



MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

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

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

MINISTÈRE
DES AFFAIRES SOCIALES

PROJET

Contrôle des transports routiers

Première réunion du comité d'évaluation

26 novembre 2015

Inspection Générale des Finances : Alain BODON

Inspection Générale de l'Administration : Jean-Pierre DALLE

Inspection Générale des Affaires Sociales : Michel RAYMOND

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

Plan de la présentation

Lettre de mission du Premier ministre

Périmètre et organisation de la mission

Quelques problématiques identifiées et axes de travail

Méthodologie définie par la maîtrise d'œuvre

Questions évaluatives (méthodologie SGMAP)

Tour de table consultatif

Le transport routier, secteur économique indispensable

- **Chiffre d'affaires annuel : 50 milliards d'euros**
- **48 000 entreprises dont 7 000 de transport collectif de voyageurs**
- **82 % ont moins de 10 salariés, 4% plus de 50**
- **440 000 emplois**
- **90 % du trafic intérieur terrestre de marchandises**
- **un trafic de passagers qui devrait augmenter dans les années à venir**

Le transport routier, des enjeux majeurs

- **Sécurité routière**
- **Dimension sociale : RSE, droit du travail, conditions de logement et de vie**
- **Concurrence loyale**
- **Protection de l'environnement**
- **Protection du consommateur**
- **Protection du patrimoine routier**

Les contrôles du transport routier

Objectifs fixés par l'UE et la France pour des contrôles en entreprise et en bord de route, effectués par :

- les contrôleurs des transports terrestres du MEDDE**
- la gendarmerie et la police nationales**
- les agents des douanes**
- les agents de la DGCCRF**
- l'inspection du travail et les URSSAF**

Plan de la présentation

Lettre de mission du Premier ministre

Périmètre et organisation de la mission

Quelques problématiques identifiées et axes de travail

Méthodologie définie par la maîtrise d'œuvre

Questions évaluatives (méthodologie SGMAP)

Tour de table consultatif

Lettre de mission

Constats :

- la sécurité routière reste une préoccupation majeure
- le pavillon français est fragilisé par une concurrence européenne qui se développe sur un fonds de politiques sociales, salariales et fiscales non harmonisées
- territoire de fort transit, la France est une aire de cabotage ; le non respect des règles de détachement favorise le développement de contrats fondés sur des prestations de transport à bas coût
- la politique de régulation et de contrôle des transports routiers, fondamentalement interministérielle, demande une coordination nationale et locale renforcée.
- le poids des directives européennes est considérable, elles imposent un niveau minimum d'actions de contrôle et un CR d'activités bisannuel

Lettre de mission

Décision : faire évaluer la politique de contrôle des transports routiers sous trois angles principaux :

- impact et efficacité de la politique au regard des objectifs fixés par le gouvernement**
- cohérence de l'organisation actuelle, notamment interministérielle**
- efficacité globale des contrôles (coûts complets à déterminer, amendes et consignations incluses)**

Lettre de mission

Aspects complémentaires à traiter :

- identifier les voies d'optimisation des contrôles et de leur organisation interministérielle**
- identifier les marges de progrès, notamment en termes de ciblage**
- optimiser la gouvernance et l'articulation interministérielle**
- interroger la régulation et ses effets réels sur l'évolution du secteur**
- comparer les pratiques et résultats à l'international**
- formuler des scénarios d'évolution vers l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience des contrôles**
- identifier les voies de valorisation de l'action des agents du contrôle**

Plan de la présentation

Lettre de mission du Premier ministre

Périmètre et organisation de la mission

Quelques problématiques identifiées et axes de travail

Méthodologie définie par la maîtrise d'œuvre

Questions évaluatives (méthodologie SGMAP)

Tour de table consultatif

Périmètre retenu pour la mission : activités sous contrôle

-Transport de marchandises, y compris par VUL

Mais hors contrôle du respect des règles spécifiques au transport d'animaux ou de celles s'appliquant aux denrées alimentaires en vrac

-Transports collectifs de voyageurs y compris véhicules de moins de 10 places

Hors transports publics particuliers de personnes (taxis, VTC)

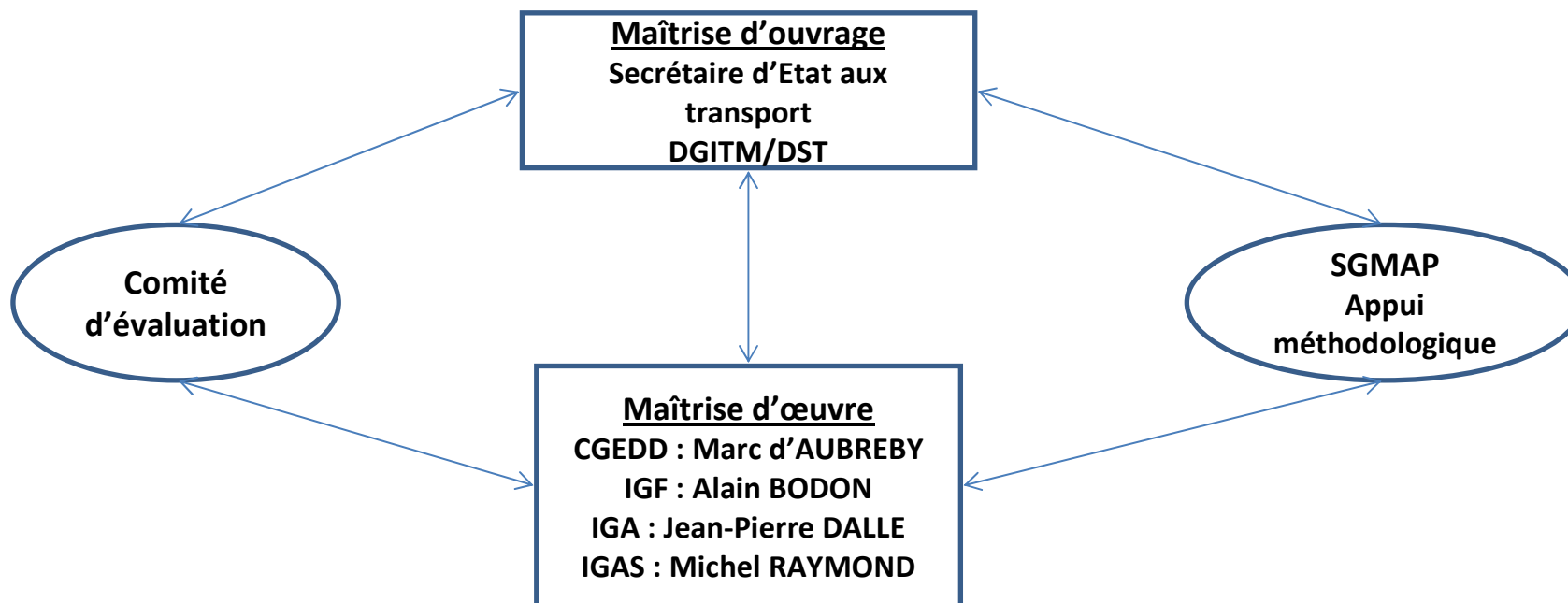
Périmètre retenu par la mission : acteurs principaux

- **Union européenne**
- **Administrations centrales et leurs services déconcentrés**
 - dont services de contrôle :
 - **police et gendarmerie nationales**
 - **DREAL, avec leurs directions du contrôle des transports terrestres**
 - **directions interrégionales des douanes**
 - **DIRECCTE avec les agents de leurs pôles travail et concurrence**
 - **URSSAF**

Périmètre retenu par la mission: acteurs principaux

- **Acteurs du transport routier de marchandises et de passagers et leurs syndicats,**
- **Gestionnaires d'infrastructures**

Organisation globale de l'évaluation de politique publique



Statistiques

Analyse de réglementation et de rapports

Analyse juridique

Analyse des dispositifs opérationnels

Dispositifs techniques et informatiques

Entreprises

Usagers

Organisations syndicales

Administrations nationales, européennes et étrangères

Experts

Calendrier

- Trois phases, avec 3 réunions du CodEv :

* phase de cadrage  1^{er} CodEv : 26/11/2015

* phase de diagnostic  2^{ème} CodEv : mi 04/2016

* établissement des scénarios d'évolution :

 3^{ème} CodEv : fin 05/2016

- Remise du rapport final : fin 06/2016

Plan de la présentation

Lettre de mission du Premier ministre

Périmètre et organisation de la mission

Quelques problématiques identifiées et axes de travail

Méthodologie définie par la maîtrise d'œuvre

Questions évaluatives (méthodologie SGMAP)

Tour de table consultatif

Quelques problématiques

- **Modalités et efficacité de la gouvernance centrale et territoriale**
- **Réglementation nationale et européenne**
- **Economie des transports et aspects sociaux**
- **Qualité de la communication opérationnelle interservices territoriale**
- **Évolutions des moyens techniques des différents acteurs**
- **Qualité de l'enregistrement des résultats**

Phase de diagnostic

- Entretiens
- Recueil de données
- Enquêtes à distance
- Déplacements en région
- Déplacements à Bruxelles et Genève
- Parangonnage international

Elaboration de scénarios

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Regroupées sous quatre rubriques, les questions évaluatives doivent permettre de donner réponse aux problématiques identifiées comme formant le cœur de l'évaluation :

- état des lieux des contrôles**
- coordination interministérielle - nationale et territoriale -, européenne**
- outils technologiques, matériels et logiciels**
- mise en œuvre de la politique européenne par la Commission**

Référentiel (méthodologie SGMAP)

L'objet de chaque rubrique sera observée selon plusieurs critères évaluatifs :

- connaissance

- efficacité

- cohérence

- efficacité

- pertinence

- utilité

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	I –Etat des lieux des contrôles
Connaissance	<p>Données générales sur le secteur des transports de marchandises et de voyageurs</p> <p>Existence d'une définition connue et admise par tous des termes « contrôle des transports routiers » ? Est-elle unique ? Est-elle multiforme ?</p> <p>Quelles sont les données disponibles sur les contrôles et leur origine ?</p> <p>Leur fiabilité ?</p> <p>Quels sont les objectifs généraux et opérationnels des contrôles ? Sont-ils partagés par les acteurs ?</p> <p>Quelles données a-t-on sur les résultats de ces contrôles ? Les sanctions administratives et pénales ? Les fraudes ? Les contournements ?</p> <p>Quelle centralisation et utilisation des données des contrôles fondent la politique de contrôle du transport routier ?</p>
Efficacité	<p>Le nombre et les types de contrôles sont-ils suffisants ? Permettent-ils d'atteindre ou d'approcher les objectifs recherchés ?</p> <p>Les sanctions sont-elles prononcées, appliquées ? Pour les transporteurs français et étrangers ? Les sanctions financières sont-elles anticipées par les opérateurs et intégrées dans les prix, réduisant ainsi l'impact de la politique ?</p> <p>Quels sont les comportements des procureurs et quel devenir pour les sanctions pénales ? Y a-t-il une instruction de politique pénale en la matière ?</p>

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	I –Etat des lieux des contrôles
Cohérence	Les objectifs de la politique de contrôle sont-ils cohérents entre eux ? Les sanctions sont-elles adaptées ? Incitatives ? Dissuasives ?
Efficienc	Quels sont les moyens humains , matériels et budgétaires mobilisés pour ces différents contrôles ? Quelles sont les recettes directes (amendes,..) directement liées au contrôle du transport routier ? Quelles sont les recettes, fiscales ou parafiscales, liées au transport routier ? Les dépenses fiscales (remboursement de TICPE) ? Ces dépenses et recettes fiscales et parafiscales sont-elles cohérentes et concourent-elles à l'atteinte des objectifs de contrôle ?
Pertinence	Les objectifs des contrôles imposés par l'UE sont-ils suffisants ? Justifiés ? D'autres types de contrôle et/ou de connexions de données sont-ils possibles ?
Utilité	L'utilité des contrôles du transport de marchandises et de voyageurs fait-elle l'objet de contestations ?

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	II – Coordination interministérielle, nationale et territoriale
Connaissance	<p>Quelle est l'organisation de la coordination et ses moyens ? Au niveau national ? Au niveau régional/départemental ?</p> <p>Existe-t-il un dispositif de cotation des risques induits par l'activité de transport routier ?</p> <p>Y a-t-il un ou des responsables désignés à chaque niveau ? Des réseaux de travail ? Ou laissés à l'initiative de chacun ?</p> <p>Les méthodes de contrôle sont-elles partagées, identiques, juxtaposées, incidentes ?</p> <p>Y a-t-il un bilan annuel des contrôles, avec examen , y compris des écarts ,au regard des objectifs, au niveau régional et au niveau national ?</p> <p>Y a-t-il un bilan des coûts et recettes liés aux contrôles des transports routiers ?</p> <p>Avec comparaison avec les objectifs et enjeux ?</p>
Efficacité	<p>La coordination nationale est-elle opérationnelle ?</p> <p>La coordination régionale et départementale est-elle opérationnelle ?</p> <p>Ces coordinations permettent-elles de couvrir les risques estimés dans le temps et l'espace ?</p>

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	II – Coordination interministérielle, nationale et territoriale
Cohérence	Les objectifs de contrôle sont-ils partagés ? Juxtaposés ? Incidents ? Les objectifs de contrôle sont-ils ceux imposés par l'UE ? La multiplicité des services de contrôle permet-elle une véritable politique de contrôle ? Services spécialisés et services généralistes sont-ils complémentaires ? Générateurs d'efficacité ? Ou de gaspillage de moyens ?
Efficience et pertinence	Au vu des bilans annuels de la politique de contrôle, y a-t-il un réexamen périodique du dispositif de contrôle et de ses modalités de mise en œuvre ?

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	III –Outils technologiques, matériels et logiciels
Connaissance	<p>Quels sont les outils technologiques actuellement utilisés ? En France, en Europe ? Ailleurs ?</p> <p>Quels sont les registres et logiciels actuellement utilisés ? Leurs interconnexions ? Avec l'UE et les autres pays ?</p> <p>Les registres nationaux et européen sont-ils opérationnels ? Les interconnexions ?</p>
Efficacité	<p>Ces outils sont-ils performants ? Quelles sont les insuffisances ? Les failles ? Les incompatibilités de logiciels entre services ?</p> <p>Quels sont les outils et logiciels en préparation pour améliorer la performance ?</p>
Cohérence	<p>Y a-t-il une ou des politiques de conception d'outils et logiciels pour le contrôle des transports routiers ?</p> <p>L'UE travaille-t-elle à concevoir, harmoniser, codifier,... ces outils ?</p>
Efficience	<p>Ces outils matériels et logiciels permettent-ils d'augmenter le nombre des contrôles ? De cibler les contrôles ? De contrôler en marche ? A distance ?</p>
Pertinence	<p>De nouveaux outils technologiques peuvent-ils permettre de démultiplier les contrôles ? De transformer les logiques de contrôles ?</p>

Référentiel (méthodologie SGMAP)

Critère évaluatif	IV – Mise en œuvre de la politique européenne par la Commission
Connaissance	<p>Quelles sont les données relatives à la mise en œuvre de la politique européenne de contrôle dans tous les pays de l'Union ?</p> <p>Quel état des lieux de la mise en œuvre des engagements de l'UE par l'UE ?</p> <p>Comment sont déterminés les objectifs de contrôle de chaque Etat ?</p>
Efficacité	<p>Les moyens mis en place par l'UE répondent-ils aux objectifs ?</p> <p>L'UE apporte-t-elle une attention suffisante et identique à tous les domaines du contrôle des transports routiers ?</p> <p>L'UE ne doit-elle pas contrôler elle-même tout ou partie de sa politique de régulation du secteur des transports routiers ?</p>
Cohérence	<p>La réglementation européenne est-elle lisible et opérationnelle au regard des objectifs affichés ?</p>
Efficience	<p>Les résultats à l'échelle de l'UE sont-ils à la hauteur des moyens engagés par l'UE et les Etats membres ?</p>
Pertinence	<p>Les objectifs chiffrés de contrôle pour chaque Etat forment-ils une politique de contrôle ?</p>

TOUR DE TABLE CONSULTATIF

Au terme de cette présentation du projet d'évaluation en son état actuel, la mission souhaite bénéficier de :

- vos avis et remarques**
- vos priorités**
- vos propositions**



MERCI !

**NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS COLLECTIF SERA ORGANISE AU
PRINTEMPS 2016**

D'ICI LA, NOUS NOUS ENTRETIENDRONS AVEC VOUS

DANS LES PROCHAINS JOURS

AFFICHAGE DU CAHIER DE CHARGES SUR LE SITE DU SGMAP

