



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

# Contrôle des transports routiers

**Deuxième réunion du comité d'évaluation : diagnostic**  
**14 avril 2016**

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

**I - Point de situation des travaux de la mission**

**II – Un secteur du transport routier aux évolutions complexes**

**III – La problématique de la coordination et des moyens de contrôle**

**IV – Les limites de l'efficacité des suites des contrôles**

**V – Quelques constats à l'étranger**

# **I – POINT DE SITUATION DES TRAVAUX DE LA MISSION**

# Activités de la mission depuis le comité d'évaluation précédent

## **Entretiens réalisés à Paris, Lyon, Lille, Strasbourg, Toulouse**

- Administrations centrales concernées**
- Administrations déconcentrées**
- Entreprises et leurs fédérations**
- Représentations syndicales : administrations, conducteurs**

## **Au niveau de l'Union européenne :**

- DG Move et DG Emploi de la Commission**
- le président de la commission transport du Parlement européen**
- International Road Transport Union (IRU), Fédération européenne des travailleurs du transport (EFT,) Euro-contrôle route,**

**En Europe: Allemagne, Grande-Bretagne, Roumanie, Belgique**

# Point sur la rédaction du rapport de diagnostic

**Le rapport de diagnostic sera transmis après intégration des éléments recueillis pendant le présent CodEv et, éventuellement, à sa suite, sous forme écrite.**

## **II – UN SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER AUX EVOLUTIONS COMPLEXES**

## **Une évolution préoccupante du pavillon français :**

- **une demande qui explose en volume, et ce malgré une apparente stabilité**
- **une forte perte de parts de marché à l'international**
- **un effritement au national, avec des repositionnements progressifs sur des niches dont la pérennité n'est pas assurée**
- **l'apparition de nouvelles formes de sous-traitance**

# Une concurrence exacerbée

**La montée en puissance des concurrents « étrangers » des pays nouveaux entrants se traduit par :**

- des filiales à l'étranger, respectueuses du droit ... ou non**
- un accroissement difficile à quantifier des VUL**
- des conditions de vie de conducteurs étrangers parfois indignes**
- la montée en puissance du E-commerce**
- des sous-traitances en cascade**



# Accidentologie des Poids Lourds

- en 2014 : 480 personnes tuées dans un accident impliquant un PL , dont 56 usagers de poids lourds
- la baisse de mortalité suit la courbe générale :
  - 48 % entre 2000 et 2010
  - 14 % entre 2010 et 2014
- Les impliqués immatriculés à l'étranger représentent 12 % du total, Espagne, Portugal, Belgique et Pologne venant en tête

# Accidentologie des autocars

- **2014 : 33 tués (6 usagers d'autocars et 27 autres)**
- **soit 1% de la mortalité routière**

# Accidentologie des Véhicules Utilitaires Légers

**En 2014 : 381 personnes tuées (143 conducteurs ou passagers et 238 tiers)**

**La progression est beaucoup moins favorable que la mortalité générale : + 22 % entre 2000 et 2014**

# Des réglementations européennes encore insuffisamment respectées

**Ouverture du grand marché européen du transport et développement des économies de l'Est**

**Mais les conditions de concurrence loyale ne sont pas présentes au niveau européen :**

- certains pays restent non transparents
- les règles de détachement sont mal appliquées dans le transport
- la définition du siège des entreprises est insuffisante
- les difficultés de contrôle des situations de cabotage
- l'emploi des VUL est mal encadré
- certaines pratiques d'emploi des conducteurs étrangers, notamment pour les VUL, ne répondent pas aux exigences internationales

# Résultat : des distorsions de concurrence

**Dues à la pression concurrentielle en réponse à celle des commanditaires et au recours fréquent à de la sous-traitance en cascade**

**Et qui débouchent :**

- **sur le développement de la fraude**
- **sur une pression permanente sur les conducteurs**
- **sur l'accroissement de comportements préoccupants chez les conducteurs**
- **et sur des conditions de vie et d'hébergement en partie indignes pour certains conducteurs**

# **III – LA PROBLEMATIQUE DE LA COORDINATION ET DES MOYENS DE CONTROLE**

# Un contrôle des entreprises étrangères plus complexe

**La France, comme quelques autres pays de l'Ouest européen, est un pays de transit où la circulation de véhicules étrangers est sans commune mesure avec celle des pays européens périphériques.**

**L'organisation des contrôles, dans un cadre non discriminatoire, relève des prérogatives de chaque EM, d'où des pratiques différentes suivant les degrés de maturité de chacun. L'insuffisance du contrôle de ces pratiques par l'échelon européen accentue ces difficultés.**

**Le contrôle sur route ne débouche quasiment jamais sur des contrôles ou des sanctions au siège des entreprises étrangères.**

**Il y a donc une moindre efficacité de la sanction des véhicules étrangers au regard de leur niveau d'occupation du réseau routier français.**

# Des services de contrôle aux moyens humains et financiers, et aux pouvoirs limités

## **Un contrôle sur route à rapporter :**

- à la densité de la circulation des véhicules de transport
- sur un réseau très étendu et de très bonne qualité même au niveau secondaire
- exercé par une minorité de contrôleurs spécialistes, très motivés, et beaucoup de généralistes qui relèvent souvent de services dont les effectifs ont baissé.

**Un contrôle en entreprise effectué par les CTT, et par des agents appartenant à des services dont le contrôle du transport routier ne représente qu'une part minime de leur champ de travail.**

**Dans les deux cas, les pouvoirs sont disparates selon les corps de contrôle et l'offre de formations communes reste insuffisamment développée.**



# Une coordination et un pilotage des contrôles améliorables aux niveaux national, régional et départemental

**Le contrôle n'est pas une politique en soi et le transport est à la croisée de nombreuses politiques**

**Pour chaque ministère des priorités différenciées au niveau des actions et des contrôles**

**Le ministère en charge des transports peine à coordonner l'action et à concentrer l'information, bien que l'instruction gouvernementale de 2013 ait appelé à la mise en place de dispositifs formels de coordination aux niveau national.**

**Il en est de même pour la coordination de l'action au niveau local, qui pèse trop souvent sur les seules DREAL.**

# Des services se coordonnant souvent imparfaitement

**Les CTT, aux pouvoirs limités, ont besoin des forces en uniforme pour contrôler sur route**

**La disponibilité des forces en uniforme, très sollicitées par ailleurs, n'est pas toujours assurée**

**Les coordinations sont plus souvent l'expression de liens de professionnels qui se connaissent, qu'institutionnels, parfois sous forme de plans périodiques d'action conjointe, ou au coup par coup. Cette organisation implique rarement les inspecteurs des URSSAF**

**En outre, il n'y a quasiment pas de mise en commun des résultats**

**Autres lieux majeurs de coordination : le Centre des Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale (CLEISS), l'Office Central de Lutte contre le Travail Illégal (OCLTI), les Comités Opérationnels Départementaux Anti Fraude (CODAF)**

# Une grande variété de matériels et moyens de contrôle exploités diversement

- **De bons moyens de contrôle des chrono-tachygraphes, mais des logiciels à adapter**
- **Les stations de pesage en marche et la Lecture Automatisée des Plaques Immatriculation (LAPI) : très utiles, à développer**
- **Les radars : nécessaires et de plus en plus fins**
- **Des ressources d'information non exploitées**
- **La disponibilité de lieux de contrôle : insuffisante**
- **L'absence de matériels d'immobilisation et la rareté des lieux d'immobilisation**
- **Les systèmes d'information : difficiles à coordonner et à interconnecter**  
**=> des gains d'efficacité à évaluer mais aussi à financer**

# Un volume de contrôles important

**Sur ROUTE : En 2014, sur les 480 000 véhicules contrôlés en bord de route par les agents de l'ensemble des ministères en charge de contrôle routier (transports, intérieur, douanes), environ 19 % (93 000) des contrôles ont été effectués par les contrôleurs des transports terrestres et 81 % (397 000) par les forces en tenue.**

**En ENTREPRISE : Sur la même période, le nombre de journées/conducteurs contrôlés par les CTT et les inspecteurs du travail s'est établi à 1 911 000, à hauteur respectivement de 68 % (1 301 000) et 32 % (610 000).**

# Orientations de contrôle : le besoin a évolué et va continuer d'évoluer

## Constats :

- le besoin en 1995, au moment du « contrat de progrès », était de faire respecter le temps de travail en France
- le recours au chrono-tachygraphe a permis des progrès sensibles

## Aujourd'hui, l'effort devrait porter notamment sur :

- la lutte contre la fraude sociale nationale et internationale
- le contrôle du cabotage
- la mise sous contrôle des VUL
- la régulation des métiers d'intermédiation
- le renforcement des moyens de ciblage
- l'exploitation de toute la variété des ressources d'information

# **IV – LES LIMITES DE L'EFFICACITE DES SUITES DES CONTROLES**

# Un dispositif de sanctions pas assez dissuasif

- **Le risque de se faire contrôler est faible**
- **Le coût des amendes forfaitaires et des consignations semble intégré dans la gestion des entreprises de transport. Elles ne veulent pas que leur véhicule s'arrête.**
- **Les sanctions administratives actuelles n'ont pas d'effet dissuasif , l'activité des commissions régionales des sanctions administratives reste très réduite et concerne peu les étrangers**
- **Beaucoup de sanctions pénales financières sont acceptées sans contestation (moins de 10% des consignations sont contestées)**
- **La lenteur des procédures judiciaires, qui en outre, ne concernent pratiquement pas l'étranger**
- **Les décisions de justice sont rarement connues des services de contrôle**
- **Réellement dissuasive, l'immobilisation sur route est limitée à un cadre d'emploi réduit**

L'organisation du contrôle exige une meilleure exploitation de l'information, a de bonnes marges d'amélioration, mais est limitée par ses moyens

- **L'éclatement des activités se traduit par la remontée inégale et insuffisante des informations : GRECO n'agrège qu'une partie des informations, aussi le ciblage reste insuffisant**
- **Face à des montages complexes, le travail de lutte contre les fraudes est difficile, lent et consommateur de moyens**
- **Le système s'améliore pourtant avec la création d'entités de convergence des informations et de coordination–centralisation de l'action : CLEISS et OCLTI, CODAF**



# **V – QUELQUES CONSTATS A L'ETRANGER**

**Systèmes abordés : Allemagne, Belgique, Roumanie, Grande-Bretagne**

**Points marquants :**

- **des systèmes fondés sur le contrôle de la perception d'une taxe**
- **des agences spécialisées et des contrôleurs agissant de façon autonome, dotés de pouvoirs réels**
- **des VUL nationaux sous contrôle**
- **des services différenciés pour les contrôles sur route et les contrôles en entreprise**
- **un cabotage difficilement contrôlable sauf en Grande-Bretagne**
- **des détachements posant les mêmes difficultés partout**
- **le souci d'un ciblage plus précis**
- **l'immobilisation utilisée dans certains pays comme dissuasion.**

# TOUR DE TABLE CONSULTATIF