)

#### Contenus :

##### -Transports d'animaux vivants (TAV)

- Réglementation et champ d'applications
- Habilitation des CTT
- TAV courte et longue durée
- Le contrôle : infractions, sanctions, mesures à prendre, procédures

##### -Connaissances réglementaires des transports exceptionnels (TE)

- Contexte et enjeux de la réglementation des TE
- Définitions, cadres d'application et dérogations
- Catégories et circulation des convois, les régimes d'autorisation
- Le contrôle de TE



# UE 5

## RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

### 7. réglementation des transports de personnes

Durée : 8 jours



#### Objectifs pédagogiques :

- Comprendre l'organisation des services
- Connaître l'accès à la profession
- Connaître l'accès aux marchés
- Identifier les titres et documents de transports.
- Approcher les spécificités liées aux contrôles de transports routiers de voyageurs -TRV (sécurité, entreprise...)

#### Contenus :

- Contexte économique du secteur
- Réglementation du transport intérieur
- Méthodologie du contrôle route – sécurité du transport intérieur
- Réglementation du transport international
- Le cabotage
- Méthodologie du contrôle transports de voyageur international
- Contrôles des services réguliers et scolaires, transports de voyageurs
- Contrôles en entreprise - RSE





## UE 5

### RÉGLEMENTATIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

#### 8. Réglementation des transports de matières dangereuses (TMD) Durée : 8 jours

##### Objectifs pédagogiques :

- Acquérir les bases réglementaires du transport routier de marchandises dangereuses
- Identifier les objets réglementaires de contrôle (documents, certificats, équipements...)
- Contrôler les titres et documents de transports sur route relatifs aux citernes, colis et entreprises dans le cadre des transports de matières dangereuses
- Développer une démarche globale de contrôle : appliquer les différents régimes réglementaires, utiliser les outils de gestion et de contrôle, administrer des sanctions pénales
- Connaître le rôle de la mission matières dangereuses et du conseiller à la sécurité

##### Contenus :

- Environnement réglementaire :
  - Champs d'applications – Définitions – Classifications des marchandises dangereuses ;
  - Tableaux A et B – Documents et Équipements obligatoires – Formation des conducteurs
- Transports en citerne et transports en vrac – Règles de sécurité en contrôle
- Environnement réglementaire et la réglementation liée au transport en citerne
- Stationnement des véhicules et gestion des immobilisations
- Rédactions des procédures
- Contrôles sur route : transports citerne, vrac et colis
- La mission matières dangereuses et le rôle du Conseiller à la Sécurité



# UE 6

## MÉTHODOLOGIE DU CONTRÔLE ET OUTILS INFORMATIQUES



### Modules :

1. Méthodologie du contrôle sur route
2. OCTET route
3. GRECO route
4. Pratique de base des contrôles sur route
5. Méthodologie et outils des contrôles en entreprises
6. Pratique de base des contrôles en entreprises

### 1. Méthodologie du contrôle sur route

**Durée : 2 jours**

#### Objectifs pédagogiques :

- S'intégrer dans l'organisation, la production et l'évaluation des activités des services transport
- Décliner le sens de la méthodologie du contrôle sur route

#### Contenus :

- Évaluation des activités de contrôle
- Méthodologie du contrôle sur route
- Familiarisation avec la pratique

### 2. OCTET route

**Durée : 4 jours**

#### Objectifs pédagogiques :

- Reconstituer les activités d'un conducteur routier (conduite et repos) et reconnaître les normes RSE sur les moyens de contrôle (fichiers v1b et c1b)
- Utiliser l'outil OCTET pour gérer les situations de contrôle sur route

#### Contenus :

- Les fonctionnalités d'OCTET
- Étude des activités d'un conducteur routier (lecture des fichiers)
- Utilisation dans le cadre des contrôles sur route





## UE 6 MÉTHODOLOGIE DU CONTRÔLE ET OUTILS INFORMATIQUES

### 3. GRECO route

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Maîtriser les fonctionnalités de l'outil GRECO WEB CONTROLE dans la gestion des situations de contrôle sur route, en intégrant ses articulations avec d'autres outils (OCTET notamment).

#### Contenus :

- L'environnement GRECO
- Contrôles sur route
- Avis aux parquets

### 4. Pratique de base des contrôles sur route

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Utiliser, synthétiser et évaluer les différentes ressources étudiées, nécessaires à la mise en œuvre des compétences de conduite et de gestion des contrôles sur route courants de base

#### Contenus :

- Gestion de situations de contrôle de A à Z
- Conduite de contrôles réels sur route



# UE 6

## MÉTHODOLOGIE DU CONTRÔLE ET OUTILS INFORMATIQUES



### 5. Méthodologie et outils des contrôles en entreprises

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Mettre en perspective les responsabilités des CTT dans les missions de contrôles et de régulation d'entreprises (conduite des contrôles, organisation du travail, partenaires, méthodologies, outils de gestion, utilisations de GRECO et d'OCTET)

#### Contenus :

- Méthodologie du contrôle en entreprise
- Gestion de situations de contrôle

### 6. Pratique de base des contrôles en entreprises

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Utiliser, synthétiser et évaluer les différentes ressources étudiées, nécessaires à la mise en œuvre des compétences de conduite et de gestion des contrôles en entreprise courants de base

#### Contenus :

- Rappels sur la méthodologie et les outils informatiques du contrôle en entreprise
- Études des cas
- Mises en commun et capitalisations





## UE 7

# DÉTECTION DES FRAUDES ET SANCTIONS AUX INFRACTIONS

### Modules :

1. Principes généraux du droit pénal et de procédure pénale
2. Détection et gestion des situations d'infractions
3. Droit du travail dans les transports routiers
4. Détection des fraudes à la RSE
5. Lutte contre le travail illégal dans le transport routier

### 1. Principes généraux du droit pénal et de procédure pénale

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Intégrer les connaissances et les savoir-faire en matière de droit pénal et de procédure pénale nécessaires à l'exercice du métier de contrôleur des transports terrestres
- Positionner son rôle, prérogatives dans la chaîne pénale.

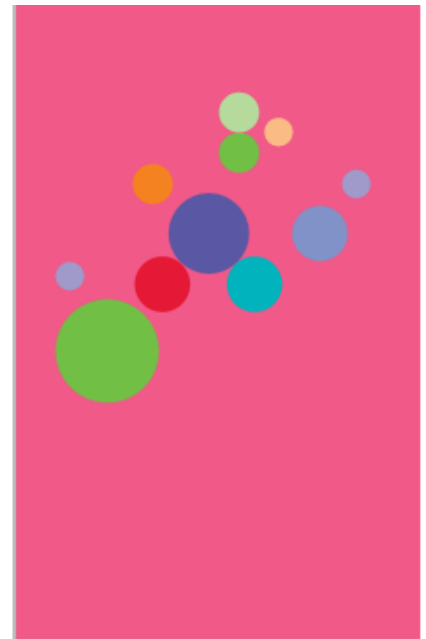
#### Contenus :

- Le droit pénal français
- L'infraction et les différents acteurs
- Les actes de procédure
- L'avis technique aux parquets



# UE 7

## DÉTECTION DES FRAUDES ET SANCTIONS AUX INFRACTIONS



### 2. Détection et gestion des situations d'infractions

Durée : 3,5j

#### Objectifs pédagogiques :

- Mettre en relation les ressources nécessaires à la prise de décision et à la mise en œuvre des suites à un contrôle, notamment en cas d'infraction

#### Contenus :

- Rencontre avec un magistrat
- Rédaction des procédures
- Études de cas de contrôles

### 3. Droit du travail dans les transports routiers

Durée : 2 jours

#### Objectifs pédagogiques :

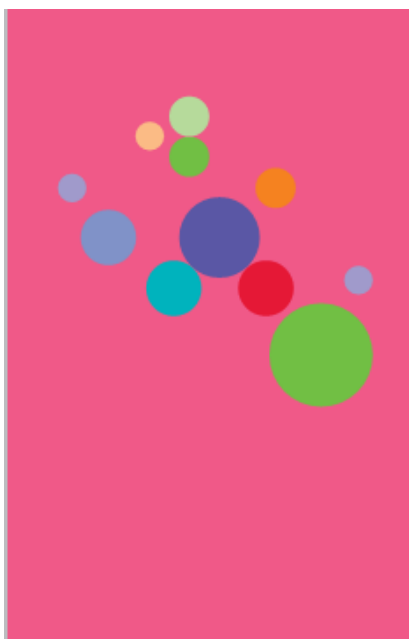
- Comprendre le cadre et les missions de régulation sociale dans les transports
- Repérer les liens de subordination juridique employeur-salarié, les obligations et responsabilités respectives
- Intégrer les enjeux de complémentarité des services de l'État

#### Contenus :

- Généralités
- Relations employeur-salarié : embauche (contrat), conditions de travail (durée), relations collectives
- Le partenariat interministériel







## UE 7

# DÉTECTION DES FRAUDES ET SANCTIONS AUX INFRACTIONS

### 4. Détection des fraudes à la RSE

Durée : 4 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Comprendre les raisons qui sous-tendent le principe des fraudes et développer une méthodologie de détection des anomalies (faisceaux d'indices) permettant de qualifier ou non des infractions de dispositif frauduleux

#### Contenus :

- Fonctionnement de la chaîne cinématique
- Méthodologie de détection
- Fraudes sur les disques et aux cartes
- Fraudes aux appareils de contrôle (chronotachygraphes et limiteurs de vitesse)
- Études de cas de détection et de procédures

### 5. Lutte contre le travail illégal dans le transport routier

Durée : 3 jours

#### Objectifs pédagogiques :

- Appréhender les enjeux du travail dissimulé dans les transports, et mettre en perspective les règles de lutte et les méthodologies de contrôle

#### Contenus :

- Les différentes formes de travail dissimulé et illégal : enjeux, caractéristiques, manifestations et conséquences
- Les cas particuliers de la sous-traitance et interventions de la main d'œuvre des entreprises étrangères
- Le dispositif institutionnel, législatif et réglementaire
- Les habilitations des corps de contrôle et les prérogatives et moyens juridiques propres aux CTT
- Méthodologies de détection et cas pratiques





## ANNEXE 10 : LES MATÉRIELS DE CONTRÔLE

### Le système de pesage en marche - SPM

C'est un système de présélection qui améliore l'efficacité de contrôle des surcharges. Le système est fiable à 90 % pour la détection des véhicules en surcharge. 29 stations ont été installées depuis 2006.

Il sert au contrôle sur route en temps réel, au contrôle en entreprise (en temps différé) et à la connaissance du trafic (statistiques)



Station de pesage en marche

Ses limites : l'outil ne permet pas aujourd'hui le contrôle sanction automatisé des surcharges. Lorsqu'il est utilisé, il l'est comme outil de sélection de véhicules très probablement en surcharge. Il exige donc la mise en place à quelque distance d'une équipe de contrôle constituée de forces en uniforme, de CTT et de peseurs. La disponibilité des forces en uniforme, actuellement en baisse, en rend l'usage moins fréquent :

- une étude est actuellement en cours avec le CEREMA/IFSTTAR sur la faisabilité d'utiliser le SPM pour le contrôle sanction automatisé, mais le sujet n'est pas simple ;
- la mise en œuvre de ce dispositif implique un investissement humain.

### **Problèmes identifiés actuels ou à venir**

Le SPM nécessite un investissement important tant pour son achat que pour la maintenance. Leurs coûts sont couverts par le compte d'affectation spéciale « contrôle de la circulation et du stationnement routier » élargi par la LFI 2011. Il mobilise pour le contrôle sur route des moyens importants (force de l'ordre, CTT, peseurs, aire de contrôle ...).

Matériels et logiciels peuvent être rapidement obsolètes. Il n'en existe qu'un seul fournisseur en France.

L'outil est techniquement efficace. Il pourrait être partagé par l'ensemble des différentes unités de contrôle.

Le fait que le SPM soit un montage de différents systèmes dont la LAPI, permettrait son utilisation pour contrôler la circulation pendant les journées d'interdiction de circulation aux PL, de rechercher des plaques d'immatriculation, d'identifier les GO fast ... Il pourrait ainsi être couplé avec un dispositif de recouvrement automatisé des amendes. Le CGEDD recommandait d'en étudier la poursuite du déploiement, qui est en cours. En installant les stations sur les axes de transit européen (RTE), elle comptait augmenter de 50 % la capacité de surveillance automatique des 500 000 PL/jour enregistrés par ces systèmes, soit 182 500 000 /an sur les axes principaux armés de ces systèmes.

Le contrôle des charges des véhicules a pour objectif la Sécurité Routière, la Concurrence Loyale et la Préservation des Infrastructures. Ainsi, un véhicule régulièrement en surcharge de 20% représente un gain de 26 000,00 € par an par véhicule. Un véhicule en surcharge de 30% représente 2000 % de déformation supplémentaires des infrastructures d'où l'importance de ces contrôles, qui sont fait sous deux formes en statique et en dynamique. Les pesées statiques sont faites au moyens des pèse essieux type HAENNI.

Les pesées dynamiques au moyen des Systèmes de pesée en marche, des boucles sont disposées sur la chaussée en permanence et mesurent le poids des véhicules par essieux, ainsi que la vitesse, ce dispositif nécessite une équipe de contrôle sur une aire non loin du SPM afin d'intercepter, peser et verbaliser. Il ne peut être utilisé en contrôle sanction automatisé car la marche d'erreur est trop importante. Il ne peut s'agir que d'un système de détection et de ciblage des véhicules. Ce système est sous utilisé puisqu'il n'est utilisé que par les CTT accompagné des forces en tenues pour la verbalisation, en moyenne un SPM est utilisé 3 fois par mois, alors que ce dernier enregistre les données 24h/24 et 7 jours /7.

Une station coûte 300 000 € et sa maintenance, annuellement 20 000 €.

Ce dispositif permet un contrôle sur route en temps réels, un contrôle en entreprise en temps différé (ciblage des entreprises en infraction) ainsi qu'une connaissance statistique du trafic.

Le MEDDE s'interroge sur le maintien de ce système, vu son coût. Ce dispositif pourrait être judicieusement implanté aux abords du MIN de RUNGIS, plus importante plateforme de logistique européenne. Il serait utilisé au quotidien par les forces de l'ordre pour une utilisation plus fréquente. Les PL en infractions seraient escortés par la Police spécialisée dans le cadre d'un contrôle des transports routiers sur une aire de contrôle, d'autre part ce dispositif enregistre, également, la vitesse des véhicules poids lourds et, pourrait être utilisé dans la lutte contre les fraudes à l'appareil de contrôle en permettant un meilleur ciblage des véhicules.

### **Les outils de pesage des essieux**

Le pesage des véhicules doit être opéré par essieux. Les contrôleurs utilisent à cette fin des paires de pèse essieux HAENNI WL 103 (15 000,00 € la paire à l'achat). Ceux-ci doivent être vérifiés annuellement.

## **Le procès verbal électronique (PVe)**

Le procès verbal électronique (PVe) a été développé par l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI). Il permet d'automatiser le recueil des infractions et d'accélérer les traitements et les recouvrements. Tous les dossiers d'infractions sont transférés par voie dématérialisée au centre national de traitement de Rennes (CNT) avant envoi aux contrevenants. Il permet aussi d'alléger la charge administrative des services verbalisateurs, du ministère public (OMP) et du trésor public. Il améliore les conditions de travail des agents et assure l'équité entre les contrevenants.

Le PVe couvre actuellement les 4 premières classes de contraventions relevant de la procédure de l'amende forfaitaire dans le domaine de la police de la route et des transports. Pour le MEDDE, faible volume des amendes forfaitaires relevés par les CTT, étude d'opportunité de déployer le PVe pour les CTT en cours ... Outil surtout utile pour la verbalisation des surcharges

Suite à un premier contact avec l'ANTAI en 2011, structure en charge du suivi PVe, il est paru opportun d'étudier la possibilité d'utiliser cet outil pour le contrôle des transports routiers.

En effet, le PVe pourrait contribuer à améliorer l'efficacité des contrôles routiers sur plusieurs points :

- les contrôleurs n'auraient plus besoin de rédiger des timbres amendes dont la rédaction est chronophage et sujette à erreurs ou omissions, notamment pour les infractions aux surcharges qui peuvent faire l'objet de très nombreuses amendes cumulées ;
- les avis de contravention seraient envoyés directement du CNT aux contrevenants, ce qui évite la remise directe de la contravention au moment du contrôle ;
- le suivi des dossiers d'infractions est directement assuré par le CNT ;
- le PVe devrait permettre également d'homogénéiser les relevés d'infractions quel que soit le corps de contrôle (CTT, gendarme, douane, préfecture,...).

Compte tenu de l'organisation des contrôles (70% des amendes forfaitaires sont saisies par les forces de l'ordre), le déploiement du PVe pour les CTT n'apparaît pas comme une priorité au MEEM car, selon la DGITM, il n'augmenterait pas forcément l'efficacité de leurs contrôles. Une étude de faisabilité et d'opportunité est en cours.

Interconnexion et échanges de données : il paraîtrait opportun aux membres de la mission d'interconnecter PVe/ GRECO/ OCTET/CNT de Rennes. La DGITM ne partage pas cette position.

## **Le chrono-tachygraphe actuel**

Il permet d'enregistrer le temps de travail du conducteur sur 28 jours plus celle en cours (quotidien, hebdomadaire, et les diverses activités de celui-ci, les pauses, ses repos hebdomadaires et journaliers, le kilométrage et la vitesse du véhicule au long de son parcours...).

Le recoupement des informations qu'il contient avec les déclarations du conducteur permettent de déceler des incohérences éventuelles et de prononcer des contraventions ou délits.

Les chrono-tachygraphes sont obligatoirement installés sur tous les véhicules de plus de 3,5T (marchandises) et de plus de 9 places (passagers). Ils font l'objet de contrôle d'étalonnage à leur installation par 500 ateliers agréés, eux-mêmes contrôlés par les agents « métrologie » de la direction générale des entreprises. L'emploi du chrono-tachygraphe est assorti de celui de cartes à puce d'une durée de validité de 5 ans : celle du conducteur, celle du contrôleur qui utilise par ailleurs une clef de déchargement pour récupérer les données enregistrées par le chrono-tachygraphe.

En principe, un conducteur ne doit détenir qu'une seule carte à puce. Dans la réalité, certains transporteurs frontaliers, en particulier ceux effectuant des transports frontaliers ou qui créent des filiales à l'étranger en détiennent une seconde, délivrée par certains Etats-membres où le contrôle de la délivrance des cartes est défaillant.

Les fraudes touchant les chrono-tachygraphes d'élémentaires (un aimant qui altère les fonctionnements de l'appareil) tendent à devenir d'une grande technicité, sous la forme de dispositifs électroniques commandés soit manuellement depuis le tableau de bord du véhicule soit à distance via un téléphone portable par exemple. Déceler de tels montages demande une grande technicité pour en repérer les indices et le démontage du chrono-tachygraphe ne peut se faire que dans un atelier agréé vers lequel il faut escorter le véhicule. L'opération peut donc être très longue et mobiliser du personnel jusqu'à trois jours. C'est un contrôle qui peut s'avérer très coûteux.

### **Le futur tachygraphe intelligent**

Nouvelles fonctionnalités supplémentaires introduites par le R. 165/2014 :

- géo-localisation (art 8) : enregistrement automatique au début et fin de période de travail journalière et toutes les 3h de conduite accumulée ;
- contrôle à distance (art 9) : connexion avec des systèmes de détection/ciblage. Information des conducteurs par les entreprises ;
- interconnexion avec des « STI » (art 10) : optionnel et sous réserve du consentement du conducteur ;
- TACHOnet : Interconnexion des registres nationaux de cartes du tachygraphe. Contrôle des cartes (art 31).

### **Principales limites**

Son installation sera obligatoire à partir de mars 2019 pour les véhicules neufs, mais il n'y aura pas de « retrofit » obligatoire des véhicules déjà en circulation. La détection à distance ne sera vraiment obligatoire pour tous les Etats qu'en 2034, soit 15 ans après la mise sur le marché des nouveaux tachygraphes.

L'emploi de ce matériel suppose la création d'une capacité à interroger les chrono-tachygraphes à distance (distance pour le moment indéterminée) afin de mieux sélectionner les véhicules devant faire l'objet d'un contrôle approfondi, soit un dispositif de type émetteur-

récepteur, pour récupérer les données et une évolution du système d'analyse de ces données, « OCTET II », peut-être aussi, une adaptation des outils d'enregistrement des données. Son apparition suppose aussi une mise à jour des méthodes, peut-être des autres outils de détection des fraudes et, en tout cas, des formations complémentaires pour les contrôleurs qui doivent faire face à des systèmes frauduleux de plus en plus élaborés.

Les caractéristiques techniques du chrono-tachygraphe intelligent devraient être publiées par la Commission européenne dans le courant de l'année 2016.

### **Caméra endoscopique :**

C'est une solution, elle aussi coûteuse, au temps exigé pour déceler une fraude au chrono-tachygraphe.

### **Les outils d'aide à la détection des fraudes**

Utilisés par les garagistes pour le contrôle technique, ces outils sont un grand progrès pour les opérations de contrôle. Ils permettent d'accéder à une lecture intégrale des boîtiers électroniques du véhicule et à la mémoire de ses défauts. Ils peuvent également permettre de mettre en évidence des altérations frauduleuses du chrono-tachygraphe.

En 9 mois d'expérimentation, ces outils ont permis de déceler 36 délits et d'infliger 112 500 € de consignations, pour un coût d'achat d'environ 5 000 €. Un appel d'offre a été passé par la DGITM pour en équiper l'ensemble des régions.

Pour autant, l'utilisation de cet outil nécessite une formation particulière et reste réservée à des utilisateurs experts. Son logiciel appelle des mises à jour périodiques (au moins annuelles) et sa licence doit être renouvelée tous les ans.

Cependant, le déploiement de ce type d'outils marque clairement l'entrée dans une nouvelle ère du contrôle et s'inscrit pleinement dans les évolutions électroniques (norme euro 6).

### **OCTET**

L'application OCTET récupère et analyse les données du chrono-tachygraphe et de la carte du conducteur. Proposant une lecture graphique de ces données et une liste d'infraction suite à analyse, il aide à la recherche des éventuelles infractions.

Ses évolutions sont en cours d'étude, elles intègrent notamment la prise en compte future de la géo-localisation et le contrôle à distance du tachygraphe.

L'utilisation d'un outil partagé pose toujours la question de la collaboration pour ses évolutions et pour l'apprentissage de sa mise en œuvre. Actuellement, les remontées dans GRECO-WEB appellent une double saisie qu'il faudrait faire disparaître par l'automatisation. La question se pose d'y intégrer une fonction d'automatisation du traitement des infractions et de leur recouvrement, ou/et de l'interfacer avec PVe.

Par contre, le langage avec lequel il a été écrit est en voie d'obsolescence.

## **OCTET « Ministère de l'intérieur »**

OCTET est installé depuis 2006 sur les terminaux informatiques embarqués de la Police nationale (3 500) et de la gendarmerie nationale (7 500), sur ordinateurs portables et postes de travail bureautique, et depuis 2015, sur 670 tablettes Windows 8, à raison de 470 dans la gendarmerie et de 200 dans la police).

Mais cet outil n'est plus adapté aux terminaux informatiques actuels, à leur niveau d'affichage et à leur ergonomie (mal adapté à des tablettes tactiles modernes). Le portage d'OCTET devient délicat dans l'environnement technique choisi par la GN et, sauf réécriture, son portage sera impossible sur les nouveaux équipements numériques individuels de la GN et de la PN. Il ne sera pas possible de refaire un nouveau produit avec le marché de tierce maintenance applicative (TMA) actuel.

Il n'est disponible que sous Windows, alors que les postes de travail de la gendarmerie sont passés sous Linux et que les terminaux mobiles seront remplacés par la solution SecDroid de l'ANSSI basée sur Android.

La cible SecDroid est :

- en 2016 : 10 000 terminaux GN et 2 000 en PN ;
- en 2017 : 60 000 terminaux en GN, plusieurs dizaines de milliers en PN.

Le risque est donc de ne plus pouvoir utiliser l'outil OCTET à courte échéance, les matériels le supportant arrivant eux aussi en fin de vie. La DGGN/ST(SI)<sup>2</sup> a signalé cette difficulté par un courrier du 6 août 2014<sup>1</sup>. Plusieurs réunions se sont tenues entre les services informatiques des deux ministères. Plusieurs tests ont été réalisés, notamment par la maîtrise d'ouvrage du MEEM/SG. En mars 2016, la situation n'a toujours pas évolué alors que les matériels supports d'OCTET doivent être renouvelés pour cause d'usure. L'évolution initiale, qui concernait uniquement un développement de compatibilité avec l'environnement Linux a évolué vers deux environnements : Linux et Android, qui nécessitent des études spécifiques.

La problématique est essentiellement budgétaire. L'argument de la DGTIM est de dire qu'elle ne souhaite pas faire évoluer OCTET sous Android, considérant que l'outil ne s'impose pas et que sa mise à disposition gracieuse précédente n'a pas à être renouvelée. Selon elle, il appartient à chaque ministère impliqué dans l'action de contrôle, notamment de la RSE, de développer et financer, pour assurer ses missions, l'outil adapté à ses besoins (cf. DGT et l'outil SOLID), le MEEM pouvant le cas échéant jouer un rôle de conseil. Cette position n'est donc pas partagée par la mission, qui considère que la PN et la GN exécutant une mission rattachée à une action portée par le MEEM, c'est bien ce dernier qui doit leur en fournir les outils.

---

<sup>1</sup> N° 57105 du 06 août 2014 GEND/ST(SI)<sup>2</sup>/SDAC/BCCP.



## **OUTILS DE LA DOUANE**

### **Camion équipé d'un scanner mobile :**

La douane utilise ce type de moyen, capable de scanner une remorque ou un conteneur pour, très rapidement, identifier des ruptures de densité dans un chargement, indice de possible trafic de denrées et matières non autorisées ou faisant l'objet de taxes particulières (drogues, tabacs,...).

### **Systèmes d'enregistrement électroniques**

Répondant aux besoins de la douane, ces outils ne sont pas tous adaptés aux demandes de l'UE, notamment en matière de contrôle du tachygraphe. Les informations requises par la Commission sont en effet très détaillées et précises (nombre de contrôles, lieu des contrôles, nombre de jours sur lequel le contrôle a porté, nationalité des PL contrôlés, nombre de contentieux ...). La douane doit donc effectuer un recensement annuel auprès de ses services, ce qui crée un risque en matière d'exhaustivité et de fiabilité des informations exportées, a fortiori s'agissant de données qui doivent être notées « hors systèmes douane » lors des contrôles.

### **Mathieu**

Outil informatique de la douane doté d'un volet statistique relatif aux réglementations contrôlées par les douaniers (dont coordination des transports de matières dangereuses et non dangereuses, TICPP, contrôle des temps de travail et de repos, taxe spéciale sur certains véhicules routiers - TSVR).

### **Base nationale des contrôles (BANACO)**

Elle reprend les contrôles conformes et non conformes réalisés par les bureaux de douane et les services d'enquête (TSVR et remboursement TICPE), mais non ceux effectués par les services de surveillance.

### **SILCF**

Ce système reprend les dossiers contentieux réalisés par les services douaniers à l'issue de leurs contrôles, mais n'offre pas de visibilité sur les contrôles réalisés.

## **OUTILS DES INSPECTEURS DU TRAVAIL**

### **WIKI'T**

C'est le successeur de CAP SITERE, l'ancien outil informatique de l'inspection du travail, de RHRC (outils de la DGT pour la gestion des recours hiérarchiques et des contentieux) et de REDAC (outil d'aide à la rédaction). Il en reprend les fonctionnalités et en ajoute d'autres.

Cet outil collaboratif, utilisé par tous les services à leurs différents niveaux, permet d'accéder et d'exploiter toutes les informations du dossier électronique d'établissement de l'entreprise, de créer des dossiers d'affaires où figureront tous les courriers, documents et actes (automatisés) s'y rapportant.

Il permet de créer des requêtes, de réaliser un tableau de bord d'animation et de pilotage pour tout service et rend possible les croisements d'informations aux fins d'analyses opérationnelles.

### **SOLID**

C'est un progiciel utilisé aussi par les entreprises. Installé sur les postes des agents et non sur serveur, il est accompagné d'un outil « CONSOLIDATIONSOLID » utilisé au niveau national.

La version 4-28 déployée le 20 février 2014 vient d'être suivie par une V4-29 qui intègre le transport pour compte propre et qui devrait être déployée au second semestre 2016.

## **OUTILS CENTRAUX A VOCATION INTERMINISTERIELLE ET VERS L'UE**

### **GRECO WEB**

GRECO-WEB est le registre national des entreprises de transport routier. Il est organisé selon deux axes :

- une partie gestion d'entreprise, utilisée principalement par les gestionnaires de registres des DREAL. Il permet de vérifier que celles-ci remplissent bien les conditions d'accès à la profession de transporteur ;
- une partie contrôle, utilisée principalement par les CTT, elle permet de suivre avec précision le comportement infractionniste des entreprises et le suivi des procédures pénales.

Il doit intégrer les conséquences de la fusion des régions, prendre en compte les dispositions de la réglementation ERU et être tenu techniquement à niveau.

Il répond très bien à ses objectifs initiaux, mais dans un environnement de plus en plus connecté, des améliorations sont possibles pour :

- notifier les infractions relevées par les gendarmes et les policiers au pays d'origine de l'entreprise infractionniste ;
- supprimer la double saisie des PV établis par les forces en tenue dans le cas des demandes d'avis du parquet (environ 10 000/an) ;
- remonter plus facilement des bilans fiables aux instances européennes ;
- mieux évaluer le caractère infractionniste des entreprises, notamment pour enrichir les dossiers présentés en CRSA ;
- réduire les classements sans suite en suivant notamment les procédures recommandées par les parquets ;

- connaître les suites judiciaires des procès verbaux afin notamment de notifier les infractions au pays d'origine des entreprises infractionnistes ;
- supprimer la double saisie des PV dressés par les CTT dans Cassiopée et dans Greco.

### **L'infocentre de la DGITM**

Cette application permet de structurer et organiser les informations issues de GRECO sous la forme d'états statistiques. Elle permet de présenter des indicateurs de niveau européen, national et régional sur les activités de gestion et de contrôle sur route et en entreprise, ainsi que de mettre à disposition les principales statistiques d'analyse du secteur « transports routiers » et de son évolution. C'est donc un outil d'analyse et de restitution entre services déconcentrés et centraux, ainsi qu'avec l'extérieur.

Mais les données doivent être saisies dans GRECO WEB et le développement de nouveaux états statistiques prend toujours du temps. OCTET et GRECO devront évoluer pour s'aligner sur la classification européenne des véhicules. La fusion récente des régions entraîne la nécessité de devoir réorganiser la base sans perdre l'historique des données. La recherche de données par mot clef est encore en projet. Il conviendra aussi d'analyser tout l'éventail des états statistiques existants pour limiter le nombre de ceux qui seront conservés tout en permettant de garder et développer la vision la plus exhaustive possible par thème.

### **Outil européen - ERRU (European Register of Road Undertakings) :**

Sous cet acronyme, dans la réalité, se trouve non pas un registre, mais les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier de marchandises et de passagers des Etats membres, qui sont interconnectés sous cette appellation. L'interconnexion est très formatée et non libre.

On doit y trouver les données essentielles relatives aux entreprises : raison sociale, forme juridique, nom des gestionnaires de transport remplissant les obligations d'honorabilité et de capacité professionnelles, nom des gestionnaires qui en ont été déchus, type de licence et nombre de copies conformes détenues et infractions graves commises. N'y figurent cependant pas actuellement les immatriculations des véhicules (dont numéros de châssis), ni les identités des conducteurs, alors que les transferts de ces « moyens » entre entreprises permettrait sans doute de faire apparaître des réseaux et des montages organisationnels éventuellement frauduleux.

Outil de régulation du secteur pour les DREAL, l'ERRU est un instrument de coopération administrative entre Etats membres. Ils peuvent s'envoyer des requêtes relatives aux entreprises qu'ils ont contrôlées ou dont ils ont contrôlé les véhicules ou notifier à l'Etat membre d'établissement, les infractions graves (condamnation définitive) commises par un transporteur qui y est établi. Ce même Etat est censé inscrire ces infractions dans son propre registre et ouvrir une procédure de sanction administrative à l'encontre dudit transporteur si l'Etat tiers en a fait la demande.

A compter de 2019, l'ERRU devra permettre de contrôler, depuis le bord de route, la validité des licences communautaires.

Mais, la Pologne n'a pas même réalisé son registre électronique national, alors que son pavillon est un des premiers au niveau européen. En outre, la Hongrie, la République tchèque, la Grèce, le Portugal, le Luxembourg et Chypre n'ont pas rendu leur registre interopérable. La Commission a mis ces Etats en infraction. Il est vrai qu'à ne pas s'inscrire dans le dispositif de contrôle, ces Etats préservent la compétitivité de leur pavillon.

L'apprentissage de la mise en œuvre de l'outil ERRU est en cours, mais il y a encore beaucoup d'erreurs d'emploi. Celui-ci doit amener les contrôleurs à s'inscrire dans une approche internationale du contrôle. On peut attendre aussi, en retour, une montée des saisines de CRSA à la hauteur des demandes de sanctions présentées par d'autres Etats contre des entreprises françaises.

Désormais, les dépenses majeures ont été réalisées et les enjeux sont surtout ceux de la formation, et de la vérification de la bonne mise en œuvre, de la gestion de la RH formée afin de maintenir la capacité d'emploi opérationnel malgré les départs et les mobilités.

# ANNEXE 11 : BOURSES DE FRET

## ANNEXE

l'organisation mondiale du transport routier



Union Internationale  
des Transports Routiers

CTM/GE2054/JHU

Genève, le 7 novembre 2013

### DIRECTIVES POUR UNE UTILISATION SÛRE DES BOURSES DE FRET

*Adoptées à l'unanimité par le Conseil Transport de marchandises de l'IRU (CTM) tenu le 7 novembre 2013 à Genève.*

#### I. ANALYSE

Après avoir mené à terme, avec succès, une opération de transport, de nombreux transporteurs, notamment les petites et moyennes entreprises, rentrent souvent à vide à leurs dépôts, sans avoir trouvé de marchandises à transporter au retour. Pour éviter cette situation, les transporteurs font de plus en plus appel à des bourses de fret sur Internet.

##### 1. Définition

Une bourse de fret est un service en ligne destiné aux transporteurs, aux prestataires de logistique et aux transitaires. Elle permet aux entreprises de transport de chercher des opérations de fret, et aux transitaires/prestataires de logistique de proposer des marchandises à transporter. Ces systèmes en ligne sont généralement des applications, auxquelles il faut s'inscrire et qui facturent les annonces et les recherches.

##### 2. Formes de bourses de fret

- Les bourses de fret ouvertes sont des plateformes gérées indépendamment de l'expéditeur pour le courtage des chargements et de l'espace de chargement, dans le cadre d'une activité commerciale quotidienne. Toutes les entreprises enregistrées auprès du fournisseur de services correspondant peuvent y accéder. Ces plateformes fonctionnent comme des "tableaux", qui affichent des informations sur les opérations de transport disponibles et les capacités de transport. Les partenaires négocient ensuite directement entre eux les modalités du contrat.
- Les bourses de fret fermées sont gérées par de grands expéditeurs et transitaires. Elles concernent des contrats de transport de gros volumes de marchandises. Seuls les entreprises de transport et les transitaires sélectionnés par le client peuvent y participer.

##### 3. Sociétés de bourses de fret

Les entreprises/agences intervenant sur le marché des bourses de fret varient considérablement et ne restent souvent sur le marché que pour une courte période (parfois seulement quelques mois); pour chaque société de bourse de fret qui disparaît, deux nouvelles sont lancées. De plus, le marché des bourses de fret se caractérise par une grande variété de services. Une vue d'ensemble de certaines bourses de fret établies est disponible ci-dessous.



Union Internationale des Transports Routiers • Siège  
3, rue de Varembe • B.P. 44 • CH-1211 Genève 20 • Suisse  
Tél: +41-22-918 27 00 • Fax: +41-22-918 27 41 • E-mail: iru@iru.org • Web: www.iru.org

## ANNEXE

[http://teleroute.com/en\\_en](http://teleroute.com/en_en) (il s'agit de la première bourse de fret électronique au monde, qui a été lancée en France en 1985 - bourse de fret au niveau international)

<http://www.timocom.co.uk/> (bourse de fret au niveau international)

<http://www.trans.eu/> (bourse de fret au niveau international)

<http://www.1a-cargo.com/> (bourse de fret au niveau national)

<http://www.logifix.com/en/> (bourse de fret au niveau national)

<http://www.transp.ro/> (bourse de fret au niveau national)

<http://www.freight-x.net/page-96.htm> (liste de bourses de fret aux États-Unis, au Canada et au Mexique)

Selon les chiffres communiqués par les opérateurs de bourses de fret, 70% des entreprises qui envisagent d'utiliser une bourse de fret ouverte ont déjà appelé au moins à l'une de ces plateformes. De plus, selon les données scientifiques disponibles, les bourses de fret représentent entre 10 et 15% des activités commerciales quotidiennes dans le secteur des transports.

## II. ANALYSE DES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES, DES DÉFIS ET DES PRATIQUES FRAUDULEUSES

En règle générale, les transporteurs peuvent reporter leurs coûts d'exploitation (tels que les taxes sur les infrastructures) sur leurs clients. Cependant, cette règle ne vaut que pour un voyage chargé. Les coûts d'un voyage à vide - généralement le voyage retour - peuvent rarement être reportés. Limiter le nombre de voyages à vide est donc une stratégie essentielle pour les transporteurs en vue de réduire leurs coûts; de plus, trouver un chargement pour le retour grâce à une bourse de fret peut permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- limiter le nombre de voyages à vide;
- augmenter le facteur de charge général des véhicules;
- réagir de manière flexible aux demandes du marché; et
- renforcer la mise en réseau et les opportunités économiques.

Cependant, il faut également souligner que l'industrie du transport routier étant hautement compétitive, les bourses de fret sur Internet, pour lesquels des transporteurs sont en concurrence avec de nombreux autres et doivent donc proposer les prix les plus bas possible, augmentent la pression générale sur les prix dans le secteur et pénalisent, au final, les transporteurs qui s'efforcent d'instaurer des relations de confiance durables sur le long terme avec leurs clients.

Autre point négatif relativement important, la chaîne de responsabilité d'une opération de transport n'est pas ininterrompue, le système permettant de sous-traiter à plusieurs reprises une opération de transport pour cacher l'identité de la partie contractante.

De plus, sur le plan purement économique, le chargement retour obtenu dans le cadre d'une bourse de fret n'est intéressant que s'il se trouve à une distance raisonnable du lieu de livraison de départ, s'il est possible de le récupérer sans retards excessifs et s'il est adapté au type de véhicule utilisé.

Enfin, les transporteurs ayant recours aux bourses de fret sont parfois confrontés à des clients peu fiables, qui reportent régulièrement les versements en attente et annulent même parfois l'opération de transport dans son ensemble. Les coûts supplémentaires dus à ces deux pratiques doivent alors être assumés par le transporteur routier.

Certaines des difficultés évoquées ci-dessus peuvent même être plus graves. Force est de constater que ces dernières années, des activités frauduleuses, voire criminelles, ont été observées dans le cadre des bourses de fret. Ces pratiques criminelles, qui ont été confirmées par

## ANNEXE

les membres de l'IRU dans le cadre d'un questionnaire, vont de (dans l'ordre du nombre de réponses) :

- a) l'utilisation de documents d'assurance falsifiés ou non valables au
- b) non-paiement du service de transport, en passant par
- c) l'utilisation d'informations pour le vol du véhicule et/ou du chargement

Malgré le risque global lié aux bourses de fret et les effets négatifs de ces dernières sur le secteur du transport routier, les bourses de fret sont une réalité et sont utilisées par le secteur.

Etant donné qu'il faut se montrer prudent en ce qui concerne les bourses de fret et que les conseils sur la marche à suivre avec les bourses de fret sont insuffisants (comme l'a révélé le questionnaire de l'IRU), le Secrétariat général de l'IRU propose les directives suivantes :

### III. DIRECTIVES POUR UNE UTILISATION SURE DES BOURSES DE FRET

#### Choisissez une bourse de fret fiable :

- Ne choisissez que des bourses de fret qui ont une procédure de contrôle solide avant d'admettre de nouveaux membres (par ex. crédibilité financière, antécédents commerciaux, informations personnelles comprenant l'adresse et le numéro de téléphone fixe).
- Choisissez de préférence des bourses de fret qui sont en activité depuis longtemps et peuvent témoigner d'un nombre important de contrats signés.
- Choisissez de préférence des bourses de fret qui sont disponibles dans plusieurs pays et qui ont un site Internet dans plusieurs langues.
- Choisissez de préférence des bourses de fret qui ont un bon service client (par ex. une hotline nationale, un service 24/24h).

#### Vérifiez avec qui vous travaillez :

- Des contrôles simples concernant l'identité du conducteur doivent être effectués (fournir une copie du permis de conduire, noter la plaque d'immatriculation, ainsi que le site Internet de la société).
- Les marchandises de valeur ne doivent être confiées qu'à des partenaires établis.

#### Donnez des consignes à vos conducteurs :

- Les consignes aux conducteurs doivent être claires et fournies à l'écrit. Si les consignes de livraison sont modifiées à la dernière minute, il faut obtenir une confirmation écrite des changements de la part d'un dirigeant de la société.
- Demandez une preuve de livraison claire, qui comprenne une signature claire et un nom en caractères d'imprimerie.

#### Evitez les fuites d'informations :

- Ne fournissez pas d'informations sur les itinéraires (origine et destination), le chargement et la capacité du véhicule à des inconnus. En cas de doute, il faut immédiatement en informer la direction de l'entreprise.
- Les nouveaux membres du personnel de l'entreprise doivent être contrôlés (dans la mesure du possible et dans le respect de la loi) avant de leur donner accès à des informations confidentielles relatives aux contrats de bourses de fret. Les nouveaux conducteurs peuvent même ne pas être autorisés à transporter des marchandises facilement revendables.

#### Utilisez des contrats standard avec des adaptations dédiées :

- Utilisez des contrats standard qui comprennent une mention claire sur les modalités de paiement (notamment sur les frais en cas de retard de paiement).

## ANNEXE

- Prévoyez une disposition spéciale dans le contrat qui spécifie les charges en cas de non-livraison/retard sur le lieu de livraison.
- Envisagez de contracter une assurance spéciale.

### **Signalez les activités frauduleuses :**

- Signalez toutes les activités criminelles et frauduleuses relatives aux bourses de fret à l'opérateur de bourse de fret et à la police, en utilisant, par exemple, la norme CEN « Logistique – Spécifications relatives au rapport d'incidents criminels ».

\*\*\*\*\*



## ANNEXE 12 : LISTE DES ACRONYMES

ACOSS	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
AFM	Amende forfaitaire majorée
AFT	Association pour le développement de la formation dans les transports
AFTRAL	Apprendre et se former en transport et logistique
APJ	Agent de police judiciaire
BAG	Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)
BIEC	Brigades interrégionales d'enquêtes de concurrence
BOP	Budget opérationnel de programme
C (pôle)	Pôle concurrence
CD	Condamnation délictuelle
CE	Conseil européen
CEE	Communauté économique européenne
CEN	Comité européen de normalisation
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CJCE	Cour de justice des communautés européennes
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne anciennement
CLEISS	Centre des liaisons européennes et internationales de sécurité sociale
CNR	Comité national routier
CNSR	Conseil national de la sécurité routière
CODAF	Comité opérationnel départemental anti-fraude
CRS	Compagnie républicaine de sécurité
CRSA	Commission régionale des sanctions administratives
CTT	Contrôleurs des transports terrestres
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DAEI	Direction des affaires européennes et internationales
DCSP	Direction centrale de la sécurité publique
DG	Direction générale
DGCCRF	Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes
DGDDI	Direction générale des douanes et droits indirects
DGE	Direction générale des entreprises (ministère de l'économie)
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGT	Direction générale du travail
DIRECCTE	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.
DOPC	Direction de l'ordre public et de la circulation
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routière
DST	Directeur ou Direction des services de transport
DVSA	Driver and Vehicle Standards Agency (Grande-Bretagne)

ECR	Euro-Contrôle Route
EDSR	Escadrons départementaux de sécurité routière
ERRU	European Register of Road Transport Undertakings : système de connexion des registres des différent pays.
ETF	Fédération européenne des travailleurs du transport
ETP	Équivalent temps-plein
FAB-FAB	Franco à bord
GN	Gendarmerie nationale
GPS	Global Positioning System – système global de positionnement géographique
GRECO	Gestion régionalisée des entreprises de transport routier et des contrôles
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IRU	Union internationale des transports routiers (international road transport union)
LAPI	Lecture automatisée de plaques d'immatriculation
LRP- GN	Logiciel de rédaction de procédure – gendarmerie nationale
LRP-PN	Logiciel de rédaction de procédure – police nationale
MAP	Modernisation de l'action publique
MEDDE	Ministre ou ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
MEEM	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
OCLTI	Office central de lutte contre le travail illégal
OCTET	Outil de contrôle des transports équipés de tachygraphe
OIT	Organisation internationale du travail
ONISR	Observatoire national interministériel de sécurité routière
OP	Ordonnance pénale
OPJ	Officier de police judiciaire
PIB	Produit intérieur brut
PL	Poids lourd
PME	Petites et moyennes entreprises
PN	Police nationale
PNLTI	Plan national de lutte contre le travail illégal
PP	Préfecture de police de Paris
PV	Procès-verbal
PVe	Procès verbal électronique
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RH	Ressources humaines

2RM	Deux roues motrices
RSE	Réglementation sociale européenne
SA	Secrétaire administratif
SDRCSR	Sous direction régionale de la circulation et de la sécurité routière (PP)
SETMP	Secrétariat d'État en charge des transports, de la mer et de la pêche
SMIC	Salaire minimum interprofessionnel de croissance
SOeS	Service de l'observation et des statistiques
SP	Sécurité publique
SPF	Service public fédéral (Belgique)
SPM	Système de pesage en marche
SPLOTT	Laboratoire des systèmes productifs, logistique, organisation des transports, et travail de l'IFSTTAR
T	Tonne
T (pôle)	Travail
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TMD	Transport de matières dangereuses
TRM	Transport routier de marchandises
TRV	Transport routier de voyageurs
TSVR	Taxe spéciale sur certains véhicules (dite « taxe à l'essieu »).
UE	Union européenne
URACTI	Unités régionales d'appui et de contrôle du travail illégal
URSSAF	Union pour le recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
V-km	Volume-kilomètre
VTV	Véhicule de transport de voyageurs
VUL	Véhicule utilitaire léger