

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du développement
durable, des transports et du logement

Direction générale des infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des services de transport

Sous-direction des transports routiers

[ITM]

Circulaire du 13 juillet 2011

**relative aux nouvelles orientations en matière de régulation des transports routiers dans le
cadre de l'application des règlements européens sur l'accès à la profession et au marché,
ainsi que dans le cadre de la mise en œuvre des mesures décidées à la suite des états
généraux du transport routier de marchandises**

NOR : DEVT1118672C

(Texte non paru au journal officiel)

La ministre

à

Pour exécution :

Préfets de région

- direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France
- direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Préfets de département

- direction départementale des territoires

Pour information :

Ministère de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités locales et de l'immigration : DGGN,
DCPRS, DCSP, DCPF, DMAT, DSCR

Préfecture de police de Paris : SDSCR

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie : DGDDI, DGCCRF

Ministère du travail, de l'emploi et de la santé : DGT

Résumé :

Le secteur des transports routiers entre dans une période déterminante. Les missions de régulation que la DRIEA, les DREAL¹ et les DEAL exercent sont stratégiques.

Il s'agit d'une part, de mettre en place la nouvelle réglementation européenne concernant l'accès à la profession et l'accès au marché du transport routier de marchandises et de voyageurs, d'autre part, de mettre en œuvre les mesures sur lesquelles l'Etat s'est engagé lors de la clôture des états généraux du transport routier de marchandises qui ont notamment fait ressortir le rôle déterminant du contrôle des transports dans la régulation de la profession.

Le transport routier, secteur économique majeur, sort d'une période conjoncturelle difficile. La reprise observée depuis plusieurs mois est fragile, elle l'est d'autant plus que le marché est très concurrentiel et que le prix du gazole est élevé.

La présente circulaire inscrit donc dans ce contexte les orientations des services en matière de politique des transports routiers pour les années à venir.

1 Le terme « DREAL » désigne ici comme dans la suite du texte la direction en charge des politiques de transports routiers DRIEA, DREAL et DEAL.

| | | | |
|--|--|--|--------------------------------------|
| Catégorie : mesure d'organisation des services | Domaine : transport, sécurité routière, environnement | | |
| Mots clés liste fermée [...] | Mots clés libres : transport routier, marchandises, voyageurs, transports légers, cabotage, emploi, réglementation sociale, compétitivité, réduction émissions CO ₂ , équipement, contrôle, compétences | | |
| Texte (s) de référence -règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 -règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 -règlement (CE) n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 -décret 99-752 du 30 août 1999 relatif au transport routier de marchandises -décret 85-891 du 16 août 1985 relatif au transport routier de voyageurs -décret 79-222 du 6 mars 1979 relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs -décret 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 -circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises -préconisations et recommandations des groupes de travail des Etats généraux du transport routier de marchandises, rapport de mars 2011 -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 | | | |
| Circulaire(s) abrogée(s) : | | | |
| Date de mise en application : immédiate | | | |
| Pièce(s) annexe(s) annexe I – Les relations avec la profession et la tenue des registres annexe II – Contrôle en entreprise et sur route | | | |
| N° d'homologation Cerfa : | | | |
| Publication | <input checked="" type="checkbox"/> BO | <input checked="" type="checkbox"/> Site circulaires.gouv.fr | <input type="checkbox"/> Non publiée |

Les années à venir amènent à franchir un pas supplémentaire dans la régulation du transport routier dans un cadre de plus en plus harmonisé à l'échelle européenne.

La nouvelle réglementation d'accès à la profession d'entreprise de transport routier de marchandises (TRM), et de transport routier de voyageurs (TRV), entre en vigueur le 4 décembre 2011. Le « paquet routier » est composé des règlements 1071, 1072 et 1073/2009 du 21 octobre 2009. Ils sont d'application directe. La direction des services de transport a préparé un décret modifiant les décrets du 30 août 1999 (pour les marchandises) et des 6 mars 1979, 16 août 1985 et 7 avril 1987 (pour les voyageurs), en vue d'intégrer les dispositions de ces règlements dans les textes nationaux, et les préciser, le cas échéant. Ce décret sera publié à l'automne 2011.

Les travaux de transcription du « paquet routier » menés en étroite coopération avec les services des DREAL et les organisations professionnelles ont aussi été l'occasion d'affiner la politique de régulation du secteur sur des champs non directement concernés par les textes communautaires : pour le TRM avec des véhicules de moins 3.5 t, et pour le TRV avec des véhicules n'excédant pas neuf places y compris le conducteur.

Une circulaire à venir précisera les modalités d'application du décret d'application du « paquet routier » dès sa publication. Je vous demande d'encourager d'ores et déjà la mise en conformité des entreprises avec leurs nouvelles obligations, pour lesquelles une information a déjà été largement diffusée, notamment avec la nouvelle condition d'établissement. En effet, les entreprises disposent d'un délai de six mois, soit jusqu'au 3 juin 2012, pour régulariser leur situation.

Par ailleurs, la mise en œuvre du paquet routier va modifier les pratiques des services chargés de la politique des transports routiers dans les DREAL. Une évolution du système d'information GRECO est également en cours. Dans ce contexte, je vous demande de veiller à maintenir et actualiser les compétences des personnels dédiés à la tenue des registres des entreprises de transport. Vous encouragerez la participation des agents concernés aux différentes formations proposées par la DGITM ou, le cas échéant, organisées en maîtrise d'ouvrage locale.

S'agissant du cabotage en TRM, la période transitoire en vertu de laquelle les transporteurs bulgares et roumains sont interdits de cabotage sur notre territoire arrivera à son terme le 31 décembre 2011. Par ailleurs, la Commission européenne a affirmé, dans le projet de Livre blanc qu'elle vient d'élaborer, sa volonté d'ouvrir davantage le marché des transports routiers. Ces priorités ont été fixées par la circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises. Un rapport de la Commission européenne est attendu fin 2013 sur la situation du marché communautaire des transports routiers de marchandises, avant que ne soit engagée une libéralisation plus importante du cabotage. Le contrôle du cabotage demeure donc une priorité pour vos services, afin de pouvoir tirer, le moment venu, un bilan des contrôles effectués en la matière de façon à pouvoir nourrir les travaux communautaires.

Par ailleurs, les contrôles sur route mettent de plus en plus en évidence des pratiques telles que la fraude fiscale, le travail dissimulé et le recours à des conducteurs originaires d'États à faibles coûts de main d'œuvre. Ces pratiques nécessitent de développer le contrôle en entreprise, de renforcer le partenariat avec les inspecteurs du travail en DIRECCTE. Elles rendent

indispensables le développement de nouvelles pratiques de contrôle entre les différents corps de contrôle. Je vous engage à les encourager.

Enfin, s'agissant du TRV, les évolutions de la réglementation nécessitent une appropriation de ces textes par vos services. C'est le cas notamment du cabotage occasionnel, ainsi que de l'ouverture de la possibilité d'autoriser des dessertes nationales à l'occasion de services internationaux.

Au-delà des impératifs communautaires, la volonté gouvernementale est d'inscrire le secteur du transport routier dans une politique de développement durable, en raison notamment de sa contribution dans la compétitivité pour notre économie, dans la réduction des émissions de CO2 dans les transports, de son rôle social pour la protection des salariés des entreprises de transport, de sa contribution dans la lutte contre l'insécurité routière ou encore à l'objectif d'amélioration de la mobilité des personnes dans le cas du TRV.

Le décret n° 2011-368 du 4 avril 2011 vise à renforcer les sanctions applicables à certaines infractions au Code de la route, notamment en matière de surcharge. Il accompagne le dispositif de généralisation progressive de la circulation à 44 tonnes avec un objectif combiné de meilleure productivité du transport routier, de protection de l'environnement et de préservation des infrastructures.

Pour ce qui concerne le TRM, les états généraux ont permis aux représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales du secteur d'identifier des mesures en vue de le moderniser. Plusieurs d'entre elles relèvent de l'action de vos services ou appellent votre collaboration avec d'autres départements ministériels en charge du contrôle de la bonne application des réglementations. Il s'agit notamment du contrôle du respect des règles en matière d'accès et d'exercice à la profession, sans oublier l'exercice illégal de la profession et le travail illégal.

Le comité de modernisation du TRM mis en place par le secrétariat d'État chargé des transports, sous la présidence de Jacques Sicherman, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, est notamment chargé d'assurer un suivi régulier des dispositions prises pour améliorer la régulation administrative du secteur.

L'objet de la présente circulaire est de préciser les orientations induites par cette actualité et d'apporter aux services des éléments de méthode sur leur mise en œuvre.

Elle fait l'objet de deux annexes :

- une annexe I décrivant les orientations relatives aux relations avec la profession et à la tenue des registres ;
- une annexe II décrivant les orientations relatives aux contrôles en entreprise et sur route.

Je vous demande de bien vouloir diffuser le plus largement possible ces informations aux agents chargés de la politique des transports routiers des DREAL, placés sous votre autorité. Vous voudrez bien aussi leur demander de s'assurer, lors de leurs contacts avec les agents des autres corps de contrôle de votre région, que ceux-ci ont eu connaissance de ces dispositions. Cette

circulaire est également communiquée au ministère de l'intérieur, au ministère de l'économie, au ministère de la justice et au ministère du travail.

La présente circulaire sera publiée au Bulletin Officiel du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait, le 13 juillet 2011

Pour la ministre et par délégation :

Le Secrétaire général

Le Directeur des services de transport

Jean-François MONTEILS

Patrick VIEU

Annexe I

Les relations avec la profession et la tenue des registres

Résumé :

La mise en œuvre du paquet routier va modifier les pratiques des services en charge de la politique des transports routiers dans les « DREAL »¹. Les modifications sur la condition d'honorabilité professionnelle induisent des changements importants dans l'activité des DREAL et le rôle de la commission régionale des sanctions administratives (CRSA).

Les enjeux de régulation renforcée du secteur du transport routier imposent une vigilance sur les moyens dédiés à cette mission et sur la préservation des compétences.

Pour les services transports des DREAL, les évolutions récentes en ce qui concerne les relations avec la profession et la tenue des registres sont relatives aux chantiers suivants.

1. Le contrôle de la capacité financière des entreprises

La mise en œuvre de la transmission dématérialisée des liasses fiscales par la DGFIP à vos services, qui devrait être opérationnelle à partir de mai 2012, permettra de supprimer définitivement, en 2013, la déclaration annuelle des entreprises auprès des DREAL. En 2012, les deux démarches coexisteront de manière à assurer une information complète des entreprises sur cette facilité.

Outre les enjeux de simplification pour les entreprises et pour le traitement administratif de leur dossier, cette mesure permettra à vos services de disposer de façon plus fiable des données nécessaires à la vérification de la capacité financière des entreprises.

Dans ce contexte, il est essentiel que vos services procèdent à une large information auprès des entreprises de transport routier en leur indiquant que les liasses fiscales ont été aménagées, qu'il a été créé une case à cocher « entreprise inscrite au registre des transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs » et que le fait de cocher cette case les exonère de transmettre leurs liasses fiscales aux DREAL.

De plus, les services s'assureront de l'adéquation entre le nombre de liasses fiscales transmises par la DGFIP et le nombre d'entreprises inscrites aux registres et effectueront les relances nécessaires avant d'engager les mises en demeure prévues par le décret (en préparation) relatif à l'application du paquet routier européen et à diverses dispositions relatives au transport routier.

1 Le terme « DREAL » désigne ici comme dans la suite du texte la direction en charge des politiques de transports routiers DRIEA, DREAL et DEAL

Les conditions de capacité financière évolueront dans le cadre du décret d'application du « paquet routier ». Une circulaire vous sera adressée fin 2011 en vue d'appliquer des critères de gestion harmonisée.

Par ailleurs, un guide d'analyse financière prenant en compte cette nouvelle réglementation et les spécificités du transport routier de voyageurs (TRV) est en cours d'élaboration avec un objectif de diffusion à la fin du 1^{er} trimestre 2012.

2. La mise en œuvre et le contrôle des nouvelles règles d'accès à la profession

Il est essentiel que les services des DREAL assurent un lien régulier avec les entreprises afin de les informer des nouvelles dispositions prévues dans le décret d'application du « paquet routier ». Elles doivent s'y préparer au plus tôt, notamment pour pouvoir remplir les nouvelles conditions ou régulariser leur situation. Leur attention doit être particulièrement attirée sur l'obligation de disposer d'un établissement et sur la nécessité de désigner un gestionnaire de transport par entreprise.

Par ailleurs, les modifications apportées par le « paquet routier » sur la condition d'honorabilité professionnelle comportent des changements importants pour l'activité des DREAL et le rôle de la commission régionale des sanctions administratives.

Dans le paquet routier, l'exigence d'honorabilité est renforcée. Le règlement introduit une liste spécifique d'infractions graves en matière de réglementation des transports qui peuvent conduire à la perte d'honorabilité. Pour le gestionnaire de transport, la perte d'honorabilité emporte l'interdiction temporaire d'exercer les fonctions de gestionnaire dans toute entreprise de transport, en France mais aussi dans tout autre Etat membre de l'Union européenne. De plus, la France pourra demander à un autre Etat membre une information sur les suites données à des infractions constatées sur son territoire par une entreprise établie dans tout autre Etat membre.

La CRSA va exercer un rôle nouveau dans ce dispositif. En effet, la perte d'honorabilité au regard de l'exercice de la profession, présentant le caractère d'une sanction administrative, n'aura pas de caractère automatique. Il appartiendra au préfet de région, sur la base de l'avis qui lui aura été fourni par la commission, de se prononcer sur le caractère proportionné ou non que revêtirait le retrait de l'honorabilité au regard de la gravité et de la répétition des infractions commises. Cette décision, qui fixera la durée de la perte d'honorabilité, sera susceptible de recours.

Les sanctions prononcées par les autres Etats membres en cas d'infractions graves à l'encontre d'entreprises françaises pourront également amener le préfet de région à prononcer la perte de l'honorabilité de l'entreprise, après avis de la CRSA.

Chaque DREAL fera remonter au bureau DGITM/DST/TR4, chaque année un bilan qualitatif et quantitatif des travaux de la CRSA de sa région.

Par ailleurs, des modifications affecteront l'équilibre général de la condition d'accès à la profession que constitue la capacité professionnelle. En effet, la nouvelle réglementation européenne fait de l'examen écrit la voie privilégiée de reconnaissance de la capacité professionnelle, la valorisation des acquis de l'expérience professionnelle étant amenée à s'éteindre (hormis la faculté offerte aux personnes justifiant d'une expérience de dix années au 4

décembre 2009). Par ailleurs, la voie de la reconnaissance de la capacité par l'équivalence des diplômes est maintenue mais sera profondément modifiée, étant désormais subordonnée à la détention d'un diplôme ou d'un titre répondant aux exigences de maîtrise des connaissances fixées par l'annexe 1 du règlement (CE) n° 1071/2009. Un arrêté viendra préciser la liste de ces diplômes et titres.

Enfin, l'entrée en vigueur au 4 décembre 2011 de ces dispositions imposera une période transitoire au cours de laquelle devront cohabiter les procédures de traitement des dossiers résultant de l'ancien et du nouveau dispositif, selon la date de dépôt du dossier du demandeur. Cela doit conduire, par exemple, à pouvoir réunir la commission consultative régionale (CCR) au-delà du 4 décembre 2011.

Une circulaire à venir précisera les modalités d'application du décret d'application du paquet routier dès sa publication.

Il est précisé qu'à terme la délivrance de la capacité professionnelle sera déléguée à un organisme extérieur au ministère.

3. Une attention particulière à l'accès à la profession pour les transports légers de marchandises et de voyageurs

Un groupe de travail « transports légers » a été constitué avec les organisations professionnelles et quelques représentants de DREAL à la suite des conclusions des états généraux du transport routier de marchandises. Il a identifié la lutte contre le travail illégal comme une priorité. Une vigilance particulière sera accordée par vos services au secteur du déménagement.

4. L'organisation des moyens dédiés à la tenue des registres et le développement des compétences

La mise en œuvre du paquet routier en ce qui concerne l'accès à la profession de transporteur routier a pour effet de renforcer la régulation du secteur. Elle va se traduire par une évolution des pratiques des services en charge de la politique des transports routiers dans les DREAL. Une évolution du système d'information GRECO est également en cours. Dans ce contexte, il est indispensable de veiller à maintenir, voire à renforcer, les compétences des effectifs dédiés à la tenue des registres des entreprises de transport. Un effort particulier devra être porté également à l'actualisation des compétences de ces personnels. Il convient à cet effet d'encourager la participation de ces agents aux différentes formations proposées aux niveaux central et éventuellement local.

Les enjeux de régulation renforcée du secteur imposent une réflexion attentive sur les moyens et la préservation des compétences.

5. Le déploiement de la charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent »

La démarche est étendue aux entreprises de transport routier de voyageurs (TRV). Les outils et les fiches actions initialement à l'intention des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) ont été modifiés afin d'intégrer les spécificités liées au transport de voyageurs. Vous faciliterez la déclinaison de ce nouveau volet de la démarche au niveau régional en sensibilisant les entreprises et les acteurs régionaux, en concertation avec les directions régionales de l'ADEME.

Le déploiement de la démarche dans le secteur du TRM doit se poursuivre. Par ailleurs, les premières entreprises de TRM engagées dans la démarche parviennent en 2011 à la fin de leur engagement. Au-delà du bilan effectué par l'ADEME, il convient d'encourager ces entreprises à prolonger leur engagement, en développant de nouveaux axes de progrès pour réduire les émissions de CO₂.

Une circulaire vous sera prochainement adressée pour préciser les modalités de ces actions.

Annexe II

Le contrôle en entreprise et sur route

Résumé :

Les orientations de la politique de contrôle des transports routiers conduisent à renforcer les contrôles en entreprise tout en continuant à satisfaire les objectifs de contrôle sur route.

Il est demandé aux « DREAL »¹ un échange annuel avec la DGITM sur la manière dont sont déclinées en région les orientations nationales.

Il est souhaitable que les directeurs de DREAL rencontrent régulièrement leurs homologues des autres départements ministériels concernés par la politique de contrôle des transports routiers : forces de l'ordre, inspection du travail, concurrence et répression des fraudes, parquet.

Les orientations énoncées ci-dessous relèvent de plusieurs réglementations. Dans le respect des objectifs communautaires et nationaux, il vous appartient d'en proposer une déclinaison dans le cadre du plan régional de contrôle des transports routiers que vous mettez en place en coordination avec les autres services en charge du contrôle des transports routiers (police, gendarmerie, inspection du travail, douane), qui tiennent compte des spécificités du transport routier dans votre région. Aussi, il vous est demandé de communiquer à DGITM/DST/TR4 :

-les orientations fixées à vos services en charge des activités de régulation du transport routier, au plus tard le **1^{er} septembre de chaque année.**

-à l'issue du dialogue de gestion, les objectifs définitifs de vos services, pour l'année n+1 au plus tard le **31 décembre de l'année n.**

Ces orientations et ces objectifs, issus d'une déclinaison régionale des orientations nationales, feront l'objet d'un échange avec la sous-direction des transports routiers (DGITM/DST/TR) à l'automne de l'année n.

1. La répartition des moyens dédiés au contrôle sur route et au contrôle en entreprise

Les contrôles sur route sont d'autant plus fructueux qu'ils sont complétés au maximum par des contrôles en entreprise, ciblés, appuyés sur une coopération avec d'autres départements ministériels, comme l'a montré par la mise en évidence récente d'une multiplication des pratiques de fraudes fiscales avec recours à l'emploi illégal de conducteurs « à bas coûts ». Cette politique nécessite de développer dans les services des DREAL la pratique du contrôle en entreprise. En la matière, l'analyse financière fournit des indicateurs permettant d'identifier certaines pratiques telles qu'une politique de prix anormalement bas, le dévoiement de sous-traitance, le travail dissimulé (cf. le guide méthodologique d'analyse économique simplifié, édition décembre 2010).

¹ Le terme « DREAL » désigne ici comme dans la suite du texte la direction en charge des politiques de transports routiers DRIEA, DREAL et DEAL.

2. Le contrôle du respect de la réglementation sociale

Les objectifs restent ceux définis par les objectifs généraux de contrôle en matière sociale qui ont été fixés par la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 modifiée par la directive 2009/4/CE de la Commission.

Une attention particulière sera apportée à la lutte contre la fraude à l'utilisation du chronotachygraphe numérique, qui est une priorité fixée au niveau communautaire par la directive 2009/4/CE. Vous veillerez à informer régulièrement la sous-direction TR sur les résultats de la détection de fraudes, en précisant si des pratiques frauduleuses nouvelles apparaissent sur le terrain. La sous-direction TR participe au niveau européen à un groupe de travail spécifique consacré aux fraudes dans le cadre de l'association des forces de l'ordre européenne (TISPOL) et pourra donc utiliser ces informations pour informer ou alerter les représentants d'autres Etats membres notamment sur les fraudes impliquant des ressortissants ou des entreprises de ces Etats. Elle pourra aussi, grâce à ces informations, actualiser les programmes d'information et de formation des agents de contrôle mise en place pour faciliter la détection des fraudes concernées.

Le nombre de journées de travail contrôlées doit être au moins égal à :

- en entreprises : 2 200 jours de travail des conducteurs, par contrôleur et par an
- sur route : 4 864 jours de travail des conducteurs, par contrôleur et par an

Les objectifs de contrôle sur route sont fixés, pour chaque contrôleur, sur la base de 2 opérations de contrôle par semaine en moyenne, de 4 véhicules contrôlés par opération en moyenne, de 32 semaines par an (hors congés, formations...), du contrôle d'une période de 29 jours calendaires par conducteur.

3. Le contrôle des véhicules de transport de marchandises dangereuses

L'objectif national reste fixé dans le cadre de la LOLF à 6% de véhicules de transports de marchandises dangereuses contrôlés par rapport au nombre total des véhicules contrôlés.

Le contrôle de véhicules de TMD peut se faire sur route et en entreprise.

4. Le contrôle des surcharges

Un dispositif progressif a été mis en place par décret n°2011-64 du 18 janvier 2011, en vue d'autoriser la circulation à 44 tonnes des poids lourds. Ce dispositif est encadré afin de limiter l'impact sur les chaussées des quatre tonnes supplémentaires autorisées et d'optimiser le bilan environnemental de la mesure.

Le contrôle des charges doit pouvoir accompagner cette mesure et devenir une condition *sine qua non* pour assurer concomitamment des objectifs de sécurité routière, de conservation de notre patrimoine routier et d'amélioration de la compétitivité du secteur. La mesure de l'activité de contrôle des charges (nombre de véhicules contrôlés et nombre d'infractions relevées) opérée au moyen des stations de préselection des véhicules doit faire l'objet chaque année d'une remontée semestrielle spécifique à DGITM/DST/TR4 au 30 juin et au 31 décembre, dès lors qu'elle n'est pas enregistrée par un agent de contrôle habilité d'une DREAL.

Un nouveau système de sanction des surcharges a été introduit par décret n° 2011-368 du 4 avril 2011. Il devrait permettre, par son caractère dissuasif, un plus grand respect des limites de charges. Ce décret introduit également de nouvelles habilitations des contrôleurs des transports terrestres. Vous veillerez à informer le bureau DGITM/DST/TR4 des difficultés de mise en œuvre que vous constateriez sur le terrain.

5. Le contrôle technique « visuel »

La circulaire du 10 février 2010 reprend les prescriptions de la directive 2000/30/CE visant à développer le contrôle technique de premier niveau.

La sous-direction TR prépare un arrêté visant à modifier l'arrêté du 9 août 2002 et à prendre ainsi en compte les dispositions de la directive 2010/47 relative aux contrôle en bord de route. Par ailleurs, un groupe de travail co-piloté par la DGEC et la DGITM et associant des représentants des services transports en DREAL prépare un référentiel de contrôle technique en bord de route.

Une circulaire vous sera prochainement adressée pour préciser les modalités d'application de ces nouveaux textes.

La sous-direction TR engage également une étude visant à proposer une évolution du cadre réglementaire prévu par le code de la route en matière de règles d'arrimage des véhicules de transport de marchandises et à élaborer un guide de contrôle sur route. L'objectif est de disposer de ces outils à l'horizon 2013. Dans l'intervalle, un minimum de vigilance est à encourager lors des contrôles sur route quant aux conditions d'arrimage des marchandises.

6. Le contrôle du cabotage

Conformément à la circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises, le contrôle du cabotage sur route et en entreprise porte sur les conditions qui doivent présider aux opérations de cabotage.

La méthodologie de contrôle, les infractions contraventionnelles et délictuelles à relever, et les conditions d'immobilisation sont précisées. La circulaire met notamment l'accent sur les enjeux d'une recherche de collaboration et d'investigations interministérielles pour augmenter l'efficacité des contrôles en vue de dissuader la réalisation des opérations de cabotage ne respectant pas les règles d'exécution des services de transport et les règles relatives au travail ou au versement des cotisations sociales ou fiscales.

Des contrôles conjoints ont déjà été mis en œuvre qui ont prouvé leur efficacité par les suites pénales auxquelles ils ont donné lieu. Ce travail doit être poursuivi.

Par ailleurs, vous vous rapprocherez des services de l'inspection du travail afin de participer au contrôle de l'application effective des règles en matière de détachement dans le cadre de prestations de transport routier transnational. La direction générale du travail prépare actuellement, avec l'aide de la DGITM et de plusieurs agents de contrôle de DIRECCTE et de DREAL, un guide méthodologique, dans le cadre d'un projet encouragé par la Commission européenne intitulé TRANSPO (Secteur du **TRAN**Sport routier et détachement des travailleurs (**PO**sting)). L'objectif est de disposer de cet outil en 2012.

7. Le contrôle des transports routiers de voyageurs

Une circulaire annuelle de la DGITM prévoit l'organisation d'opérations spécifiques en période estivale visant à contrôler les autocars. Les dates en sont fixées en coordination avec les autres forces de contrôle.

8. La coopération interministérielle des contrôles

Il est souhaitable d'organiser au moins une fois par an une réunion de concertation avec tous les corps de contrôle au niveau régional associant, le cas échéant, les agents en charge du registre afin de faire le point sur les sujets d'actualité concernant le transport routier et dresser des bilans sur la politique de contrôle routier.

Toute démarche visant à mettre au point, au niveau régional, un protocole de collaboration avec les autres services (forces de l'ordre, mais aussi inspection du travail et inspection de la concurrence et de la répression des fraudes) est à encourager.

Il est de même souhaitable que les directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement rencontrent régulièrement les procureurs généraux et envisagent avec eux des protocoles précisant les montants des consignations, les modalités de suivi des suites pénales et les possibilités objectives d'intervention des agents des DREAL dans l'élaboration d'avis techniques ou de projets d'ordonnances pénales pour le compte du parquet.

9. L'aménagement des aires de contrôle existantes et nouvelles

Chaque DREAL est invitée à élaborer un schéma régional d'aménagement des aires de contrôle en concertation avec les gestionnaires de voiries. Ce schéma doit préciser les critères utilisés pour le choix des lieux de contrôle et leurs aménagements particuliers, le cas échéant, et fournir des informations de base sur l'activité de contrôle qui y est réalisée ou envisagée en rapport avec les flux de transport routier, selon le modèle cartographique proposé par le groupe de travail sur les aires de contrôle qui s'est réuni régulièrement en 2010 et 2011. Il doit préciser en outre le coût des aménagements et leur programmation. Le schéma régional intégrera aussi d'éventuels objectifs de déploiement des équipements de pesage en marche.

Le schéma régional, qui peut être pluri-annuel pour certaines opérations, fera l'objet d'un point annuel de réalisation qui sera transmis à DGITM/DST/TR4 ainsi que, le cas échéant, un bilan de l'usage des systèmes de pesage en marche.

10. L'organisation des moyens dédiés au contrôle et le développement des compétences

Les missions dévolues aux unités de contrôle des transports terrestres se développent, à la fois d'un point de vue quantitatif et qualitatif, avec une double exigence :

- l'élargissement des compétences, avec le contrôle technique sur route et le contrôle de l'écotaxe PL à venir, par exemple.
- les opérations de contrôle de nuit et de fin de semaine en progression de 45% entre 2006 et 2010. Cet effort se poursuivra sur les axes les plus circulés.

La professionnalisation des agents chargés du contrôle des transports terrestres et le développement de leurs capacités à détecter certaines fraudes (fraudes au chronotachygraphe, fraudes à l'application des diverses réglementations sociales dans le cadre de l'ouverture du marché européen, contrôle des transports de matières dangereuses...) constituent donc des axes essentiels de renforcement de l'efficacité des contrôles routiers.

Les DREAL doivent ainsi veiller à maintenir et développer la compétence des contrôleurs des transports terrestres et, dans cet objectif, élaborer un plan régional qui rendra compte de leurs actions dans les champs suivants :

- déploiement des effectifs dédiés,
- actions de formation données et reçues et de participation aux réseaux métiers,
- recherche des synergies dans les domaines du contrôle du transport routier et du contrôle des véhicules,
- sécurisation de la régie de recette (cf. circulaire du 10 février 2010),
- valorisation des actions de contrôle aussi bien à l'intérieur de la DREAL que vis-à-vis des professionnels.

La qualité de l'utilisation des outils informatiques de suivi des activités de contrôle par les agents chargés du contrôle des transports routiers a beaucoup augmenté ainsi qu'en témoignent le nombre et la qualité des données recueillies en 2010. Il convient de poursuivre dans cette voie. Le développement en 2012 du nouvel outil informatique de contrôle GRECO WEB y contribuera en rendant les saisies plus conviviales.