



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# DOSSIER DE PRESSE



**Opération de contrôles simultanés  
sur l'ensemble des péages  
autoroutiers d'Île-de-France**

***Mardi 6 juillet 2021***

## **SOMMAIRE**

<b>L'organisation du contrôle du transport routier en France.....</b>	<b>3</b>
<b>Le contrôle en région Île-de-France en quelques chiffres .....</b>	<b>8</b>
<b>L'opération de contrôle du mardi 6 juillet 2021 .....</b>	<b>10</b>

## L'organisation du contrôle du transport routier en France

**La lutte contre les pratiques de concurrence déloyale et pour le respect de la réglementation sociale dans les transports, la lutte contre les pratiques portant atteinte à l'environnement, le contrôle de la pratique du cabotage et des activités de transport au moyen de véhicules utilitaires légers** sont des axes prioritaires de contrôle du transport routier. Ils s'inscrivent pleinement dans le sens des engagements de la France et de ses partenaires européens, notamment ceux d'Euro Contrôle Route et de l'Alliance du routier.

Afin d'éviter tout abus, le transport routier de marchandises et de voyageurs est une activité réglementée. L'État veille en effet au **respect des conditions d'emploi des salariés**, à la **sécurité** et à la **concurrence**. Il assure également la **mise en œuvre des sanctions** prises à l'encontre des entreprises qui contreviennent aux réglementations en vigueur.

Au sein du ministère de la transition écologique, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et la direction régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT) sont chargées, sous l'autorité du préfet de région, de mettre en œuvre la politique publique de contrôle du transport routier. Elles agissent en lien étroit avec d'autres services de contrôle de l'État : ministère du travail (DRIETS), ministère de l'intérieur (Police et Gendarmerie) et ministère de l'économie et des finances (Douanes). Elles agissent également en coopération avec d'autres corps de contrôle comme par exemple l'Union de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (URSSAF).

## ***Le rôle des Contrôleurs des Transports terrestres***

Dans chaque DREAL et à la DRIEAT, les missions des **Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT)** et des **agents en charge de la pesée** sont au cœur du dispositif **de régulation** des transports routiers. Celui-ci porte sur différents volets :

- **Economique** : garantir des conditions d'accès au marché équitables et des conditions de concurrence loyales ;
- **Social** : garantir le respect des durées maximales de conduite et minimales de repos pour les conducteurs routiers ;
- **Sécurité routière** : contribuer à la sécurité des usagers de la route par l'application des réglementations en vigueur ;
- **Patrimonial** : préserver le patrimoine routier national en luttant contre les charges excessives qui dégradent les chaussées ;
- **Environnemental** : contrôler le respect de l'environnement (normes techniques Euro des véhicules et dispositif anti-pollution) ;
- **Interministériel** : impulser et/ou être appui technique pour certaines administrations dans l'application des réglementations transport ;

Les CTT sont habilités à relever les infractions entrant dans le champ de leurs habilitations :

Réglementations	Selon la gravité des infractions, les CTT peuvent :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...)</li> <li>• Transport public routier</li> <li>• Transport de marchandises dangereuses</li> <li>• Formation des conducteurs</li> <li>• Réglementation du travail</li> <li>• Transport de déchets</li> <li>• Transport d'animaux vivants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appliquer la procédure de l'amende forfaitaire pour les contraventions des quatre premières classes qui peuvent être perçues immédiatement</li> <li>• Établir les procès-verbaux adressés aux parquets territorialement compétents en cas de contravention de la cinquième classe et de délit</li> <li>• Percevoir une consignation (dépôt de garantie) lorsque le transporteur est non résident en France. Le versement de la consignation permet au contrôleur de laisser repartir le véhicule</li> <li>• Immobiliser les véhicules en cas d'infraction grave de nature à compromettre la sécurité routière</li> </ul>

## **Déroulement d'un contrôle sur route :**



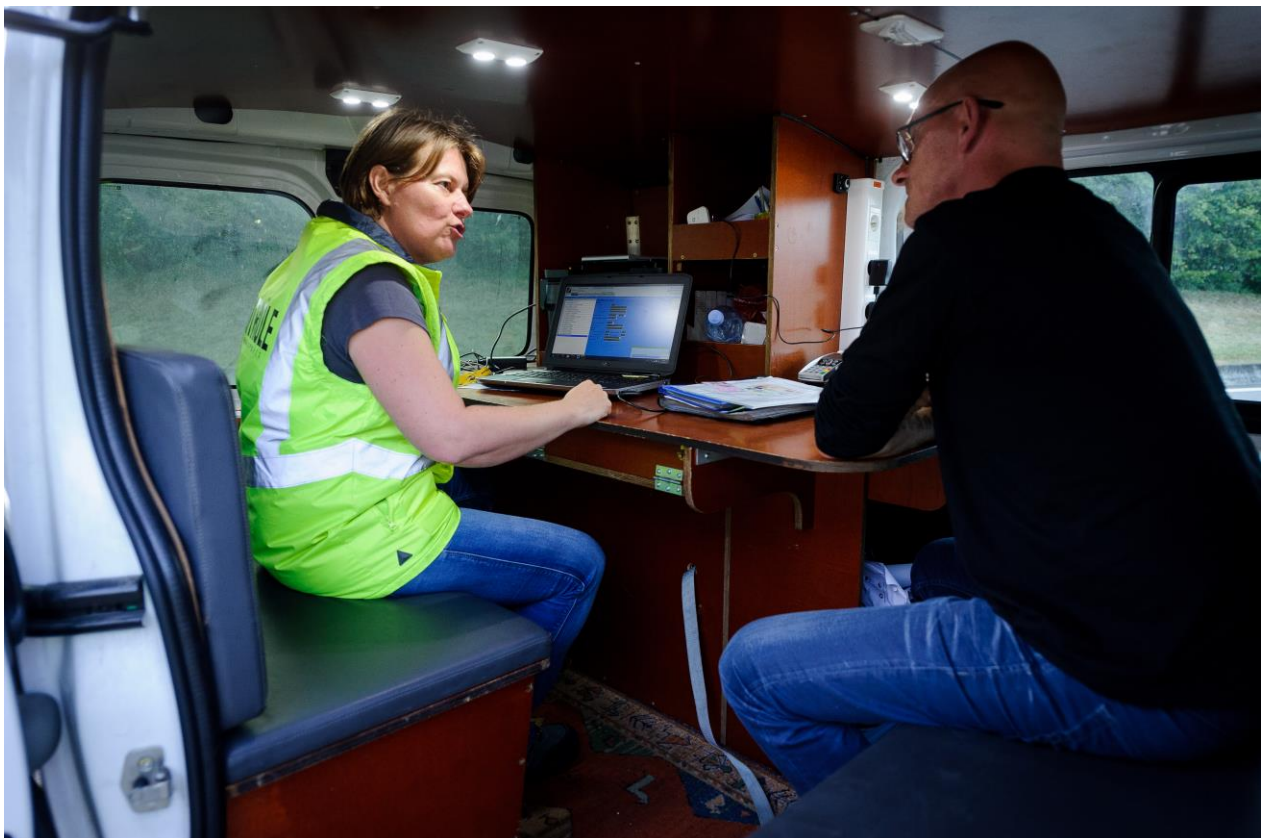
Lors d'une opération de contrôle routier, le véhicule est intercepté par les forces de l'ordre puis le CTT vérifie le respect des différentes réglementations. En transport de marchandise par exemple, le conducteur doit présenter une « lettre de voiture » qui permet notamment de vérifier le respect des règles de cabotage.

Le contrôle des charges à l'essieu est ensuite réalisé par les agents en charge de la pesée de la DRIEAT.

Le CTT poursuit ses investigations dans un fourgon de contrôle équipé du matériel informatique permettant de vérifier les informations collectées et la lecture des données extraites du chronotachygraphe, dont sont obligatoirement équipés tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Cet appareil enregistre les temps de conduite et de repos du conducteur qui sont ensuite analysés par le CTT à l'aide du logiciel TACHOSCAN. Le contrôleur s'assure ainsi que l'ensemble des données prélevées est cohérent et qu'aucune donnée n'a pas été falsifiée. Dans le cas contraire, il caractérise les infractions constatées.

En cas d'infraction grave de nature à compromettre la sécurité routière (par exemple dans le cas d'une surcharge excessive ou d'une fraude) le contrôleur peut immobiliser le véhicule jusqu'à ce que le transporteur ait remédié à l'infraction.

Enfin, le CTT dresse un « bulletin de contrôle » sur lequel sont mentionnées les infractions éventuellement relevées et le remet au conducteur en tant que justificatif du contrôle qu'il pourra le cas échéant présenter s'il est à nouveau contrôlé.





## Le contrôle en Île-de-France en quelques chiffres

La DRIEAT Ile-de-France dispose d'une **structure spécialisée** dans le contrôle des transports routiers : le **Département Régulation des Transports Routiers**. Il accompagne les entreprises de transport dans les démarches administratives d'autorisation d'exercer leurs activités et organise les contrôles y afférant. Il comprend 89 agents, dont 49 contrôleurs et 5 agents en charge de la pesée répartis sur 6 sites géographiques (Paris, Bobigny, Melun, Villabé, Cergy-Pontoise et Versailles) ce qui permet de couvrir le territoire régional.

En **2019, 1 038** opérations de **contrôles routiers** ont été réalisées sur la région.

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de près de **4 748 véhicules** et ont permis de déceler **1 484 véhicules en infraction** vis-à-vis du codes des transports, de la réglementation sociale européenne, du code du travail, du code de la route, etc. 58 véhicules ont été immobilisés.

Par ailleurs, **7 862 véhicules ont été pesés** par l'équipe spécialisée dont 54,44 % de VUL.

**2 766 véhicules se trouvaient en surcharge** soit 35,18 % et **11 752 infractions ont été relevées**.

Durant la même période (2019), **261 contrôles en entreprise** ont également été réalisés par les CTT de la DRIEAT. **54,4% des entreprises contrôlées se trouvaient en infraction**.

De par sa localisation, la région Île-de-France est un territoire de transit important entre le Nord et le Sud de l'Europe. A ce titre, elle est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de **cabotage irrégulier** (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;



- de **travail illégal et fraude au détachement** (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence forte entre pays européens ;
- **d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises**, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.

De nouvelles orientations de contrôles ont été définies afin de permettre la mise en application des nouvelles mesures du **Paquet Mobilité européen** récemment adopté. Elles favoriseront :

- une **concurrence plus équitable**, par des règles européennes claires et uniformes sur le détachement des conducteurs,
- **l'amélioration des règles sur les temps de repos des conducteurs** pour combattre es pratiques illégales.

Ces règles n'entrent pas en vigueur immédiatement, elles sont assorties d'une période de transition.

**Les trois piliers de la réforme sont : la Directive sur le détachement de travailleurs, le Règlement sur l'accès au marché des transports et le Règlement sur les temps de conduite et de repos.**

## L'opération de contrôles simultanés sur les axes autoroutiers franciliens le mardi 6 juillet 2021

Dans le cadre de la **lutte contre la concurrence déloyale** dans le domaine du transport routier de marchandises, les CTT et agents en charge de la pesée de la DRIEAT et de la DREAL Centre-Val de Loire vont mener, le mardi 6 juillet 2021, en lien avec les forces de l'ordre, une opération de contrôles simultanés sur 5 péages d'Ile-de-France :



*Saint Arnoult (78) sur A10, trafic PL (sens cumulés) moyenne journalière annuelle : 7356*



*Fleury-en-Bière (77) sur A6, trafic PL (sens cumulés) moyenne journalière annuelle : 7387*



*Coutevroult (77) sur  
A4, trafic PL (sens  
cumulés) moyenne  
journalière annuelle  
: 24 375*



*Les Eprunes (77) sur  
A5, pas de données  
disponibles faute de  
station de  
comptage*



*Buchelay (78) sur  
A13, trafic PL (sens  
cumulés) moyenne  
journalière annuelle  
: 7356*

Le ciblage de cette opération portait sur :

- le contrôle du transport international et du respect des règles encadrant le cabotage ;
- le contrôle de la conformité des poids et dimensions des véhicules ;
- la bonne application des règles de temps de conduite et de repos ;
- le contrôle du dispositif anti-pollution dit "AdBlue" ;
- le contrôle du respect des règles de détachement\*.

En effet, depuis plusieurs années, les CTT de la DRIEAT constatent des fraudes majeures sur ces différents aspects.

## **Des opérations de contrôles simultanés**

Depuis plusieurs années les CTT de la DRIEAT Île-de-France participent à des opérations de contrôles interministérielles, ciblées et simultanées, organisées sur différents points du territoire régional ou national.

## **Focus sur les fraudes majeures constatées**

***Les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) : un enjeu de contrôle fort pour le respect d'une concurrence saine et loyale et de la sécurité des usagers de la route***

Les VUL connaissent une accidentalité très supérieure à celle des poids-lourds (rapport parlementaire du député D. Pichereau, avril 2018). Le contrôle des VUL est une priorité à un double titre : les contrôleurs des transports terrestres sont particulièrement présents sur cette thématique ces dernières années, compte tenu des enjeux en termes de sécurité routière que peut induire ce type de transport au regard des surcharges, de l'hypovigilance et de la vétusté des véhicules, mais aussi de pratiques de concurrence déloyale notamment avec l'essor de l'e-commerce.

Les contrôles sont orientés particulièrement vers la détection des véhicules en situation de surcharge ou vétustes, et dont les conducteurs subissent des conditions de travail dégradées.

***La surcharge :***

Les VUL non établis en France utilisés dans le transport routier de marchandises et contrôlés sur le territoire national sont principalement des véhicules de type châssis-cabines bâchés.

Les infractions relevées sur les VUL non établis concernent principalement la surcharge (soit le dépassement du poids total autorisé en charge du véhicule) : 12 % des contrôles de VUL non établis donnent lieu à au moins une verbalisation pour infraction de surcharge, absence de lettre de voiture ou cabotage irrégulier.

***Prise de repos quotidien ou hebdomadaire à bord d'un VUL :***

Pour le stationnement, les conducteurs de VUL non établis privilégient les parkings disposant de services (commerce alimentaire, sanitaires, connexion WiFi) et situés à proximité d'un générateur de trafic potentiel (agglomération, zone industrielle). Ils stationnent donc, parfois pendant une longue période, sur les parkings des centres routiers, des zones d'activités ou sur les aires de services des autoroutes non concédées.

Depuis le 3 septembre 2020, le code des transports (art. R3315-11) prévoit et réprime d'une contravention de 5ème classe le fait pour un employeur de :

- faire prendre à son salarié le repos quotidien ou hebdomadaire à bord d'un VUL ;
- de ne pas mettre son salarié en mesure de justifier qu'il a pris ses dernières périodes de repos en dehors du véhicule dans des conditions de sécurité, de confort et d'hygiène respectueuses de la santé.

### ***Le cabotage illégal ou irrégulier en augmentation :***

Le cabotage routier est le droit donné à un transporteur non résident, membre de l'UE, de réaliser un transport routier sur le territoire national d'un État membre. Faisant suite obligatoirement à un transport international, les prestations de cabotage sont limitées à trois opérations dans un délai de sept jours après déchargement des marchandises (une opération dans un délai de trois jours, dans le cas d'une entrée à vide).

Les verbalisations d'entreprises non établies en France pour cabotage illégal (sans y être autorisées) et pour cabotage irrégulier (sans en respecter les conditions légales) sont en constante augmentation. Il s'agit essentiellement d'opérations de transport de marchandises. La majorité des infractions sont relevées en bord de route.

Le phénomène des VUL étrangers repose sur les coûts moindres des prestations et sur la réactivité : ils peuvent parfois rester plusieurs jours sur les parkings, en attendant les ordres du donneur d'ordre (le temps d'attente est souvent plus long que pour un PL). En revanche, dès qu'ils sont chargés, ils effectuent la livraison même sur des distances importantes, dans des temps très réduits (non soumis à la RSE). Le développement des VUL semble correspondre à un effet d'aubaine dans les pays à coût de main d'œuvre bas : création d'entreprises facile à réaliser, recours au leasing pour financer le matériel, recours à du personnel jeune et peu qualifié pour conduire. Ce type de transport n'existe que par rapport à son coût (dumping social) et à sa souplesse, au détriment de la sécurité routière et des conditions de travail des conducteurs.

Les contrôleurs ont conscience des lourds enjeux du contrôle portant sur les véhicules légers, et plus particulièrement en matière de concurrence déloyale face aux transporteurs de l'Hexagone, en matière de travail dissimulé, de détachement, de non inscription des entreprises, des lourdes pertes

financières en matière de cotisations et d'environnement. Toutefois, ils constatent de nombreux moyens de tricher et peu de moyens de contrôle.

***Des fraudes aux appareils de contrôle (chronotachygraphe) de plus en plus sophistiquées demandant une compétence sans cesse actualisée des contrôleurs :***

Le chronotachygraphe doit être installé dans les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et dans les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places. Il permet de vérifier le temps maximum de conduite et le temps de repos minimum à respecter par les conducteurs.

Certains transporteurs qui ont pour objectif de se soustraire à la réglementation sociale européenne des temps de conduite et au code de la route modifient de façon illégale le fonctionnement de l'appareil de contrôle.

Ainsi, en plus des fraudes les plus basiques (débranchement électrique de l'appareil de contrôle, utilisation de la carte d'un autre conducteur), les agents de contrôle sont de plus en plus confrontés à l'utilisation de dispositifs frauduleux extrêmement sophistiqués. Certains systèmes électroniques « pirates » existants peuvent être actionnés autant que de besoin par le conducteur avec pour résultat d'enregistrer une simulation de repos alors que le véhicule continue de circuler.

L'évolution inquiétante de ces découvertes ces dernières années a conduit le ministère en charge des Transports à créer un réseau national d'experts pour répertorier les nouveaux systèmes frauduleux, échanger sur les méthodes de détection et travailler sur le sujet avec leurs homologues européens.

***La lutte contre la neutralisation des dispositifs anti-pollution des poids-lourds :***

L'évolution des normes anti-pollution (normes Euro) oblige l'ensemble des fabricants de poids-lourds à adapter leur technologie et aux transporteurs à utiliser un additif - l'AdBlue - qui est une solution aqueuse composée à 1/3



d'urée et à 2/3 d'eau déminéralisée permettant de transformer 85 % des polluants en vapeur d'eau et azote inoffensif. Les contrôles menés par les agents de la DRIEAT ont permis de découvrir des systèmes « pirates » qui leurrent le calculateur de gestion moteur en faisant croire que l'additif a bien été ajouté et consommé alors que ce n'est pas le cas, permettant, à ces véhicules qui ne respectent pas les normes environnementales en vigueur de circuler. Les agents de contrôle se sont progressivement dotés d'outils de diagnostic spécifiques afin de vérifier le bon fonctionnement du système anti-pollution. En cas de fraude avérée, le véhicule est immobilisé et doit être remis en conformité dans une station agréée avant de pouvoir de nouveau circuler.

#### Qu'est-ce-que le détachement ?

*Les entreprises établies hors de France peuvent détacher temporairement leurs salariés en France. Elles doivent alors respecter plusieurs conditions et formalités obligatoires, et appliquer aux salariés détachés les dispositions prévues par le droit du travail français dans un certain nombre de matières.*

*Une directive (2020/1057) qui fait partie du Paquet Mobilité I, adopté définitivement le 9 juillet 2020, au terme de discussions extrêmement clivantes durant 3 ans au Conseil des ministres de l'UE comme au Parlement européen, doit être transposée dans un délai de 18 mois (au plus tard en février 2022) précise que les conducteurs qui réalisent des opérations de transport international et qui cabotent doivent être en situation de détachement. Les moyens de contrôle seront renforcés. Et une période de carence de 4 jours est introduite entre 2 périodes de cabotage dans le même pays.*

**Préfecture de la région d'Île-de-France,  
préfecture de Paris**

01 82 52 40 25 / [pref-presse@paris.gouv.fr](mailto:pref-presse@paris.gouv.fr)  
<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france>

 @Prefet75\_IDF   