

**AIPCR**

**IFSTTAR**

**URF**

# CYCLE POIDS LOURS

2016 – 2019

31 mars 2016

## Le contrôle des transports routiers

*Véronique Grignon*

*MEEM/DGITM/DST/TR*

*Bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers-*



# CONTROLE DES TRANSPORTS ROUTIERS : CADRE ET ACTEURS

- Une coopération interministérielle étroite dont le cadre est précisé dans une **instruction gouvernementale signée le 24/12/2013** par les ministres chargés de l'intérieur, des finances, du redressement productif, du travail et des transports.
- Une force de contrôle composée de :
  - **500 contrôleurs des transports terrestres et peseurs** placés sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports, positionnés dans les services Transport des 13 DREAL métropolitaines et des 5 DEAL d'outre mer ;
  - **7000 agents de contrôle** placés sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur (gendarmerie, police nationale), des finances (douane), du travail (inspecteurs du travail).

Une évaluation de la politique publique de contrôle des transports routiers décidée par le Premier ministre et mise en place en octobre 2015. Rapport attendu pour l'été 2016

# METHODOLOGIE DE CONTROLE EN BORD DE ROUTE

Une méthodologie de contrôle qui permet de couvrir les champs des habilitations des agents de contrôle :

- Après l'interception du véhicule par les forces de l'ordre :
  - Vérification des documents du conducteur : permis de conduire, situation par rapport à la formation obligatoire, carte tachygraphe...
  - Vérification des documents de transport et du chargement (lettres de voiture notamment, dont l'examen est fondamental en cas de contrôle du cabotage) ;
  - Vérification du dernier rapport de contrôle technique et contrôle technique visuel du véhicule ;
  - Récupération des données du tachygraphe et analyse de l'ensemble des données, via notamment le logiciel OCTET.

# LE CONTROLE des PL

## EN CHIFFRES

- **En 2015, sur route, près de 35 000 infractions** ont été relevées par les agents de contrôle placés sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports : plus de 50 % portent sur des infractions à la réglementation sociale européenne.
  - ➔ **960 000 : Nombre de contrôles réalisés sur la période 2013-2014**, recensés dans le dernier rapport sur la RSE remis à la commission européenne, intégrant les données des forces en tenue.
- Outre les sanctions pénales, **les entreprises particulièrement infractionnistes peuvent faire l'objet de sanctions administratives** (retrait de licences, immobilisations, interdictions de cabotage...) après avoir été présentées devant une commission territoriale de sanctions administratives chargée de proposer une sanction au préfet de région auprès duquel est placée.

# LES PRINCIPAUX TEXTES EUROPEENS REGISSANT LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

## ■ La réglementation communautaire

- **Le règlement 561/2006** relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;
- **le règlement 1072/2009** établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, qui traite notamment des questions de cabotage ;
- **La directive 2014/47 du 14 avril 2014 relative au contrôle technique routier** en cours de transposition, qui abroge la directive 2000-30 ;
- **le règlement 165/2014 du 4 février 2014** relatif aux appareils de contrôle (tachygraphe) ;
- **La directive 2015/719 du 29 avril 2015** qui modifie la directive 96/53/CE relative aux poids et dimensions des véhicules.

# LEUR APPLICATION EN DROIT FRANÇAIS

## Zoom sur : Le contrôle des surcharges

# SURCHARGES

- **Les textes** : Décret n° 2011-368 du 4 avril 2011
- **La règle** : Tout dépassement du poids autorisé est sanctionné par une contravention de 4ème classe se cumulant par tranche de dépassement.
- Ainsi, pour un véhicule ou un élément de véhicule de plus de 3,5 t  
=> *contravention de 4ème classe jusqu'à une tonne de dépassement du poids autorisé et, pour un dépassement supérieur, la même contravention prononcée autant de fois qu'il y a de tranches de dépassement d'une tonne ;*
- L'immobilisation et l'obligation de déchargement du véhicule peuvent être prescrites si la surcharge est  $>$  à 5 % du PTAC.

# LEUR APPLICATION EN DROIT FRANÇAIS

## Zoom sur : Le repos hebdomadaire normal





# LE REPOS HEBDOMADAIRE NORMAL

- Sur la base de l'art. 8.8 du règlement 561-2006, l'art. 15 de la loi 790-2014 du 10 juillet 2014 *visant à lutter contre la concurrence déloyale* a inséré un art. L.3313-3 dans le code des transports, qui :
  - interdit la prise du repos hebdomadaire normal (RHN) à bord du véhicule et,
  - **crée une infraction de nature délictuelle**, sanctionnée par une amende pouvant atteindre 30 000 € et jusqu'à un an de prison, visant à réprimer la mise en place par une entreprise d'une organisation du travail telle qu'elle ne permet pas à ses conducteurs de prendre leur RHN ailleurs que dans le véhicule.
- Mise en place dans le cadre du décret 2015-1266 du 13 octobre 2015 modifiant l'art.5 du décret 86-1130, d'une **contravention de 5ème classe en cas de flagrance de prise du RHN dans la cabine.**

# LEUR APPLICATION EN DROIT FRANÇAIS

## Zoom sur : LE CABOTAGE

# LE CABOTAGE

## ■ Textes :

- Règlement 1072/2009 du 21 octobre 2009 ;
- Articles L.3421-3 à L.3421-6 du code des transports ;
- Décret 2010-389 du 19 avril 2010 *relatif au cabotage dans les transports routiers ou fluviaux.*

## ■ Spécificités du contrôle (sur la base du tachygraphe, pour les PL, et des lettres de voiture) :

- Réalisation du cabotage avec le même PL que celui qui ayant servi au transport international ou avec le même tracteur routier, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules.
- Si la destination finale est la France : vérification du nombre d'opérations effectuée (3 opérations de cabotage max. dans les 7 jours après le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international) ;
- Si la destination finale est hors de France : **1** opération de cabotage, dans un délai de 3 jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire français et dans un délai de 7 jours après déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

# LE CABOTAGE

## LES SANCTIONS :

- Le cabotage irrégulier est un délit. L'amende encourue peut atteindre 15000 € ;
- La présentation de documents incomplets ou l'absence de documents est sanctionnée par une contravention de 5ème classe ;
- L'entreprise infractionniste peut également faire l'objet d'une procédure devant la commission territoriale des sanctions administratives (CTSA) en cas de multiples infractions commises à l'occasion d'une période de cabotage (possibilité d'une sanction administrative d'interdiction de cabotage jusqu'à un an).
- **A noter : A la demande de la France, en 2013, la Commission européenne a clarifié le fait que les règles concernant le cabotage, applicables aux PL, s'appliquaient également aux véhicules légers (point abordé dans la présentation suivante, sur les VUL).**

# LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES LEURS IMPACTS SUR LE CONTROLE

- Le règlement 165-14 du 4 février 2014 relatif aux appareils de contrôle
- La directive 2014-47 du 13 avril 2014 relative au Contrôle technique routier
- La directive 2015-719 du 29 avril 2015 relative aux Poids et dimensions

# LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES LEURS IMPACTS SUR LE CONTROLE

## ■ Règlement tachygraphe :

- Définition / rappel des conditions de « pause » et la « disponibilité » ;
  - attestation de non-activité (article 34) : pas de formalisme imposé ;
  - À partir de 2019 : les nouveaux tachygraphes disposeront obligatoirement d'une fonctionnalité de géolocalisation accessible aux contrôleurs avec un enregistrement en début et fin de période, et toutes les 3h de conduite continue ;
  - Evolution du logiciel OCTET pour prendre en compte cette nouvelle fonctionnalité.
- **Recherche des fraudes :** *Dans le cadre du réseau de contrôleurs référents animé par la DGITM, équipement en cours de tous les services transport des DREAL avec un outil de diagnostic, permettant la mise en évidence des fraudes.*

# LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES LEURS IMPACTS SUR LE CONTROLE

- **La directive 2014/47 du 14 avril 2014 relative au Contrôle technique routier :**
  - **Transposition en cours** (échéance mars 2017) : le contrôle technique routier restera un contrôle visuel avec envoi, en cas de nécessité, dans un centre de contrôle technique périodique ;
  - **Introduction d'une méthodologie de contrôle de l'arrimage**, avec, dans un premier temps, l'élaboration par la DGITM d'un guide de bonnes pratiques.

*Travaux en cours dans le cadre d'un groupe de travail associant la DGEC et le réseau des contrôleurs référents Contrôle technique.*

# LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES LEURS IMPACTS SUR LE CONTROLE

- La directive 2015/719 du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE relative aux poids et dimensions :
  - Cibler le contrôle des surcharges :
    - à l'aide de stations de pesage en marche ou systèmes de pesage embarqués ;
    - objectif de contrôles proportionnels au nombre véhicules contrôlés annuellement.
  - Comme pour le contrôle technique routier et la réglementation sociale européenne, **un rapport devra être rendu à la Commission tous les deux ans.**



# LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES LEURS IMPACTS SUR LE CONTROLE

Les contrôleurs des transports terrestres peuvent être amenés à constater des situations infractionnistes au regard de la réglementation du travail et en particulier des situations de **Travail dissimulé**.

- Les contrôleurs placés sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports sont habilités à le contrôler ;
- les CTT référents / formateurs sont organisés en réseau animé par la DGITM et travaillent en étroite collaboration avec les inspecteurs du travail et l'office central de lutte contre le travail illégal ;
- Avec lesquels ils mènent des actions pédagogiques et de formation pour accroître les connaissances de l'ensemble des agents de contrôle ;
- Un guide est en cours d'élaboration par la DGITM, en partenariat avec l'ensemble du réseau.

Merci de  
votre attention

