

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE CHARGÉ  
DES TRANSPORTS,  
DE LA MER ET DE LA PÊCHE

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*Direction des services de transport*

*Sous-direction des transports routiers*

**Circulaire du 30 juillet 2012 relative à la régulation et au contrôle des transports routiers complétant la 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 : TRAT1229135C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

**Résumé :** le secteur des transports routiers est entré dans une période déterminante. Les missions de régulation que la DRIEA, les DREAL (1) et les DEAL exercent sont stratégiques. Il s'agit, d'une part, de mettre en œuvre 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'État 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, est dans une période conjoncturelle difficile. La reprise observée en 2011 n'a pas permis aux entreprises de retrouver leur niveau d'activité d'avant crise. Depuis fin 2011, une dégradation économique du secteur est à nouveau observée. La présente circulaire confirme et complète, dans ce contexte, les orientations des services en matière de politique des transports routiers pour les années à venir, fixées par la 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.

**Catégorie :** mesure d'organisation des services.

**Domaine :** transport, sécurité routière, environnement.

**Mots clés libres :** transport routier, marchandises, voyageurs, transports légers, cabotage, emploi, réglementation sociale, compétitivité, réduction émissions CO<sub>2</sub>, équipement, contrôle, compétences.

**Références :**

- 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 n° 79-222 du 6 mars 1979 relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs ;
- Décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif au transport routier de voyageurs ;
- 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 ;

(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.

Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif au transport routier de marchandises ;  
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 ;  
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 ;  
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 états généraux du transport routier de marchandises, rapport de mars 2011.

*Circulaire complétée* : 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.

**Annexes :**

- Annexe I. – Suivi quantitatif du dispositif « transport routier léger ».
- Annexe II. – Suivi quantitatif du stage d'actualisation des connaissances.
- Annexe III. – Les relations avec la profession et la tenue des registres.
- Annexe IV. – Contrôle en entreprise et sur route.

**Publication :**

BO, site [circulaires.gouv.fr](http://circulaires.gouv.fr)

*Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la pêche et de la mer, aux 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 Île-de-France ; direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement) ; préfets de département (direction départementale des territoires) (pour exécution) ; ministère de l'intérieur (DGGN, DCCRS, DCSP, DCPF, DMAT, DSCR) ; préfecture de police de Paris (SDSCR) ; ministère de l'économie et des finances (DGDDI, DGCCRF) ; ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social (DGT) ; ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (DGPR, DGEC) (pour information).*

La circulaire du 13 juillet 2011 explicite vos 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 l'application de la mise en œuvre des mesures décidées à la suite des états généraux du transport routier de marchandises.

Cette circulaire demeure d'actualité dans ses orientations essentielles qui prenaient déjà en compte la nouvelle réglementation du transport routier résultant de la mise en œuvre des dispositions du paquet routier composé des trois règlements (CE) n° 1071/2009, n° 1072/2009 et n° 1073/2009 du 21 octobre 2009.

L'objectif de la présente circulaire est, en complément de la précédente, d'ajuster et de préciser les conditions dans lesquelles doivent être mis en œuvre la régulation et le contrôle des transports routiers en 2013 en prenant en compte les modifications intervenues dans la législation nationale à la suite de l'adoption des mesures visant à mettre en place le paquet routier.

Depuis le 13 juillet 2011, ont en effet été publiés :

- le 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 ;
- onze arrêtés d'application et neuf décisions publiés au *Bulletin officiel* ;
- la circulaire d'application du 4 mai 2012 relative à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier.

À ce titre, la présente circulaire apporte un éclairage particulier sur le rôle qui doit être celui des DREAL dans la mise en œuvre du nouveau dispositif de délivrance des attestations de capacité professionnelle en matière de transport léger, mais également dans le cadre du stage d'actualisation des connaissances pour les gestionnaires n'ayant pas exercé au cours des cinq dernières années.

La circulaire apporte également des informations sur les évolutions réglementaires récentes ou en préparation ayant vocation à influencer les pratiques de contrôle.

## I. – Ajustement et précisions sur les orientations de contrôle

### 1. La mise en œuvre des nouveaux agréments de centres de formation

#### 1.1. Le nouveau dispositif de délivrance des attestations de capacité professionnelle en transport routier léger de personnes et de marchandises

Dans le prolongement de l'adoption des textes mettant en œuvre le paquet routier, une réflexion menée avec les DREAL, les organisations professionnelles et des opérateurs en matière de formation professionnelle a conduit à instituer à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012 un nouveau dispositif de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle pour le secteur du transport léger.

Ainsi, il incombe aux centres de formation en transport routier léger d'organiser des sessions de formation puis d'examen au profit des personnes désireuses d'obtenir la capacité professionnelle spécifique en transport de marchandises ou en transport de personnes. Il leur faudra au préalable avoir obtenu l'agrément des DREAL. Un guide méthodologique destiné à les accompagner dans cette phase d'agrément leur a été adressé le 12 juillet 2012.

Afin de s'assurer que ce dispositif se déploie dans des conditions satisfaisantes, il paraît indispensable que ces centres de formation soient contrôlés par les services de l'État. Pour ce faire, il convient de distinguer plusieurs situations :

- les centres qui se font connaître pour la première fois des services des DREAL à l'occasion du dépôt d'une demande d'agrément pour le dispositif « transport léger » devront faire l'objet d'une vigilance particulière et être contrôlés dans les douze mois de leur agrément ;
- s'agissant des centres existants et qui souhaitent se faire agréer pour le nouveau dispositif, des objectifs de contrôle différenciés doivent être assignés :
  - régions comportant de 1 à 5 centres : au minimum 2 centres par an ;
  - régions comportant de 6 à 10 centres : au minimum 3 centres par an ;
  - régions comportant plus de 10 centres : au minimum 4 centres par an (l'objectif étant à adapter pour les régions telles que l'Île-de-France où sont agréés de nombreux centres).

Par ailleurs, il conviendrait que les services des DREAL assurent une participation régulière aux jurys d'examen, selon des modalités qu'il leur reviendra de définir, l'objectif étant de participer, au minimum, à 1 session sur 2 dans les régions où peu de centres sont établis ou à 1 session tous les mois dans les régions où de nombreux examens sont organisés.

Ces objectifs peuvent faire l'objet d'une mise au point entre le service chargé des transports routiers dans les DREAL et la direction des services de transport pour les adapter à la situation diversifiée sur le territoire en termes d'implantation des centres. Enfin, afin de dresser une première tendance de la mise en œuvre de ce nouveau dispositif, il conviendra pour chaque DREAL de transmettre à la sous-direction des transports routiers des éléments statistiques dont le détail figure à l'annexe I, à la fin du premier trimestre 2013, puis à la fin du premier trimestre de l'année N + 1, pour les années suivantes. Cette transmission devra également comporter une analyse qualitative des constats effectués lors de la participation au jury d'examen et lors des contrôles des centres.

#### 1.2. Le nouveau stage d'actualisation des connaissances pour les gestionnaires

La nouvelle réglementation relative à l'accès à la profession a institué la faculté, pour le préfet de région, d'assujettir au suivi d'un stage d'actualisation des connaissances d'une durée de trente-cinq heures, les gestionnaires d'entreprise qui n'auraient pas exercé de fonction de direction au sein d'une entreprise de transport au cours des cinq dernières années.

À l'instar du dispositif mis en œuvre pour le transport léger, les centres de formation dispensant ces stages devront faire l'objet d'un agrément délivré par les DREAL. Toutefois, les modalités d'agrément seront adaptées dans ce cas, le dispositif ne se traduisant pas par l'organisation d'un examen et ne donnant lieu qu'à la délivrance d'une attestation de suivi de la formation. Il appartiendra toutefois, au moment de l'instruction du dossier d'agrément, d'apporter une attention particulière aux mesures proposées par l'organisme de formation pour lutter contre l'absentéisme.

Il appartiendra également aux DREAL d'adresser à la sous-direction du transport routier des éléments statistiques dont le détail figure à l'annexe II, à la fin du premier trimestre 2013, puis à la fin du premier trimestre de l'année N + 1, pour les années suivantes. Cette transmission devra également comporter une analyse qualitative.

## 2. Le cabotage routier

Le cabotage routier est devenu accessible aux entreprises de transport de deux nouveaux États membres : la Bulgarie et la Roumanie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Donc le caractère prioritaire donné à

vos services en ce qui concerne le contrôle des conditions de réalisation des opérations de cabotage est réaffirmé et la détection des fraudes pouvant intervenir dans ce cadre doit être poursuivie sans relâche.

Par ailleurs, vous veillerez à poursuivre le travail de coopération avec les autres corps de contrôle, qui permet de recouper plus efficacement les données et de lutter efficacement contre les fraudes fiscales et sociales, notamment le recours au travail illégal. Le rapport final élaboré dans le cadre du projet international Transpo (Road Transport Sector and Posting of Workers), visant notamment à accompagner le travail de contrôle des agents chargés de l'inspection du travail, est mis en ligne sur les sites intranet de la DGT et de la DGITM. Ce rapport, en particulier le volet français, peut contribuer utilement à améliorer la coopération opérationnelle entre CTT et agents de l'inspection du travail afin de lutter plus efficacement contre les fraudes au détachement et contre le travail illégal.

## II. – Les évolutions réglementaires récentes ou en préparation appelées à faire évoluer les pratiques de contrôle ou s'inscrivant dans les processus de sanctions

### 1. *Le projet de décret relatif à la Commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives*

Les travaux de mise en place des nouvelles commissions nationale et régionales des sanctions administratives rendus nécessaires par la suppression du Conseil national des transports et par la mise en œuvre des nouvelles conditions d'accès à la profession prévues par le règlement (CE) 1071/2009 se sont poursuivis à partir de l'automne 2011 en étroite collaboration avec les services des DREAL. Le projet de décret qui a vocation à se substituer au décret n° 84-139 du 24 février 1984 relatif au Conseil national des transports, aux comités régionaux des transports et aux commissions régionales des sanctions administratives a déjà été examiné par le Conseil supérieur des tribunaux administratifs et des cours d'appel et sera examiné par le Conseil d'État et publié avant la fin de l'année 2012.

Les DREAL auront la tâche de mettre en place les nouvelles commissions régionales des sanctions administratives (CRSA) et seront aidées pour cela par un guide en cours de réalisation. Chaque année un rapport quantitatif et qualitatif des travaux de la CRSA est remonté par chaque DREAL à la fin du premier trimestre de l'année N + 1 à DGITM/DST/TR4 qui peut ainsi établir le bilan national annuel des travaux des CRSA. La partie qualitative gagnera à être particulièrement nourrie afin de suivre la mise en œuvre des CRSA sous leur nouvelle forme. Elle pourra ainsi alimenter un bilan national du fonctionnement de la procédure précontentieuse (travaux des CRSA et travaux de la CSA nationale).

Le nouveau modèle de rapport quantitatif et qualitatif des travaux de la CRSA tenant compte des nouvelles compétences des CRSA vous sera transmis prochainement par DGITM/DST/TR4.

### 2. *Le contrôle technique routier*

La directive 2010/47 sur le contrôle technique en bord de route qui a modifié la directive 2000/30 a apporté des précisions sur les points devant être contrôlés en bord de route et également sur les défauts pouvant être décelés sur les points à contrôler. Les représentants du groupe de travail « Synergies contrôle véhicules/contrôles routiers » ont travaillé sur la transposition en droit national de la directive et, à cet effet, sur l'arrêté du 12 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 9 août 2002 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires. Une circulaire et un guide de contrôle seront prochainement diffusés aux DREAL. Vous devrez veiller à l'intégration de cette compétence dans vos plans régionaux de contrôle et au respect des objectifs de déploiement qui seront fixés dans cette circulaire.

### 3. *L'écotaxe poids lourds*

Conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, l'écotaxe poids lourds sera mise en place en 2013.

Elle a pour objectifs de :

- réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises en favorisant les autres modes de transport grâce à un mécanisme de répercussion de la taxe sur les chargeurs ;
- rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances ;
- financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la politique de développement intermodal des transports.

L'écotaxe poids lourds sera mise en fonctionnement le 20 avril 2013 à titre expérimental sur le réseau routier alsacien puis à partir du 20 juillet 2013 sur tout le réseau routier national non concédé et sur le réseau local susceptible de subir un report de trafic.

Les agents de contrôle des DREAL qui bénéficient d'une habilitation prévue au code des douanes pour le contrôle de l'acquittement de la taxe par les véhicules de transport routier empruntant les réseaux routiers soumis à l'obligation d'acquittement devront avoir acquis la compétence de contrôle de l'acquittement de la taxe d'ici à sa mise en place. Des formations à cet effet seront mises en place par le prestataire Ecomouv à leur attention début 2013. Une circulaire spécifique d'objectifs vous sera diffusée début 2013.

4. Par conséquent, la définition des objectifs 2013 de vos services devra intégrer de nouvelles réglementations à contrôler. Aussi vous est-il demandé de définir la feuille de route des services de manière à :

- maintenir un niveau de pression des contrôles « cœur de métier » des contrôleurs ;
- organiser en même temps l'intégration des nouvelles compétences dans une période charnière, qui permette, d'une part, aux agents de développer leurs compétences et, d'autre part, aux professionnels de ressentir le caractère dissuasif des contrôles. Sur ces deux points, vous veillerez à la communication et à la valorisation de l'action de vos services.

### III. – L'amélioration de l'usage et la fiabilisation des données du système d'information des transports routiers

La mise en œuvre du paquet routier modifie progressivement les pratiques des services chargés de la politique des transports routiers dans les DREAL. L'évolution en cours du système d'information GRECO s'est déjà traduite par le déploiement dans les DREAL de l'application GRECO WEB ACCES relative à l'enregistrement des entreprises, qui a donné lieu à une journée de formation à laquelle ont pu participer tous les agents des DREAL chargés de la tenue du registre des entreprises de transport. L'application GRECO WEB CONTROLE relative à l'enregistrement des contrôles sera déployée dans les DREAL en septembre 2012. Dès la fin des opérations de test du fonctionnement de ces applications, des formations seront assurées dans chaque région par des formateurs que les DREAL ont désignés, à l'attention desquels est actuellement réalisée, par un groupe pilote, une valise pédagogique complète. Ces formateurs auront été préalablement formés à l'échelon national à l'utilisation de cette valise.

Vous veillerez tout particulièrement à la bonne appropriation de ces nouveaux outils et fixerez à vos agents des objectifs de fiabilisation et d'enregistrement, dans des délais rapides, des données.

### IV. – L'amélioration de la qualité du retour sur la manière dont sont déclinées les orientations nationales

Les fiches III et IV annexées à la présente circulaire ont pour but de vous apporter des éléments complémentaires spécifiques de méthode pour la mise en œuvre des orientations définies par la circulaire du 13 juillet 2011 et par la présente circulaire. L'annexe III concerne les orientations et méthodologies spécifiques aux relations avec la profession et à la tenue des registres. L'annexe IV concerne les orientations et méthodologies spécifiques aux contrôles en entreprise et sur routes.

Vous veillerez tout particulièrement à respecter le retour demandé par DGITM/DST sur le bilan de l'année et la feuille de route fixée à vos services pour l'année N + 1. Ce retour vous est demandé au plus tard à la fin du premier trimestre N + 1. Même si cette attente est rappelée dans chaque annexe, il vous est recommandé de regrouper les éléments dans un document unique à l'attention de la DGITM (bilan de l'année N et orientations régionales de l'année N + 1). Vous veillerez à y développer, au-delà de l'atteinte des objectifs quantitatifs, la description de l'organisation mise en place pour améliorer les modalités d'exercice des différentes missions, dans le contexte difficile d'accroissement des points de contrôle. Dans ce cadre, toute démarche visant à clarifier les délégations, sécuriser les actes administratifs, améliorer la traçabilité des contrôles, préciser les processus de conduite des affaires, optimiser l'utilisation des outils de contrôle dont l'effort de modernisation est important, mettre en valeur les efforts consacrés au développement des compétences, fiabiliser GRECO pour perfectionner les ciblage est à valoriser. Cette exigence de retour à DGITM/DST répond à un triple besoin :

- encourager les agents et leur encadrement à s'approprier les transformations des missions ;
- enrichir le dialogue avec DGITM/DST pour permettre à la direction de programme d'affiner les objectifs quantitatifs et qualitatifs demandés ;
- mutualiser davantage les bonnes pratiques au sein des équipes en charge de la régulation du secteur dans les différentes régions.

Vous voudrez bien diffuser le plus rapidement 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 sera également communiquée au ministère de l'intérieur, au ministère de l'économie et des finances, au ministère de la justice et au ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.

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

Fait le 30 juillet 2012.

Pour le ministre délégué et par délégation :

*Le directeur des services de transport,*  
T. GUIMBAUD

*La directrice, adjointe du secrétaire général,*  
P. BUCH

## ANNEXE I

### SUIVI QUANTITATIF DU DISPOSITIF « TRANSPORT ROUTIER LÉGER »

Année :  
DREAL de :

	TRANSPORT de personnes	TRANSPORT de marchandises	TOTAL
Nombre de centres de formation ayant déposé une demande.			
Nombre de demandes acceptées.			
Nombre de demandes rejetées.			
Nombre de retraits d'agrément.			
Nombre de sessions de formation organisées : – en présentiel ; – à distance (e-learning, correspondance) ou autre.			
Nombre de sessions d'examen organisées.			
Nombre de stagiaires ayant suivi les sessions de formation.			
Taux de réussite global à l'examen : – formation suivie en présentiel ; – formation suivie à distance ou autre.			
Nombre de recours traités sur la notation.			
Nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées : – par la voie de l'examen ; – par la voie de l'équivalence de diplôme ; – par la voie de l'expérience professionnelle.			

Il convient de mentionner :

- le nombre de centres agréés au total dans la région ;
- le nombre de jurys d'examen auquel la DREAL a participé ;
- le nombre de contrôles effectués dans des centres agréés.

Le rapport transmis à la sous-direction TR, à la fin du premier trimestre de l'année N + 1, devra comporter une analyse qualitative.

## ANNEXE II

### SUIVI QUANTITATIF DU STAGE D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES

	PERSONNES		MARCHANDISES		TOTAL
	< 9 places	> 9 places	< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	
Nombre de centres de formation ayant déposé une demande.					
Nombre de demandes acceptées. Nombre de demandes rejetées.					
Nombre de retraits d'agrément.					
Nombre de session de formation organisées : - en présentiel ; - à distance (e-learning, correspondance) ou autre.					
Nombre de stagiaires ayant suivi les sessions de formation.					

Le rapport transmis à la sous-direction TR, à la fin du premier trimestre de l'année N + 1, devra comporter une analyse qualitative.



## ANNEXE III

### ORIENTATIONS ET MÉTHODOLOGIES SPÉCIFIQUES AUX RELATIONS AVEC LA PROFESSION ET À LA TENUE DES REGISTRES

Les orientations de la circulaire du 13 juillet 2011 demeurent en vigueur.

Le rapport transmis à la sous-direction TR, à la fin du premier trimestre de l'année N + 1, devra comporter une analyse qualitative.

Métier support de l'activité, le transport routier de marchandises est confronté aux conséquences du ralentissement économique.

La nette reprise enregistrée à partir de la fin de l'année 2010 jusqu'au milieu de l'année 2011 n'a pas permis aux entreprises de retrouver leur niveau d'activité d'avant-crise. Depuis le troisième trimestre du précédent exercice, une dégradation économique du secteur est observée. Cette dégradation accélérée survient dans un contexte de fragilité des structures de bilan et d'exploitation d'entreprises qui n'ont, pour la plupart, pas encore récupéré des difficultés des années 2009-2010. Les perspectives établies par les dernières enquêtes de conjoncture témoignent d'une poursuite de la baisse de l'activité et d'un repli de nombreux indicateurs.

Dans ce contexte, il est essentiel que les directions régionales chargées des transports assurent un suivi attentif de l'évolution de la situation financière des entreprises, et notamment de la capacité financière. Dans le cas où la capacité financière d'une entreprise de transport deviendrait insuffisante, il vous appartient d'agir avec discernement et de déterminer s'il s'agit de déficiences structurelles ou si la situation résulte de difficultés conjoncturelles. Ces dernières ne doivent en aucun cas conduire à des radiations automatiques. Il vous appartiendra, à partir de l'analyse des documents transmis par l'entreprise et de l'accompagnement mis en place par vos services, de déterminer si l'entreprise peut revenir à un niveau de capacité financière conforme à la réglementation dans un délai maximum de trois ans.

Toutefois, la prise en compte d'un contexte économique difficile ne doit pas conduire au maintien d'entreprises structurellement non viables dont l'activité est susceptible de perturber le fonctionnement et la régulation du marché par des pratiques de concurrence déloyale risquant de fragiliser davantage l'ensemble du secteur.

À cet effet, un nouveau guide d'analyse financière des entreprises de transport routier a été élaboré pour aider les services à évaluer la situation réelle des entreprises et à mettre en œuvre, le cas échéant, les procédures les plus adaptées, qu'il s'agisse de l'accompagnement des entreprises en difficulté ou de décisions de retrait d'autorisation d'exercer la profession.

Il vous est enfin rappelé qu'en cas d'ouverture d'une procédure de sauvegarde ou de redressement judiciaire concernant une entreprise de transport public routier, le plan de continuation doit prendre en compte l'objectif de recapitalisation au titre du respect de la condition de capacité financière. Vous veillerez ainsi à informer le tribunal de commerce et l'administrateur judiciaire de la situation de l'entreprise au regard de l'application de la réglementation.

## ANNEXE IV

### ORIENTATIONS ET MÉTHODOLOGIES SPÉCIFIQUES AUX CONTRÔLES EN ENTREPRISE ET SUR ROUTE

Les orientations de la politique de contrôle des transports routiers et la méthode de mise en œuvre fixées à l'annexe II de la circulaire du 13 juillet 2011 demeurent en vigueur.

Toutefois, afin de permettre à DGITM/DST/TR4 de préparer dans de bonnes conditions les objectifs et la circulaire fixant les objectifs de l'année  $N+2$ , il convient dorénavant de transmettre à DGITM/DST/TR4, au plus tard le 1<sup>er</sup> mars de l'année  $N+1$ , le bilan de vos services en charge des activités de régulation du transport routier de l'année  $N$  et les orientations fixées à ces services pour l'année  $N+1$ . Cette nouvelle échéance permettra également que puissent se tenir des échanges entre chacun de vos services et la sous-direction des transports routiers entre le 15 mars et le 31 mai de l'année  $N+1$ .

Les orientations et éléments de méthodes complémentaires à ceux de la circulaire du 13 juillet 2011 sont les suivants.

#### **1. L'utilisation et la répartition des moyens dédiés au contrôle sur route et aux contrôles dans les entreprises**

Les recommandations fixées dans la circulaire du 13 juillet 2011 demeurent valables. Les objectifs de contrôle dans les entreprises de transport, des journées de travail des conducteurs, en application de la réglementation sociale européenne n'étant pas encore atteints, avec une moyenne de 1 681 journées de travail des conducteurs contrôlées par CTT en 2011 (objectif fixé sur le plan national : 2 200), il convient de poursuivre l'effort pour les atteindre. Au-delà des seuls objectifs de la réglementation sociale européenne, vous veillerez également à ce que votre plan de contrôle en entreprises soit ciblé par rapport à votre connaissance du tissu d'entreprises de la région, en tenant aussi compte des contrôles en entreprise dont tout ou partie des véhicules ne relèvent pas de la RSE (cas des transports légers).

Il est rappelé par ailleurs que l'utilisation des terminaux de paiement électroniques (TPE) pour la perception des amendes et consignations doit progresser. Le taux national du montant total des amendes et consignations perçus par ce moyen a été de 13,79 % en 2009 et de 17,75 % en 2010. Je vous demande en conséquence, afin d'optimiser l'utilisation de ces moyens et de contribuer à la sécurité de vos agents ainsi qu'à la sécurisation des recettes des amendes et des consignations qu'ils perçoivent, de fixer à vos agents un taux d'utilisation des TPE de 25 %. Ce taux sera progressivement augmenté chaque année. Vous voudrez bien rendre compte des difficultés éventuelles d'application de cette mesure.

#### **2. Le contrôle de la réglementation sociale européenne**

Les objectifs fixés par la circulaire du 13 juillet 2011 conformes à ceux attendus en application de la réglementation sociale européenne, qui n'a pas été modifiée, restent applicables. Les résultats du contrôle sur route des journées de travail des conducteurs se sont situés en 2011 au-dessus de la cible fixée, à savoir 5 691 journées de travail des conducteurs par CTT, donc il convient de se saisir de la pause européenne sur l'élévation du nombre de journées de travail des conducteurs à contrôler pour poursuivre et développer les recherches et investigations sur les fraudes à l'utilisation du chronotachygraphe ainsi qu'à la réglementation du travail (travail dissimulé). Vous voudrez bien veiller à ce qu'une formation soit mise en place en interne à votre service par un contrôleur expert en recherche de fraudes à l'attention de tous les autres contrôleurs ou bien que les contrôleurs de votre région suivent dès que possible les formations à la détection des fraudes organisées dans le cadre du plan national de formation. La détection des fraudes, priorité nationale, doit devenir une préoccupation de chaque contrôleur et non plus seulement de quelques experts.

Il est rappelé que deux sessions annuelles dites « masterclass fraudes » sont organisées dans le cadre d'Euro contrôle route et permettent un échange avec les collègues des autres États membres sur ce thème. Les contrôleurs intéressés par cette formation échange doivent être incités à s'inscrire en répondant à l'appel à candidature lancé chaque année.

#### **3. Le contrôle des véhicules de transport de matières dangereuses**

Les résultats de l'objectif fixé au niveau national ayant dépassé la cible fixée, à savoir, en 2011, 6,8 % de contrôles de véhicules de transport de matières dangereuses (cible fixée : 6 %) par rapport

au nombre total de véhicules de transports routiers contrôlés grâce aux contrôles réalisés sur les camions-citernes, il convient à présent, plutôt que d'augmenter l'objectif quantitatif, d'accentuer le nombre de contrôles des véhicules de transport de colis de matières dangereuses. Des modules de formation de perfectionnement seront prochainement mis en place à cet effet sous pilotage DGPR/MTMD.

#### 4. Le contrôle des surcharges

Il est rappelé que la mesure de l'activité de contrôle des charges (nombre de véhicules contrôlés et nombre d'infractions relevées) opérée au moyen des stations de présélection 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 dans GRECO par un agent de contrôle habilité d'une DREAL. Les difficultés de mise en œuvre constatées sur le terrain doivent être communiquées au bureau DGITM/DST/TR4.

Afin de pallier les éventuels non-remplacements des peseurs, il est possible d'équiper les CTT de systèmes de pesage légers et mobiles afin de leur permettre de réaliser des pesages lors de leurs opérations de contrôle habituelles.

Par ailleurs, une étude est actuellement en cours pour permettre le transfert automatique des données du pesage de l'application informatique des stations de pesage vers l'application GRECO.

#### 5. Le contrôle technique visuel

Les travaux de transposition de la directive 2010-47 s'achevant, des formations de perfectionnement pour que les contrôleurs des transports terrestres acquièrent les compétences pour réaliser les contrôles techniques routiers ne nécessitant pas d'équipements de contrôle spécifiques seront mises en place courant 2013. Les DREAL devront en conséquence désigner un CTT qui deviendra le référent contrôle technique routier de leur DREAL, bénéficiera d'une formation adaptée à cet effet et sera chargé, à l'issue de cette formation, de former les CTT de sa région. Les DREAL comportant un effectif de CTT volumineux ou dont le territoire est particulièrement étendu, pourront désigner un référent supplémentaire pour faciliter la transmission de compétences dans leur région. DGITM/DST/TR vous demandera, fin septembre 2012, de lui communiquer la liste des référents désignés.

#### 6. Les coopérations-échanges des contrôleurs des transports terrestres organisées sous l'égide d'Euro contrôle route (ECR)

Ces coopérations-échanges, réservées aux contrôleurs des transports terrestres, sont destinées à favoriser l'harmonisation de leurs pratiques de contrôle et la mutualisation des expériences de contrôle. Elles sont soit multilatérales soit bilatérales. Dans le cadre de ces coopérations, les contrôleurs travaillent en général sur le contrôle de la réglementation sociale européenne, sur le contrôle de l'utilisation du chronotachygraphe numérique, sur les fraudes au chronotachygraphe rencontrées, sur l'arrimage, sur les outils de contrôle utilisés lors de contrôles, ainsi que sur le contrôle technique routier.

Une instruction d'appel à candidatures vous est adressée chaque année au premier trimestre.

À partir de 2013, vous ferez formaliser par chaque agent participant à une coopération-échange un bilan de ce qu'il a retenu, susceptible d'améliorer la pratique du contrôle en France. Un support type sera diffusé par DGITM/DST/TR4 dans le cadre de l'appel à candidatures pour les coopérations-échanges 2013. La synthèse de chaque contrôleur concerné devra être adressée à TR4 au plus tard deux mois après le retour de coopération-échange, sous couvert de sa hiérarchie. Un recensement des observations de tous les participants sera élaboré par TR4 et diffusé à toutes les DREAL.

#### 7. La collaboration interministérielle

Les sujets pouvant être évoqués lors des rencontres entre les DREAL et les procureurs généraux ont été précisés dans l'annexe II à la circulaire du 13 juillet 2011. Les sujets suivants peuvent également être évoqués afin de contribuer à un bon traitement des procédures judiciaires dans les parquets : le choix du responsable pénal (conducteurs ou entreprises) selon les types d'infractions constatées en bord de route, ainsi que le mode de constat (timbres-amendes ou bien procès-verbaux) des infractions en cas de cumuls de dépassements des poids autorisés.