RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l’économie et des finances

Ministère de l’intérieur

Ministère du redressement productif

Ministère du travail, de l’emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social

Ministère délégué auprès du ministère de l’écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

ITM

Instruction du gouvernement du 24 décembre 2013

relative à la régulation et au contrôle des transports routiers

NOR : TRAT1327101J

(Texte non publié au Journal officiel)

Le ministre de l’économie et des finances,

Le ministre de l’intérieur,

Le ministre du redressement productif,

Le ministre du travail, de l’emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social,

Le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

à

Pour exécution

- Préfets de police
- Préfets de région
- Direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement (DREAL)
- Direction régionale et interdépartementale de l’équipement et de l’aménagement d’Ile-de-France (DRIEA IF)
- Direction de l’environnement, de l’aménagement et du logement (DEAL)
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l’emploi (DIRECCTE)
- Commissaires au redressement productif
- Préfets de département
- Ministère de l’économie et des finances : Direction générale des douanes et des droits indirects,

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

- Ministère de l'intérieur : Direction générale de la police nationale, Direction générale de la gendarmerie nationale, Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité, Direction centrale de la sécurité publique, Délégation à la sécurité et la circulation routières, Préfecture de police de Paris

- Ministère du redressement productif : Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services

- Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social : Direction générale du travail

- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction générale de la prévention des risques, Direction générale de l'énergie et du climat

Pour information

- SGG
- SG MEDDE
- Ministère de la Justice : direction des affaires criminelles et des grâces

Résumé :
La présente instruction a pour objectif de préciser les enjeux attachés aux missions de régulation du secteur des transports routiers. Elle définit les orientations prioritaires de l'action des services régionaux des différents départements ministériels impliqués dans ces missions.

Catégorie : mesure d'organisation des services	**Domaine** : transport routier, sécurité routière, concurrence, environnement
Mots clés liste fermée :	**Mots clés libres :** régulation, contrôles, transports routiers, marchandises, voyageurs, transports légers, cabotage, travail illégal, emploi, réglementation sociale, compétitivité, réduction émissions $C0_2$, 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
-règlement (CEE) n° 3821-85 du Conseil du 20 décembre 1985
-règlement (CE) n° 561-2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006
-directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006
-directive n° 2000/30/CE modifiée relative au contrôle technique routier
-directive n° 2009/40/CE modifiée relative au contrôle technique
- loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports
- code de la route
- code des transports
- code de commerce
- code des douanes
-décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif au transport routier de marchandises
-décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif au transport routier de voyageurs
-décret n° 79-222 du 6 mars 1979 relatif aux transports routiers internationaux 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
-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 -décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier -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 -arrêté du 9 août 2002 modifié relatif au contrôle technique routier -circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises -circulaire interministérielle n° INTK1300188C du 11 février 2013 relative à la mise en œuvre du plan national contre le travail illégal 2013-2015 -circulaire n° TRAT1305857C du 27 mai 2013 relative aux modalités de mise en œuvre, au niveau régional, de la « Charte $C0_2$, les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises et de voyageurs
Circulaire(s) abrogée(s) : Cette instruction abroge les circulaires du 13 juillet 2011 (DEVT1118672C) et du 30 juillet 2012 (TRAT1229135C) relatives aux orientations en matière de régulation des transports routiers.
Date de mise en application : dès publication
N° d'homologation Cerfa :

Publication	☒BO	☒Site circulaires.gouv.fr	☐Non publiée

Les missions de régulation, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports routiers, sont stratégiques. Elles conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. Elles sont, en conséquence, des leviers essentiels pour atteindre les objectifs en matière de concurrence saine et loyale, de sécurité routière, de protection du patrimoine routier et de progrès environnemental. Ces missions apparaissent encore plus primordiales dans le contexte difficile qui caractérise aujourd'hui le secteur du transport routier (35 000 entreprises – hors messagerie - et 350 000 emplois salariés directs dans le transport routier de marchandises) : situation conjoncturelle négative depuis 2007, crise économique, déséquilibre entre offre et demande, intensification de la compétition entre acteurs européens dans un marché ouvert.

Les missions de vos services, ainsi que votre rôle de coordonnateur régional des services départementaux, dans le respect de prérogatives particulières de l'inspection du travail sont au cœur de l'action de l'État dans ce secteur. La présente instruction précise leurs orientations en matière de politique des transports routiers. Chaque ministère concerné accompagnera la présente instruction par la définition d'indicateurs. Ce sont ces indicateurs qui permettront d'éclairer le pilotage national et régional des politiques du transport routier, de déterminer les objectifs de cette politique en particulier afin de pouvoir endiguer les situations dommageables au pavillon français et à l'économie française et afin de pouvoir lutter efficacement contre l'insécurité routière. Chaque ministère précisera les enjeux de contrôle suivant la méthodologie qui lui est propre.

Un enjeu particulièrement fort s'attache au développement des dynamiques partenariales, des coopérations étroites de l'ensemble des départements ministériels impliqués, chacun dans l'exercice de ses compétences propres et dans le respect de ses prérogatives, ainsi que des différentes échelles de territoire, par exemple dans le processus de contrôle de l'activité du transport routier de marchandises et de voyageurs (entreprises, conducteurs, véhicules). Ainsi, la formalisation de dispositifs régionaux de coordination, en particulier entre DREAL, DIRECCTE devra être systématisée et comprendre non seulement les approches de contrôle mais également

les échanges d'informations nécessaires au ciblage efficient de ces derniers. En effet, ces deux directions régionales disposent, au sein de leurs différents pôles et services, d'informations dont la mutualisation contribuera à une action plus efficace en faveur du respect du droit.

Ce dispositif intégrera également le commissaire au redressement productif, ainsi que le médiateur inter-entreprise.

I. <u>Un enjeu pour l'équilibre et pour l'emploi dans le secteur du transport routier</u>

I.1 Le respect de la règle (cabotage, travail illégal, moins de 3,5t ; ...)

Au delà des priorités que doivent toujours constituer les contrôles du respect de la réglementation sociale européenne dont les objectifs sont cadrés par le niveau européen, il est primordial de pouvoir maintenir et renforcer l'efficience de la pression de contrôle, de pouvoir l'adapter à un contexte conjoncturel et concurrentiel particulièrement difficile ainsi qu'aux évolutions du cadre réglementaire.

Afin de permettre au secteur du transport routier de marchandises d'évoluer dans un contexte de concurrence saine et loyale, la France s'est engagée en 2012/2013 de manière volontariste dans une stratégie d'influence auprès des instances européennes afin de différer toute velléité de libéralisation du cabotage routier, au moins tant qu'une harmonisation ne sera pas effective dans le champ social du secteur du transport routier. Cette action a porté ses fruits, la Commission européenne ayant annoncé en mai 2013 renoncer à toute initiative en ce sens.

Pour autant, il convient de poursuivre les efforts en matière de contrôle, parce que le cabotage irrégulier constitue un facteur de déséquilibre d'un marché national déjà fragilisé et aussi parce que les infractions à la législation relative au cabotage permettent parfois de mettre en évidence des dispositifs sophistiqués de fraude sociale et de travail illégal.

La circulaire interministérielle relative à la mise en œuvre du plan national de lutte contre le travail illégal (PNLTI) du 11 février 2013 prescrit pour 2013-2015 un plan d'action régional (PRLTI). Ce plan est élaboré par le DIRECCTE qui réalise la coordination des travaux de l'ensemble des acteurs concernés. Il comprendra des actions de prévention, de formation et de communication ainsi que des orientations de contrôle et de répression.

Le transport routier de marchandises a été identifié – pour la première fois - comme une priorité du PNLTI 2013-2015. Le phénomène de fraude et de travail illégal touche particulièrement ce secteur. Vous veillerez donc à la participation régulière de la DREAL aux CODAF et, plus généralement, vous veillerez à renforcer les synergies entre DIRECCTE et DREAL indispensables pour appréhender de manière significative les opérations complexes.

Il convient également de souligner que le transport léger constitue un terrain favorable au développement du travail dissimulé, notamment par dissimulation de salariés par emploi de main d'œuvre non déclarée ou par dissimulation d'horaires. Il est important de cibler aussi les donneurs d'ordre qui, dans un certain nombre de cas, créent des conditions de recours au travail dissimulé.

Votre attention doit également être attirée sur le travail illégal dans le secteur du déménagement.

Concernant le transport routier de personnes, la réalisation de services occasionnels en régime de cabotage peut également être source de fraude sociale ainsi que de concurrence déloyale vis-à-

vis des entreprises françaises, et il importe que les contrôles effectués sur les autocars portent désormais également sur le respect de la réglementation associée, et notamment sur le caractère temporaire de ces services.

I.2 La fragilité des entreprises (accès à la profession : capacité financière et capacité professionnelle, régulation économique du secteur ; …)

Dans le contexte conjoncturel actuel difficile, il est essentiel d'assurer un suivi attentif de l'évolution de la situation financière des entreprises, et notamment de leur capacité financière ainsi que de veiller à la qualité des processus de reconnaissance de la capacité professionnelle de transporteur public routier et de commissionnaire de transport. Le renforcement des conditions d'accès en transport léger est encore récent et nécessite, en conséquence, une vigilance particulière.

Enfin, il est rappelé l'importance des contrôles en matière de lutte contre les pratiques portant atteintes à l'équilibre et à la loyauté des relations commerciales entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre qu'il s'agisse du respect des règles relatives aux délais de paiement, à la transparence des relations commerciales, à la répercussion des variations des charges de carburant ou des pratiques anticoncurrentielles ou restrictives de concurrence.

II. Les enjeux essentiels de sécurité routière, de préservation du patrimoine routier et d'amélioration des performances environnementales dans le secteur du transport routier

Les enjeux d'amélioration des performances environnementales du transport routier, que ce soit en transport de marchandises ou en transport de voyageurs, ne doivent pas être sous-estimés. Il vous appartient, en conséquence, de suivre étroitement et de soutenir les démarches y afférentes.

Les enjeux de sécurité routière et de préservation du patrimoine routier passent également par une amélioration de l'efficience des missions de contrôles. Ainsi, la nouvelle réglementation relative à la circulation des poids lourds à 44t et plus généralement les contrôles relatifs au respect des règles de charge nécessitent de penser une optimisation des moyens entre les différentes forces de contrôles. Ce type de contrôle participe également à assurer une concurrence loyale et permet d'avoir une action forte sur le transport en moins de 3,5t par exemple.

Il importe également de rappeler, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière et de l'amélioration de la sécurité, l'enjeu des contrôles de la réglementation sociale européenne (temps de conduite, temps de repos,...) et du respect des objectifs européens fixés en la matière en termes d'opérations à mener en bord de route et en entreprises, l'intérêt de développer le contrôle technique en bord de route ainsi que l'enjeu qui s'attache au contrôle des transports de marchandises dangereuses. Ces actions ne peuvent être réalisées qu'au travers d'une interministérialité forte et coordonnée.

Il convient également de mener des contrôles réguliers et approfondis, et, dans certaines situations, des contrôles renforcés (périodes de fort trafic), des conditions dans lesquelles sont réalisés les transports routiers de personnes, afin de renforcer la sécurité des passagers transportés et des usagers du réseau routier. Et un grand intérêt s'attache au fait que soient prises toutes dispositions pour renforcer la sécurité routière et veiller au respect des différentes réglementations auxquelles les transports routiers de personnes sont soumis.

Nous vous demandons donc de veiller à une étroite collaboration interministérielle afin que soit définie une stratégie commune de contrôle des transports routiers de personnes en fonction des enjeux et situations locaux.

III. <u>Un dispositif de sanctions à la hauteur des enjeux</u>

L'efficacité du contrôle dépend également de la mise en œuvre des sanctions prononcées et de leur effectivité, qu'elles soient d'ordre pénal ou administratif.
Les services verbalisateurs sont invités à se rapprocher conjointement des procureurs de la République afin de les éclairer sur le contexte du secteur du transport routier, sur les plans régionaux de contrôles et sur les enjeux de l'aboutissement des poursuites afin de garantir l'effectivité de la règle. En effet, le respect des règles sur un marché aussi ouvert et concurrentiel que celui du transport routier nécessite de lutter avec dissuasion contre les infractions commises sur notre territoire, avec la même efficacité pour les entreprises résidentes que pour les entreprises étrangères.

Outre les sanctions pénales, la saisine concertée de la commission régionale des sanctions administratives doit être renforcée notamment autour des cas de travail illégal.
Ainsi une politique répressive régionale, définie avec l'ensemble des départements ministériels concernés, et intégrant fortement le recours à la sanction administrative, permettra d'apporter la juste réponse à des comportements délictueux.

La réussite d'une politique de contrôles ambitieuse, efficace et adaptée aux enjeux forts du secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs ne peut être que le résultat d'une implication interministérielle de l'ensemble des acteurs concernés, dans l'exercice de leurs missions respectives, qu'il vous appartient de dynamiser, de soutenir et d'organiser à l'échelle de votre région.
Nous vous demandons, en conséquence, d'être particulièrement vigilant dans votre rôle de gouvernance régionale sur la base des orientations de la présente instruction afin de ne pas fragiliser et de renforcer la pression de contrôle et son efficacité.

Nous appelons votre attention sur tout l'intérêt de communiquer avec les médias sur les opérations menées afin de valoriser tous les efforts de renforcement de la sécurité routière et de la régulation du transport routier.

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

Le 24 décembre 2013

Le ministre de l'économie et des finances
Pierre Moscovici

SIGNE

Le ministre du redressement productif
Arnaud Montebourg

SIGNE

Le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de

Le ministre de l'intérieur
Manuel Valls

SIGNE

Le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social
Michel Sapin

SIGNE

l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche
Frédéric Cuvillier

SIGNE