

2018

# COMPTE-RENDU D'ACTIVITÉS

## LE TRANSPORT ROUTIER ET LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES EN BRETAGNE



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BRETAGNE

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
BRETAGNE

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

# SOMMAIRE

<b>HOMOLOGATION ET SÉCURITÉ DES VÉHICULES</b>	<b>4</b>
<b>SURVEILLANCE DES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE ET DE LEURS CONTRÔLEURS</b>	<b>4</b>
<b>L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES</b>	<b>8</b>
<b>LE TRANSPORT ROUTIER</b>	<b>10</b>
<b>LES MARCHANDISES</b>	<b>12</b>
La capacité professionnelle	12
Les entreprises inscrites	13
Les titres de transport	14
La capacité financière	14
La formation des conducteurs	15
Le contrôle	17
<b>LES VOYAGEURS</b>	<b>22</b>
La capacité professionnelle	22
Les entreprises inscrites	23
Les titres de transport	23
La formation des conducteurs	24
Le contrôle sur route	25
Glossaire	26

## Zoom

### L'ÉTAT PROTÈGE LES AGENTS CHARGES DES CONTRÔLES

La loi déontologie, droits et obligations des fonctionnaires du 20 avril 2016 a accru la protection fonctionnelle des agents investis de pouvoirs judiciaires ou dépositaires de l'autorité publique. Cette disposition permet à l'administration d'assister ses agents victimes d'une infraction à l'occasion ou en raison de leurs fonctions : menaces, violences, voies de fait, injures, diffamations ou outrages liés à leur mission.

# ÉDITO

Dans un contexte d'évolution rapide de la société marquée par la multiplication et la mondialisation des échanges et l'accélération de la transition numérique, les actions de la division « transports routiers et sécurité des véhicules » contribuent à une régulation et une sécurisation indispensables à nos concitoyens, particuliers et entreprises.

Poursuivant le triple objectif de sécurité routière, de maintien d'une saine concurrence économique, et de préservation de l'environnement, les agents de la division assurent les missions d'homologation des véhicules, de surveillance des centres de contrôle technique de véhicules, de tenue du registre des transports et de formation des chauffeurs, et de contrôle des transporteurs sur route et en entreprise.

Les contrôles menés par les agents de la division sont reconnus par les organisations de professionnels et représentants de la société civile comme essentiels pour assainir le marché des pratiques illégales. Ces contrôles démontrent d'ailleurs que la grande majorité des entreprises respectent la réglementation applicable.

Cette année encore, les efforts se sont poursuivis et accentués en matière de lutte contre la fraude, avec une participation toujours plus active aux comités départementaux anti-fraude (CODAF), et un renforcement de la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs. L'action de la division s'inscrit dans de multiples partenariats, avec les forces de l'ordre, les parquets, les autres services de l'État (Préfectures, DIRO, DIRECCTE...), etc. Je tiens à souligner la qualité de ces partenariats qui contribuent au renforcement de l'efficacité de nos actions. Le travail en réseau est en effet rendu plus que jamais nécessaire pour faire face à des fraudes toujours plus sophistiquées et des organisations plus agiles.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bilan de l'année 2018 qui témoigne de l'investissement quotidien des 45 agents de la division TRSV dont je tiens à saluer la technicité, l'engagement et le professionnalisme.

**Le directeur régional,**

A blue ink signature of Marc Navez, consisting of a stylized 'M' and 'N' followed by a horizontal line.

**Marc Navez**

# HOMOLOGATION ET SÉCURITÉ DES VÉHICULES

## SURVEILLANCE DES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE ET DE LEURS CONTRÔLEURS

### ARTICLE R. 323-14-I DU CODE DE LA ROUTE

*Obligation, pour les centres et les contrôleurs, de faciliter la mission des agents chargés de surveiller le bon fonctionnement des installations de contrôle.*

### LE RÔLE DE LA DREAL BRETAGNE

Les agents de l'unité HSV de la DREAL Bretagne assurent la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs dans le cadre de leur agrément préfectoral départemental.

Ils réalisent :

- des visites d'installations (locaux et matériel technique ou informatique, qualification des contrôleurs et de l'exploitant, organisation du centre de contrôle, supervisions des procès-verbaux archivés...) lors de l'ouverture des centres et périodiquement ;
- des supervisions de contrôleurs (surveillance du contrôleur lors du contrôle technique d'un véhicule). Cette supervision peut être opérée en « renouvellement », qui consiste à sélectionner un véhicule qui sort du contrôle technique et à renouveler le contrôle technique en présence de la DREAL.

Pour le département des Côtes d'Armor, la DREAL Bretagne assure également la gestion des agréments des centres de contrôle technique et des contrôleurs VL/PL, par délégation du Préfet des Côtes d'Armor.

### GÉNÉRALITÉS

#### Véhicules légers (VL)

En 2018, plus de 1 390 000 contrôles techniques (contrôles techniques périodiques ou contre-visites) ont été réalisés dans les centres de contrôle technique pour les véhicules légers en Bretagne soit 6 % des contrôles réalisés sur le territoire national.

#### **Sur quoi porte le contrôle technique VL ?**

Jusqu'au 19 mai 2018, les Contrôles Techniques portaient sur 12 fonctions, comprenant 140 points de contrôle pouvant conduire à 459 défauts dont 206 sont soumis à l'obligation de contre-visite ou entraînant un report de la visite.

#### **NOUVEAU :**

A compter du 20 mai 2018, les points de contrôle et défaillances constatables associées ont été modifiés dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2014/45/UE. Les contrôles techniques des véhicules légers portent désormais sur 9 fonctions, comprenant 149 points de contrôle pouvant conduire à 662 défaillances dont 364 sont soumises à l'obligation de Contre-Visite dont 234 majeures (contre-visite sous 2 mois) et 130 critiques (validité du contrôle technique limité au jour du contrôle).

#### **À partir de quand / à quelle fréquence faire le contrôle technique ?**

Il est obligatoire pour les voitures particulières et les Véhicules Utilitaires Légers : elles doivent être contrôlées au plus tard 4 ans après leur première immatriculation. Ce contrôle doit être réalisé durant la période de 6 mois précédant l'expiration du délai de 4 ans.

Le contrôle doit ensuite être réalisé tous les 2 ans.

Les Véhicules Utilitaires Légers sont également soumis à un contrôle des émissions polluantes, à réaliser entre deux contrôles techniques périodiques (dans les 2 mois qui précèdent la date anniversaire du contrôle technique périodique précédent). Les Véhicules Particuliers et les Véhicules Utilitaires Légers de plus de 4 ans destinés à une transaction doivent disposer d'un dernier contrôle technique datant de moins de 6 mois.

## Poids Lourds (PL)

72 484 contrôles techniques (contrôles techniques périodiques ou contre-visites) ont été réalisés dans les centres de contrôle technique pour les véhicules lourds en Bretagne soit 6 % des contrôles réalisés sur le territoire national.

### Sur quoi porte le contrôle technique PL ?

Il est obligatoire pour les véhicules de transport en commun immatriculés depuis 6 mois dans l'année en cours et pour les poids-lourds immatriculés depuis 1 an dans l'année en cours.

Un changement de nomenclature est intervenu le 20 mai 2018.

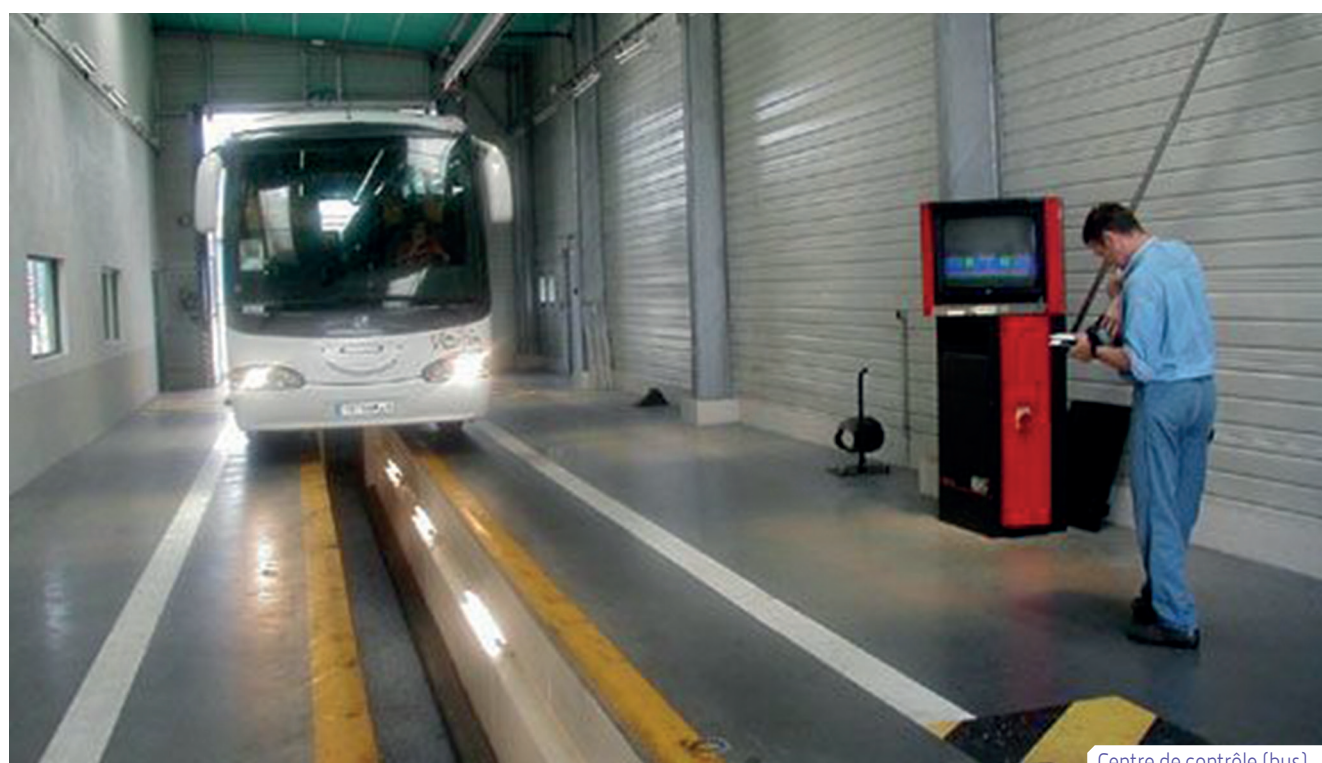
Jusqu'au 19 mai 2018, les contrôles techniques portaient sur 16 fonctions, comprenant 306 points de contrôle pouvant conduire à 1 451 défauts dont 653 défauts soumis à l'obligation de contre-visite,

- défauts majeurs pour 465 d'entre eux
- défauts critiques pour 188 d'entre eux

### NOUVEAU :

A compter du 20 mai 2018, les points de contrôle et défaillances constatables associées ont été modifiés dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2014/45/UE. Les contrôles techniques des poids lourds portent désormais sur 14 fonctions, comprenant 206 points de contrôle pouvant conduire à 842 défaillances dont 656 défaillances soumises à l'obligation de contre-visite,

- défaillances majeures pour 496 d'entre elles
- défaillances critiques pour 180 d'entre elles



Centre de contrôle (bus)

## CHIFFRES 2018

- Centres de contrôle technique véhicules légers et poids lourd en Bretagne

ARTICLE 30-1 (ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 18 JUIN 1991) / ARTICLE 40 (ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 27 JUILLET 2004)

*Les agents de la DREAL peuvent demander le renouvellement, sous leur autorité, du contrôle technique d'un ou plusieurs véhicules présents sur l'installation de contrôle et ayant subi un contrôle technique.*

	Centres de contrôle technique VL	Centres de contrôle technique PL
22	62	5
29	101	7
35	106	10
56	89	9
<b>Total</b>	<b>358</b>	<b>31</b>

Source : DREAL Bretagne/HSV

- Surveillance réalisée en 2018 par la DREAL Bretagne

Concernant les centres de contrôle technique de véhicules légers et leurs contrôleurs, 20% ont fait l'objet d'une surveillance en 2018. Plus de la moitié des supervisions de contrôleurs ont été réalisées lors d'un renouvellement de contrôle technique.

Des opérations de surveillance ont été menées au sein des centres de contrôle technique de poids lourds de la région et ont concerné 25 % des centres et contrôleurs.

Les procédures contradictoires, préalables à d'éventuelles sanctions, ont été poursuivies en Bretagne en 2018. Elles ont abouti à des décisions préfectorales de suspension d'agrément de centres et de contrôleurs VL/PL pour 8 % des surveillances réalisées.



Banc de freinage



Centre de contrôle

## FAITS MARQUANTS 2018

Au 20 mai 2018, les deux arrêtés fondateurs des activités de contrôle technique du 18 juin 1991 pour le VL et du 27 juillet 2004 pour le PL ont été mis à jour, tout comme les instructions techniques correspondantes : ces évolutions sont issues de la transposition de la directive européenne 2014/45/UE (cf. encadrés ci-avant). En VL, les véhicules peuvent désormais se voir signifier, à l'issue du contrôle technique, une limitation de circuler à la journée du contrôle technique, comme c'est déjà le cas en catégorie « poids lourds ».

## PERSPECTIVES 2019

Au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2019, pour un dispositif installé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2016, tout dispositif de contrôle du réglage des feux aura fait l'objet d'une installation et d'un étalonnage conformément au cahier des charges relatif aux opérations d'installation, d'étalonnage et de maintenance des dispositifs de contrôle du réglage des feux sr/v/42. Ce cahier des charges prévoit la qualification de la zone de déplacement du matériel de contrôle des feux et de la zone de positionnement du véhicule.

A compter du 1<sup>er</sup> juillet 2019, les nouvelles modalités de contrôle de la pollution des véhicules légers diesel vont entrer en vigueur.

## POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE :

Les bilans annuels du contrôle technique sont consultables en ligne aux adresses suivantes :

- véhicules légers : <http://www.utac-otc.com/véhicules-légers/bilan-et-chiffres>,
- poids lourds : <http://www.utac-otc.com/véhicules-lourds/bilan-et-chiffres>.

Références réglementaires :

- Véhicules Légers (VL) : Arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes
- Poids Lourds (PL) : Arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds



## L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES

Tout véhicule avant mise en circulation, ou tout véhicule usagé ayant été modifié, doit faire l'objet d'une réception. Lors de cette opération, les agents de la DREAL contrôlent la conformité de celui-ci à la réglementation applicable.

Il existe 3 types de réception :

- la Réception Communautaire Européenne (RCE) qui permet d'immatriculer un grand nombre de véhicules pour l'ensemble de l'Union Européenne. Ces réceptions sont réalisées uniquement par le Centre National de Réception des Véhicules (CNRV) situé à Montlhéry ou par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.
- la Réception Par Type (RPT) ou réception nationale de petite série (« NKS ») qui permet d'immatriculer quelques centaines de véhicules par an ; la réception est délivrée uniquement pour le territoire français,
- la Réception à Titre Isolé (RTI) ou la Réception Individuelle (RI) : la réception est valable uniquement pour le véhicule présenté.

Certaines opérations nécessitent la mise en application de réglementations particulières comme l'ADR (transport de matières dangereuses ou le transport en commun de personnes).



RTI Tracteur Volvo VI (35)



RTI Armor-Side (29)

## CHIFFRES 2018

### Les réceptions complexes

En 2018, la DREAL Bretagne a réalisé 246 réceptions complexes dont 26 réceptions par type. Un important carrossier (modification des systèmes de suspension), pour les réceptions unitaires, et les constructeurs agricoles, pour les réceptions par type, en sont les principaux bénéficiaires.

Il est à noter que la DREAL Bretagne a prononcé 9 réceptions unitaires de véhicules ADR

Le nombre de réceptions complexes unitaires reste stable. La baisse du nombre de réceptions par type de véhicules agricoles est notamment due à la mise en application du règlement européen 167/2013 (réception européenne des véhicules agricoles) et de l'arrêté ministériel du 19 décembre 2016. Les constructeurs étaient en attente d'éléments pour la constitution des dossiers selon le nouveau référentiel avant de déposer de nouvelles demandes.

	22	29	35	56	Total 2018	Total 2017
RPT/NKS	5	12	7	2	26	36
Réceptions unitaires complexes	21	6	184	19	220	223

Source : DREAL Bretagne/HSV

### La réception des véhicules par département (opérations « simples »)

RTI/RI	22	29	35	56	Total Bretagne
2018	174	509	376	316	1 375
2017	202	418	305	309	1 234

Source : DREAL Bretagne/HSV



MIAR - Semoir fertiliseur

La hausse du nombre de réceptions simples s'explique en partie par une augmentation significative des homologations de véhicules à usages spéciaux (VASP) caravane (camping-cars). En 2018, 487 dossiers ont été traités en Bretagne. Ce chiffre important est la conséquence des évolutions du contrôle technique à compter du 20 mai 2018. En effet, la non concordance entre le titre de circulation et l'aménagement du véhicule est devenue une « défaillance majeure » (contre-visite) alors que c'était auparavant un défaut mineur. Nombreux étaient les véhicules qui étaient utilisés en camping-car sans être homologués pour cet usage.

On notera également une reprise de l'activité économique des constructeurs et des aménageurs qui permet de renouer avec la hausse après plusieurs années de baisse.



# Zoom

## LA RÉCEPTION DES VÉHICULES À USAGE SPÉCIAL AVEC UNE CARROSSERIE CARAVANE, DIT « CAMPING-CAR » OU AUTOCARAVANE

La définition européenne d'un autocaravane donnée par la directive 2007/46/CE est la suivante :

« Un véhicule de catégorie M (transport de personnes) conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- a) des sièges et une table,
- b) des couchettes obtenues en convertissant les sièges,
- c) un coin cuisine,
- d) des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles. Toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable. »

Ces véhicules sont généralement réalisés sur la base de camionnettes. Il est possible, sous réserve de répondre aux prescriptions réglementaires, d'augmenter le nombre de places assises notamment par l'installation de banquette arrière.

En fonction des modifications apportées, l'autorisation du constructeur du véhicule peut être demandée afin de s'assurer que le véhicule, une fois transformé, ne remette pas en cause la sécurité des passagers et des autres usagers de la route.

Lors du traitement de la demande de réception, les opérateurs DREAL s'attachent à contrôler la conformité de l'aménagement avec cette définition et les points relatifs aux transports de personnes (absence d'angles saillants, conformité de l'installation des sièges et des ceintures, issues de secours, homologation des vitrages, présence de retenue du chargement...).

Une attention particulière est portée sur le poids à vide du véhicule et sa charge utile car les camping-cars présentent très souvent des dépassements du poids total autorisé en charge (PTAC).

Le véhicule devra également être contrôlé par un organisme agréé pour la vérification des normes applicables aux véhicules de loisirs (installation des équipements gaz et ventilation de l'habitacle).

On voit actuellement se développer deux tendances d'aménagement. La première, plus minimaliste, est l'adaptation de fourgon d'un poids total de moins de 3500 kg avec le strict nécessaire pour des séjours courts. La seconde est la transformation de camions, ou plus souvent de cars, en véhicule présentant des espaces de vie plus grands et des équipements plus proches de ceux d'une véritable habitation.

## Les attestations d'aménagement et autorisations de mise en circulation par département

	Total 2018	Rappel 2017
Attestations d'aménagement TCP	8	30
Certificats d'agrément TMD	195	290

Source : DREAL Bretagne/HSV

Depuis 2015 et l'obligation pour les propriétaires de véhicules de transports en commun de personnes (TCP) de remplacer leurs anciennes « cartes violette » par des attestations d'aménagement sur lesquelles ne figurent plus, ni le nom propriétaire, ni l'immatriculation, le nombre de délivrances est passé de 498 à 8. Cela ne concerne plus aujourd'hui que les véhicules de TCP avec modification de l'aménagement intérieur ou les véhicules neufs.

Les nombres de certificats d'agrément pour le transport de matières dangereuses (TMD) reste élevé mais concerne principalement des renouvellements ou des changements de propriétaires.

## FAITS MARQUANTS 2018

Une demi-journée d'information sur les évolutions réglementaires relatives à la réception des véhicules agricoles s'est tenue le 28 novembre 2018 à Rennes. Cette réunion a accueilli les principaux constructeurs des Régions Bretagne et de Pays de la Loire (80 personnes).

## PERSPECTIVES 2019

L'Unité HSV poursuivra en 2019 son accompagnement des constructeurs et des carrossiers visant à promouvoir les réceptions par type (RPT ou NKS). Des mises à jour des NKS devraient être prononcées suite à l'entrée en vigueur des textes imposant le nouveau protocole européen d'essais des émissions polluantes « WLTP », suite à l'affaire du « Dieselgate ».

Suite à la publication de l'arrêté du 19 décembre 2016 relatif à la réception des véhicules agricoles (RTI et RPT) pour mise en application du règlement européen 167/2013, les constructeurs qui ont l'obligation de mettre à jour l'ensemble de leurs réceptions pour le 31/12/19 vont fortement solliciter la DREAL Bretagne au cours de cette année. Cela représente entre 200 et 250 dossiers.

# LE TRANSPORT ROUTIER

---

Les transports routiers de marchandises et de voyageurs jouent un rôle primordial dans notre économie et dans l'aménagement de notre territoire. Ces activités s'exercent dans le cadre d'un contexte réglementaire européen et national. Garante de la bonne application de la réglementation, la DREAL Bretagne intervient à deux niveaux. Elle gère l'accès à la profession, délivre des titres de transport à plus de 3 300 entreprises bretonnes inscrites aux registres, contrôle le déroulement des formations et propose des mesures de sanctions administratives, d'une part. Elle pilote et met en œuvre le plan régional de contrôle routier, d'autre part.

Pour pouvoir accéder à la profession de transporteur public routier et être titulaire d'une licence, l'entreprise de transport doit obtenir au préalable une autorisation d'exercer la profession et être inscrite au registre électronique national des entreprises de transport par route tenu par le Préfet de région et géré par la DREAL. L'inscription à ce registre est soumise à des conditions de capacité professionnelle, de capacité financière (sauf pour les commissionnaires), d'honorabilité et d'établissement. Ces quatre conditions font l'objet de vérifications tout au long de la vie de l'entreprise.

Les règles d'accès aux professions de transporteur routier ou de commissionnaire de transport ainsi que les conditions d'exercice de ces professions peuvent être consultées sur le site de la DREAL Bretagne (<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/transports-routiers-r8.html>)

Dans le cadre d'un marché européen des transports extrêmement tendu, le contrôle des transports terrestres répond à la nécessaire régulation des conditions économiques, concurrentielles et d'emploi des salariés. Il s'agit notamment de veiller au respect des réglementations et de détecter les entreprises de transport frauduleuses pour préserver la sécurité des usagers des infrastructures routières et assurer de saines conditions de concurrence.

Les opérations sont menées par 22 contrôleurs des transports terrestres (CTT), répartis au sein de quatre antennes départementales et assistés d'un agent chargé de la pesée des véhicules.

Les contrôles se déroulent sur route (aires de repos aménagées mais également à quai sur des bases logistiques ou auprès d'industriels), en collaboration avec les forces en tenue (police, douanes, gendarmerie qui sont notamment chargées d'intercepter les véhicules) et en entreprise.

Les opérations de contrôle s'étendent à tous les types de transport (marchandises, personnes) et portent sur les documents de transport et la vérification, le cas échéant, du respect des règles concernant le cabotage, les conditions de conduite et de repos du conducteur avec l'examen du chronotachygraphe, l'état technique du véhicule, les surcharges.



# Zoom

## OBJECTIF CO<sub>2</sub> : LE PROGRAMME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT ROUTIER

Depuis 2010, la DREAL Bretagne s'est fortement impliquée, aux côtés de la délégation régionale de l'ADEME, dans le déploiement de la Charte Objectif CO<sub>2</sub>. Cet engagement volontaire des entreprises de transport de marchandises et de transport de voyageurs porte sur trois ans. Il leur permet d'obtenir les outils méthodologiques pour améliorer leur performance environnementale en favorisant la réduction de leur consommation de carburant et, par conséquent, de leurs émissions de CO<sub>2</sub> au travers de la mise en œuvre d'un plan d'actions personnalisé portant essentiellement sur :

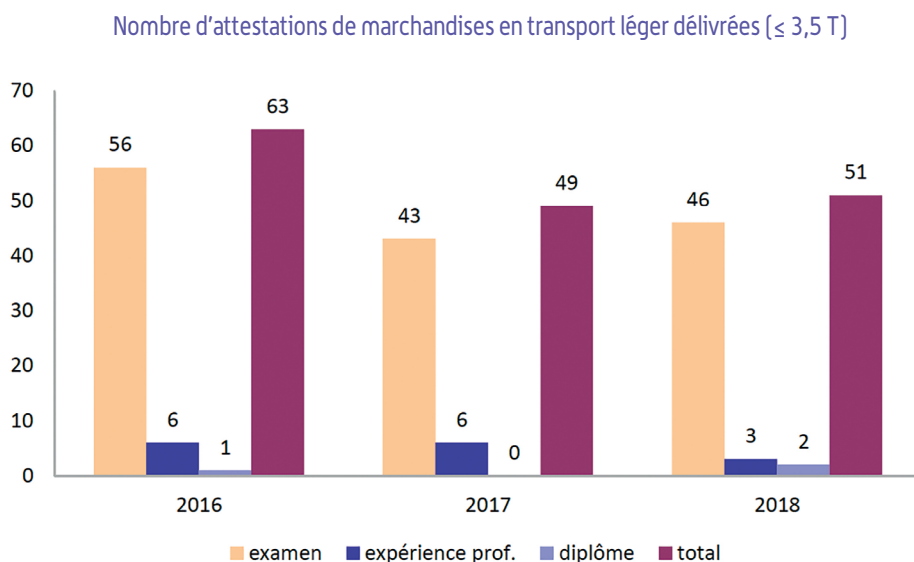
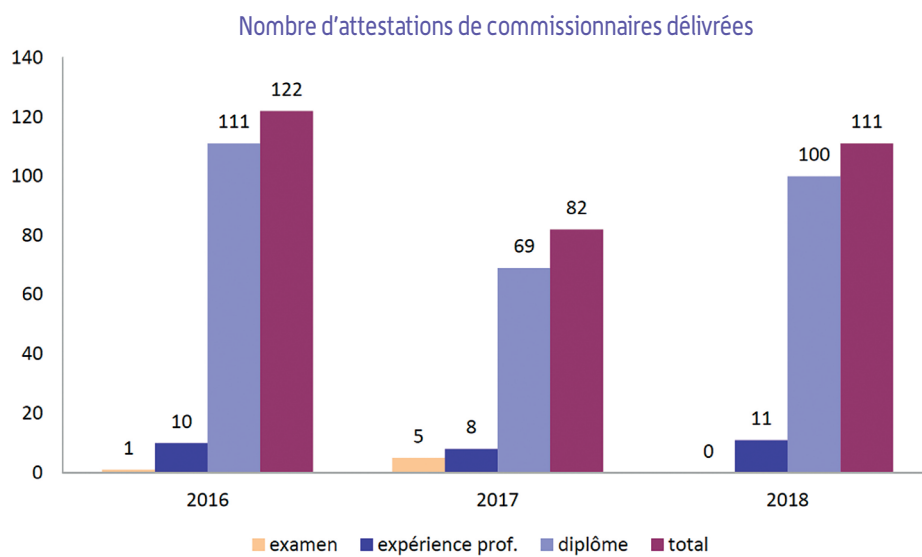
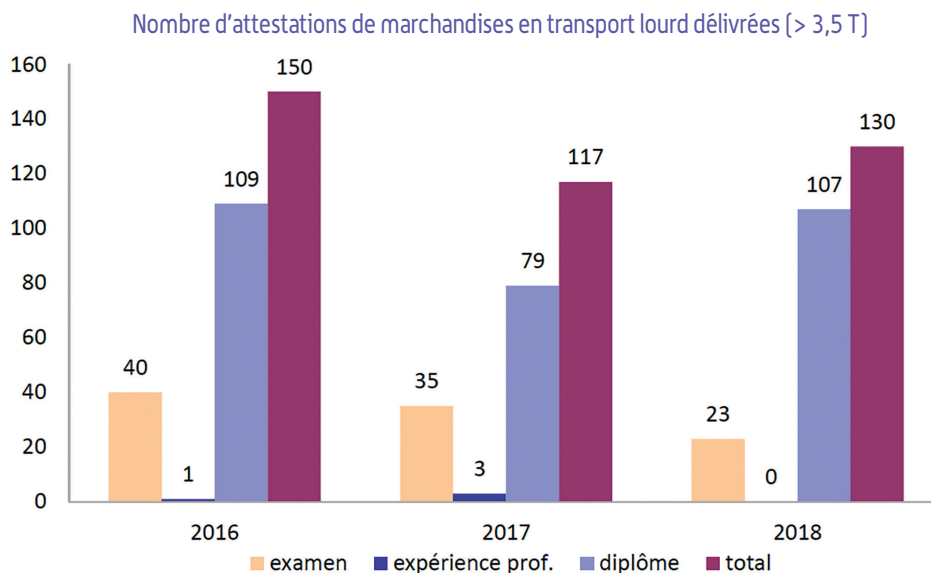
- l'éco-conduite : baisse de la consommation de carburant, du nombre d'accidents et/ou accrochages, du coût d'entretien du véhicule (usure matériel, pneus...),
- le bridage de la vitesse, coupure automatique du moteur au ralenti, gestion des pneus...
- l'utilisation de la télématique embarquée (suivi précis de la consommation de carburant, paramètres de conduite, géolocalisation).

L'année 2018 a été consacrée par l'ADEME à la définition d'un nouveau dispositif d'accompagnement, confié en fin d'année à l'entreprise ecoco2, et qui s'est traduit dès le début 2019 par une relance très forte de la démarche. Au 15 juin 2019, 9 % des véhicules de transports de marchandises et 27 % des véhicules de transports de personnes étaient concernés par un engagement, soit 4600 véhicules au total. Pour en savoir plus : <http://www.objectifco2.fr/>



## LES MARCHANDISES

### LA CAPACITÉ PROFESSIONNELLE



Source : DREAL Bretagne/UCCTT

Il existe 3 voies d'obtention de l'attestation de capacité :

- une équivalence de diplôme selon une liste exhaustive (pour le transport léger, limitée au bac professionnel exploitation des transports);
- une expérience professionnelle de 10 ans sous conditions pour le transport lourd, de 2 ans pour le transport léger et de 5 ans pour l'activité de commissionnaire en tant que gérant de l'entreprise ;
- un examen annuel en transport lourd et pour le transport léger, une formation obligatoire de 105 heures auprès d'un organisme agréé, suivie d'un examen.

En transport lourd, le nombre d'attestations délivrées repart à la hausse (+ 11% par rapport à 2017). La part des attestations délivrées suite à la réussite à l'examen national ne représente plus que 18% de l'ensemble des attestations. La voie privilégiée pour obtenir l'attestation de capacité en transport lourd reste le diplôme. A noter qu'aucune attestation n'a été délivrée par la voie de l'expérience professionnelle en 2018, les conditions d'obtention très restrictives (avoir géré en permanence une entreprise de transport public routier durant la période de 10 ans précédant le 4 décembre 2009) rendant l'accès par cette voie de plus en plus difficile.

Après une année moins active, le nombre d'attestations de capacité de commissionnaires délivrées progresse de 35%. Un candidat sur dix a pu justifier d'une expérience professionnelle.

En transport léger, l'entrée dans la profession se fait essentiellement par examens organisés par des centres de formation agréés et contrôlés par la DREAL. En 2018, 9 sessions d'examen ont permis à 46 candidats d'obtenir l'attestation de capacité professionnelle, soit 90% des attestations délivrées en moins de 3,5 T de PMA.

## LES ENTREPRISES INSCRITES AU REGISTRE NATIONAL DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR ROUTE

L'inscription des entreprises est assurée par la DREAL au moyen d'une application nommée GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des Contrôles). Cette application permet d'éditer les autorisations d'exercer ainsi que les licences de transport et leurs copies conformes.

	2016			2017			2018		
	Inscriptions	Radiations	Total dont - 3,5 T	Inscriptions	Radiations	Total dont - 3,5 T	Inscriptions	Radiations	Total dont - 3,5 T
Marchandises	131	115	2 129 dont 591	127	132	2 124 dont 548	142	98	2 168 dont 559
Commissionnaires	25	4	189	36	7	218	29	8	239

Source : DREAL Bretagne/GRECO

Stable en 2017, le nombre d'entreprises de marchandises inscrites progresse de 2 % en 2018, tout secteur d'activité confondu. La hausse du nombre d'inscriptions d'entreprises de commissionnaires est une tendance qui se confirme sur les dix dernières années avec une progression plus significative depuis quatre ans.

## Zoom

### OBTENIR L'ATTESTATION DE CAPACITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN PLUS DE 3,5 T PAR L'ÉQUIVALENCE DE DIPLÔME

L'attestation peut être délivrée par le Préfet de région aux personnes titulaires d'un diplôme national ou visé par l'Etat, d'un titre universitaire, d'un certificat d'études ou d'un titre professionnel délivrés en France. La liste de ces diplômes et titres est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des transports, de l'enseignement supérieur et du travail.

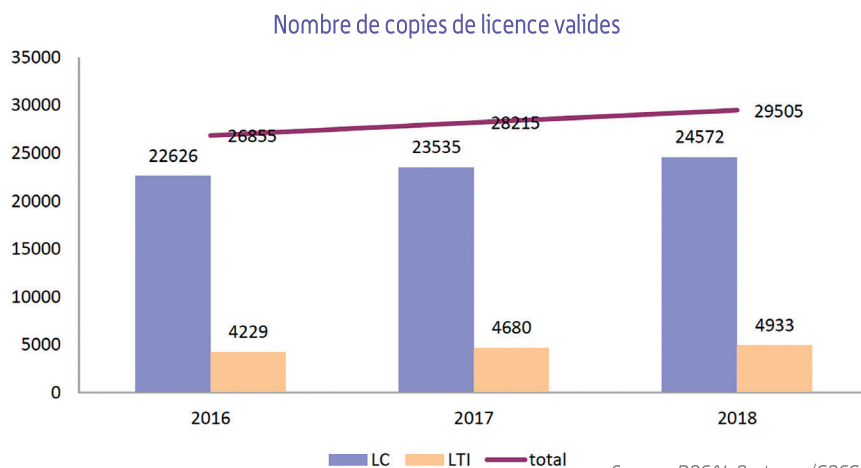
En 2018, principalement quatre diplômes ont permis aux demandeurs d'obtenir l'attestation de capacité par équivalence. Ils ont été obtenus auprès d'un établissement d'enseignement supérieur ou d'un organisme de formation habilité (DUT gestion logistique transport, BTS transport et prestations logistiques, responsable d'une unité de transports de marchandises et logistique et certificat de l'école de maîtrise des transports). Ils représentent à eux-seuls 93 % des dossiers acceptés.

## LES TITRES DE TRANSPORT

L'inscription de l'entreprise au registre des transports permet l'obtention de titres pour accéder au marché du transport routier : des licences communautaires (LC) pour le transport lourd, des licences de transport intérieur (LTI) pour le transport léger.

Les licences sont accompagnées d'autant de copies conformes numérotées que de véhicules détenus par l'entreprise.

La progression du nombre d'entreprises inscrites s'accompagne d'une hausse du nombre de copies valides détenues par les entreprises. Plus de 1000 copies de licences communautaires supplémentaires sont en circulation en 2018 par rapport à 2017, soit une hausse de 4% des titres de transport. Cela traduit une augmentation du nombre de véhicules mis en circulation. Avec une augmentation de 5% des titres en circulation, le transport léger (- 3,5 T) s'inscrit également dans cette tendance.



## LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

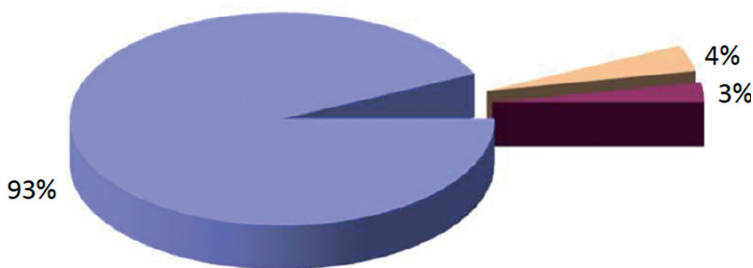
Pour respecter la capacité financière exigible, vérifiée tous les ans à l'examen de sa liasse fiscale, l'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à :

- 1 800 € pour le 1<sup>er</sup> véhicule exploité < à 3,5 T de PMA (poids maximal autorisé) et 900 € pour les suivants ;
- 9 000 € pour le 1<sup>er</sup> véhicule exploité ≥ 3,5 T de PMA et 5 000 € pour chacun des suivants.

Aucune condition de capacité financière n'est exigée pour les commissionnaires de transport.

Sur les 2 dernières années, la situation des entreprises du transport s'améliore. Le taux d'entreprises remplissant la condition de capacité financière progresse de 3 points. Cela confirme la conjoncture plutôt favorable pour le secteur.

### La capacité financière des entreprises en 2018



- entreprises remplissant la condition de capacité financière
- entreprises disposant de capitaux propres positifs insuffisants
- entreprises disposant de capitaux propres négatifs

Source : DREAL Bretagne/GRECO

## Zoom

### LE RÉSEAU D'ASSISTANCE À L'ANALYSE FINANCIÈRE

La condition de capacité financière est un outil de régulation économique du secteur des transports. Le respect de cette condition est vérifié par l'analyse financière de la situation comptable des entreprises. Le réseau d'assistance à l'analyse financière (RAAF) s'inscrit dans un dispositif d'animation national. Il est composé de représentants de chaque DREAL et a été créé pour apporter un appui aux dossiers les plus complexes.

En juin 2018, le pôle gestion de la DREAL Bretagne a accueilli la réunion nationale du réseau. Lors de cette réunion, le commissaire au redressement productif de Bretagne, au cœur du dispositif d'accompagnement public des entreprises en difficulté, a présenté ses missions. Cette intervention a permis d'échanger de manière constructive avec les participants.

## Les défaillances

Le nombre de défaillances correspond au nombre de jugements de mise en redressement ou de liquidation judiciaire prononcés par le tribunal de commerce. Il ne tient pas compte de l'issue des procédures (plan de continuation, reprise, liquidation).

Après un pic observé en 2017, ce nombre se stabilise en 2018. La majorité des défaillances concernent des entreprises de petite taille. Seules deux d'entre elles comptaient plus de 20 titres de transport.

	2016	2017	2018
Nombre de défaillances	12	23	22
Dont – 3,5 T	9	12	9

Source : DREAL Bretagne/UGCTT

## LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Les conducteurs du transport routier de marchandises (en transport lourd) sont soumis à des obligations de formation professionnelle. Pour les primo-accédants à la profession, il s'agit d'une formation minimale obligatoire de 140 heures, dite « FIMO ». Cette formation doit faire l'objet d'une mise à niveau qui doit être renouvelée tous les 5 ans par une formation continue obligatoire de 35 heures sur 5 jours, dite « FCO ». Une formation dite « passerelle », de 35 heures, permet la mobilité des conducteurs entre le secteur du transport de marchandises et celui du transport de voyageurs. Ces formations ont pour objectif de maintenir et de renforcer un bon niveau de connaissances et de compétences des conducteurs routiers indispensable à la bonne application des conditions de travail des conducteurs et au respect des règles de sécurité routière.

Elles sont réalisées, soit par des organismes de formation (13 centres sur le territoire breton pour la marchandise) agréés par le Préfet de région (DREAL), soit par des centres de formation d'entreprise agréés. Elles peuvent également être dispensées par délégation et sous la responsabilité des centres de formation agréés, par des moniteurs d'entreprises ayant reçu une formation appropriée. 229 formateurs et 38 moniteurs regroupant 21 entreprises, sont référencés par la DREAL Bretagne.



La filière du transport de marchandises concentre 88% de l'activité de formation. Les 7 220 stagiaires se répartissent à un peu plus de 9% en FIMO, 89% en FCO. La formation complémentaire « passerelle » représente moins de 1% des formations suivies.

Le nombre d'attestations délivrées en 2018 est stable par rapport à 2017.

Les moniteurs d'entreprises assurent quant à eux près d'un quart des formations continues obligatoires (FCO).

Concernant la formation professionnelle pour l'accompagnement des transports exceptionnels en 2018, 12 stagiaires ont suivi une formation continue en guidage. Il n'y a pas eu de session de formation initiale.

### Nombre d'attestations délivrées

	2016	2017	2018
FIMO	767	600	688
FCO	6 537	6 629	6 482
Passerelles	42	51	50
Total	7 346	7 280	7 220

Source : DREAL Bretagne/UGCTT

## LE RÔLE DE LA DREAL BRETAGNE

---



**Florence HERVÉ, Chargée des formations obligatoires des conducteurs routiers à la DREAL Bretagne nous présente ses missions :**

Je suis chargée de l'instruction des demandes, de la délivrance et du renouvellement des agréments des centres de formation. Mes missions s'articulent autour de l'agrément, du suivi et du contrôle des centres pour les transports routiers de marchandises et de voyageurs, de l'appui réglementaire et de l'information relative aux évolutions du dispositif de formation. Je suis également chargée de référencer les formateurs intervenant dans les centres ainsi que les moniteurs qui dispensent les formations directement au sein d'une entreprise.

**L'agrément d'un centre de formation** est accordé pour une durée maximale de cinq années. Il est renouvelable. En 2019, onze centres seront concernés par ce renouvellement. Il implique pour la DREAL la vérification rigoureuse des renseignements généraux relatifs au centre de formation (ex. le règlement intérieur), des moyens humains et matériels dont il dispose (ex. locaux, véhicules, personnel suffisant et qualifié). Les outils de suivi des formations réalisées (ex. tableau du suivi des stagiaires) sont également examinés. Ces éléments sont précisés par un arrêté du 3 janvier 2008.

**Le référencement d'un formateur ou moniteur** consiste à vérifier qu'il dispose des pré-requis nécessaires pour pouvoir dispenser ces formations, au regard de ses diplômes ou de son expérience professionnelle. Un référencement rigoureux des intervenants est un gage de formation de qualité.

En complément des vérifications opérées lors de la délivrance et du renouvellement des agréments, j'effectue des **contrôles planifiés ou inopinés** dans les centres de formation agréés, en collaboration avec un contrôleur. Les contrôles ont pour objectif de vérifier le respect de l'agrément. L'accent est mis particulièrement sur la qualité des formations qui sont dispensées dans les centres.

Chaque contrôle nécessite une préparation préalable, notamment l'analyse des pièces transmises par le centre, le choix du mode d'intervention, l'identification des points de vigilance.

Le contrôle sur site permet d'échanger avec les représentants du centre de formation, de vérifier la bonne tenue des formations (supports de formation, moyens matériels et humains), de participer à des modules afin de s'assurer de leur contenu, de réaliser une vérification sur pièces du suivi pédagogique (carnet des stagiaires, accueil des stagiaires). Un contrôle continu s'opère également tout au long de l'année sur la base des documents transmis trimestriellement (ex. tableau des stages réalisés et prévisionnels).

Parallèlement à cette activité, j'instruis les dossiers de demande de Médailles d'Honneurs des Transports Routiers. Il y a deux sessions par an, une au 1er janvier et l'autre au 14 juillet.

Cette médaille comporte deux degrés :

La médaille d'ARGENT qui peut être attribuée après 25 années de services,  
La médaille de VERMEIL après 35 années de services.



## LE CONTRÔLE SUR ROUTE

En 2018, 78% des véhicules de transport de marchandises contrôlés sont immatriculés hors de France (non résidents). Afin d'assurer un équilibre vis-à-vis des résidents, davantage soumis à des contrôles des forces de l'ordre ainsi qu'à des contrôles en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres consacrent une part plus importante des contrôles sur route sur les non-résidents.

Sur les dernières années, on constate une augmentation régulière de la part des véhicules en infraction, qui représentent pour 2018 plus de 20% des véhicules contrôlés. Ce taux atteint 23% pour les véhicules non résidents originaires de l'Union Européenne et quasiment un tiers des véhicules pour les non-résidents hors Union Européenne.

Ces infractions sont sanctionnées par des verbalisations et dans les cas les plus graves aboutissent à l'immobilisation du véhicule.

En 2018, 137 véhicules ont été immobilisés soit 14% des véhicules en infraction. Le montant des consignations et amendes perçues, en baisse de 8% par rapport à 2017, atteint la somme de 731 713 €.

	Véhicules contrôlés	Véhicules en infraction	Infractions relevées
2016	4 884	862	1 270
2017	5 035	1 006	1 643
2018	4 557	979	1 583

Source : DREAL Bretagne/GRECO

A travers les contrôles réguliers menés par les contrôleurs des transports terrestres, l'Etat s'engage contre toutes les formes de fraudes dans le transport routier : économiques, sociales et environnementales. Les pratiques concurrentielles déloyales nuisent en effet à l'ensemble des professionnels du transport routier, à la sécurité routière et aux riverains des infrastructures de transport. Elles portent également atteinte aux efforts de toute une profession en faveur de la protection des salariés du secteur, de services de qualité mais aussi d'un transport routier respectueux de l'environnement.

Le cabotage routier est un droit donné à un transporteur non résident, membre de l'UE, de réaliser un transport routier sur le territoire national d'un Etat 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).



## Zoom

### DES FRAUDES À L'APPAREIL DE CONTRÔLE DE PLUS EN PLUS COMPLEXES

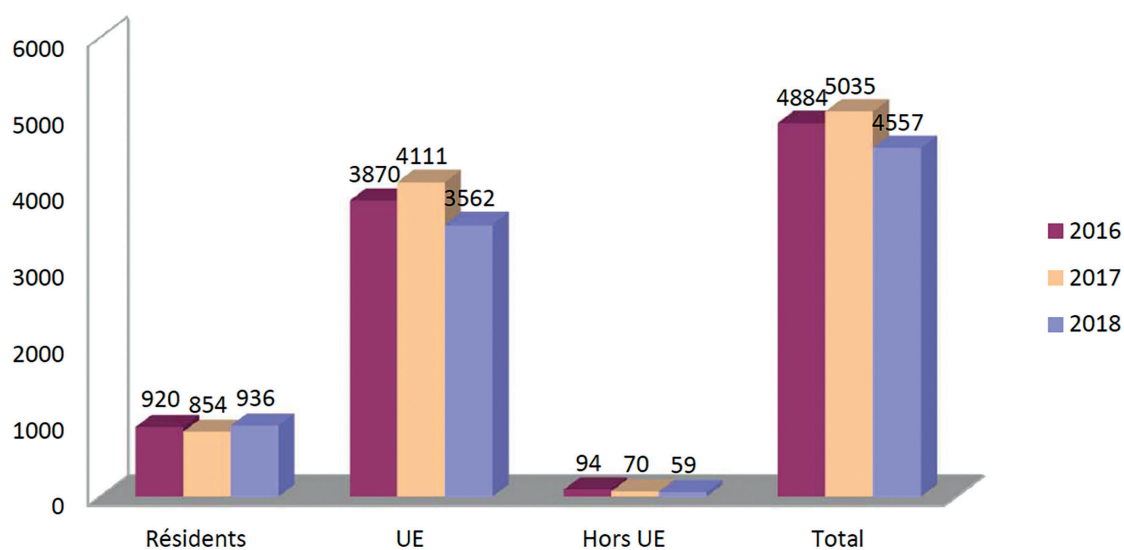
Lors d'une opération menée dans le Morbihan en 2018, les contrôleurs des transports terrestres de l'antenne de contrôle de Vannes ont découvert sur un ensemble routier immatriculé en Pologne un système frauduleux altérant le dispositif de contrôle (chronotachygraphe).

Ce dispositif pirate atteint un niveau d'élaboration jusqu'alors jamais rencontré. Il consiste en la modification interne du software de l'appareil de contrôle numérique. L'insertion d'une mini clé USB dans un port caché derrière le tableau de bord neutralise tout enregistrement de conduite tout en conservant active l'information vitesse. Cette manipulation permet de masquer les temps réels de conduite.

L'infraction retenue dans ce cas précis par les contrôleurs est la modification du dispositif destiné au contrôle des conditions de travail dans les transports routiers. Cette infraction délictuelle est passible d'une amende de 30 000 euros et d'une peine d'emprisonnement d'un an maximum.

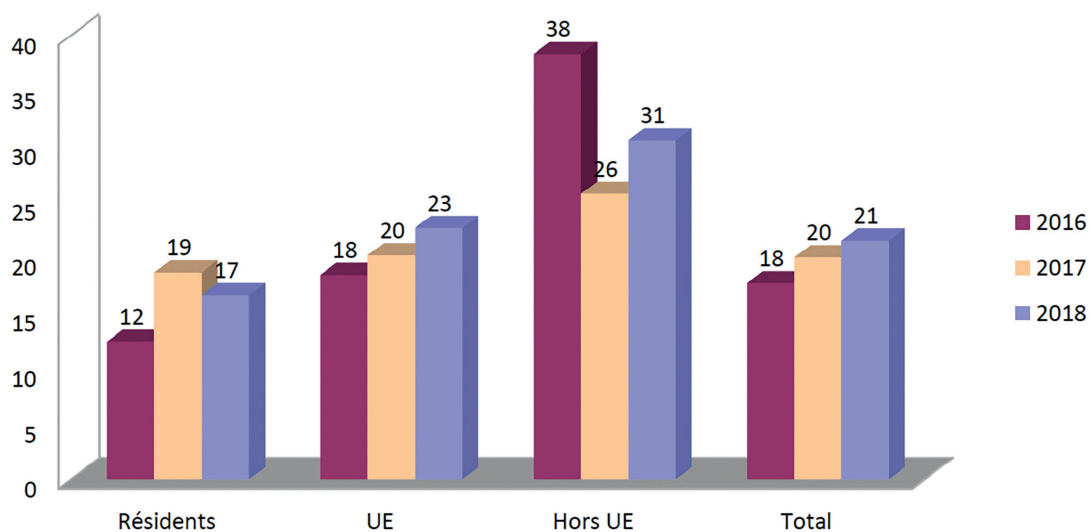
A l'image de ce système, les manipulations frauduleuses sont de plus en plus complexes et requièrent une forte expertise technique de la part des services de contrôle. Certains transporteurs cherchent à se soustraire à la réglementation sociale européenne (temps maximum de conduite, temps de repos minimum à respecter) et au code de la route (limitations de vitesse). Ils interviennent sur le fonctionnement de l'appareil de contrôle créant une concurrence déloyale entre les entreprises de transport, au mépris également de la sécurité routière.

Véhicules contrôlés selon le pays d'origine



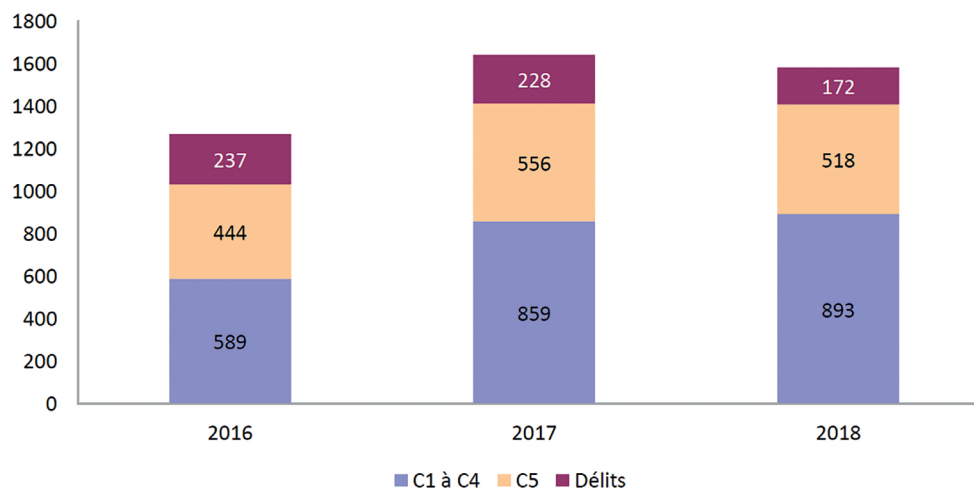
Source : DREAL Bretagne/GRECO

Véhicules en infraction/ véhicules contrôlés (données en %)



Source : DREAL Bretagne/UCCTT

Les infractions constatées



Source : DREAL Bretagne/UCCTT

En 2018, la Pologne, la Lituanie et la Roumanie arrivent en tête des pays caboteurs les plus infractionnistes. La loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence déloyale a étendu les règles de cabotage aux véhicules légers (VUL). Ceux-ci représentent aujourd'hui 45 % des procédures en cabotage.

Encas de cabotage irrégulier sur le territoire français et sur proposition de la commission territoriale des sanctions administratives (CTSA), le Préfet de région peut prononcer des interdictions de cabotage pour une durée d'un an maximum. En 2018 en Bretagne, une entreprise polonaise a ainsi fait l'objet d'une interdiction de cabotage sur l'ensemble du territoire français pour une durée de six mois.

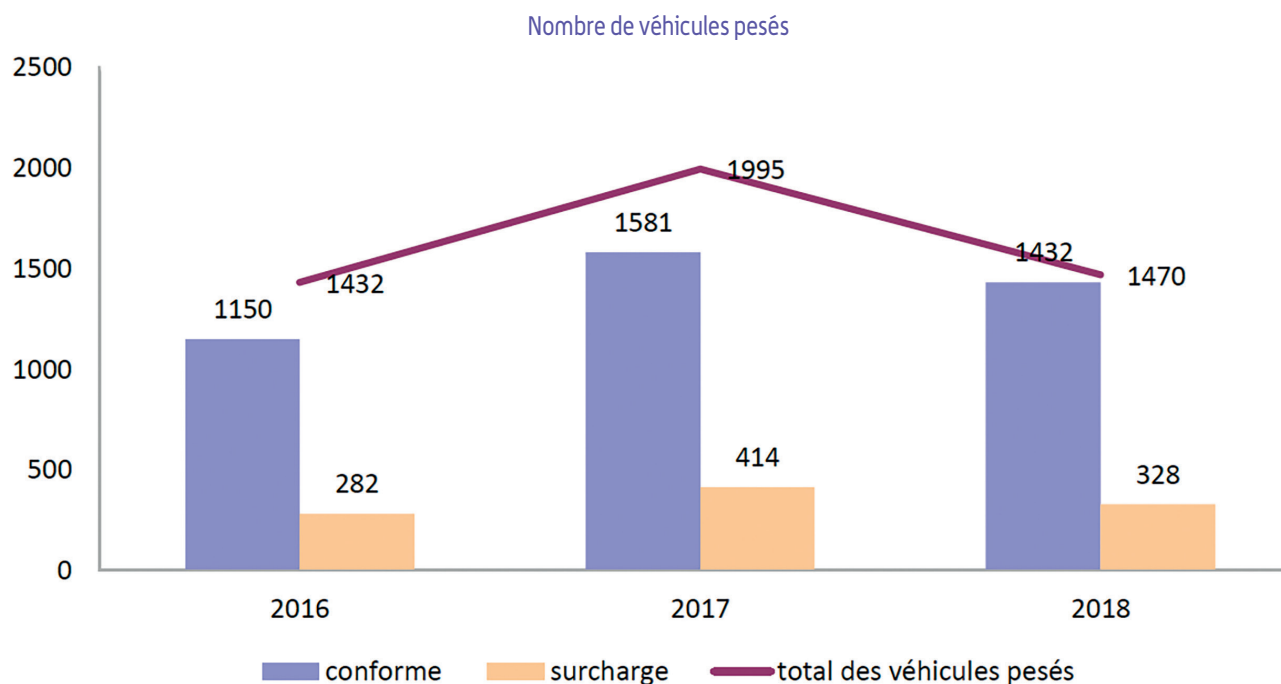
En 2018, les véhicules en surcharge représentent plus de 22 % de l'ensemble des véhicules pesés, soit 1 point de plus qu'en 2017.

Des stations de mesure des surcharges, véritables outils de présélection mis en place sur l'ensemble du territoire national, viennent renforcer l'efficacité du pesage en permettant de peser les véhicules selon leur silhouette, sans les ralentir ni les détourner de leur voie de circulation. Une station est exploitée en Bretagne depuis 2008 sur l'A 84.

## Zoom

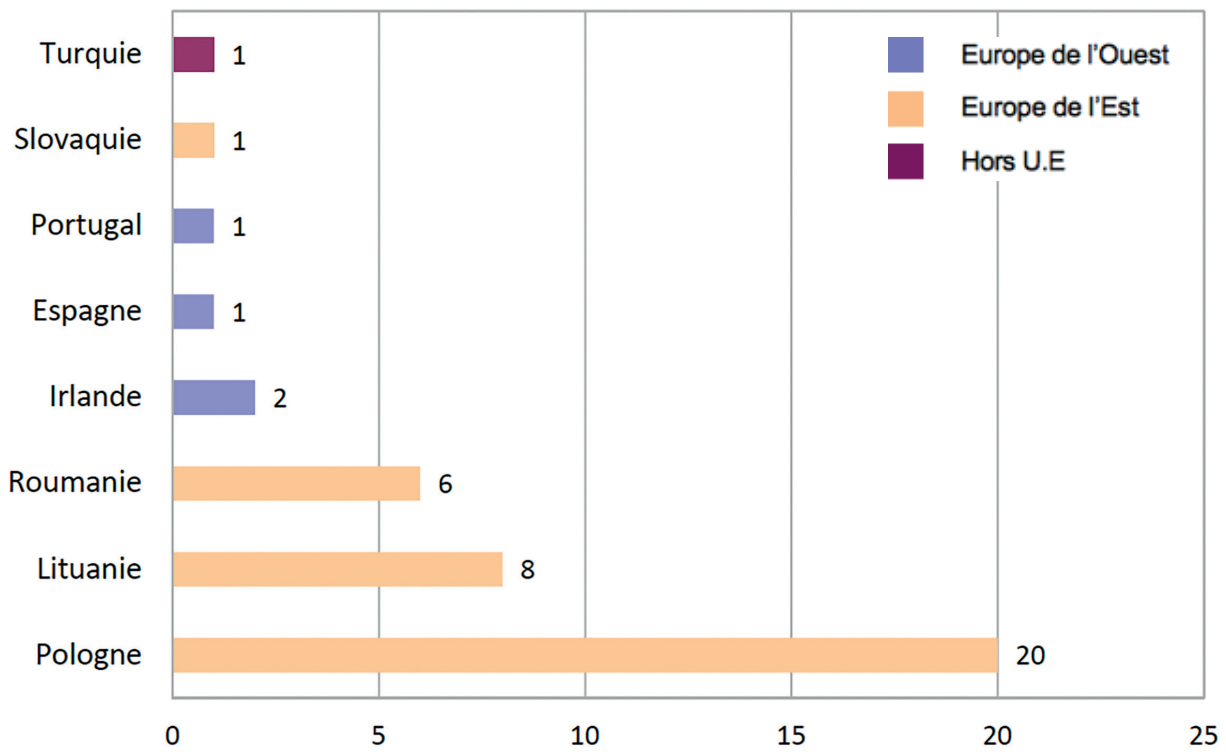
### LES OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES SUR SITE

Les opérations spécifiques sur site représentent un quart du total des opérations de contrôle. Elles s'effectuent sur les quais de chargement et de déchargement. Habilités par le code des transports à intervenir sur ces sites, les agents de contrôles des transports terrestres y sont autorisés à vérifier l'ensemble des réglementations se rapportant au transport routier. Ce mode d'intervention a permis en 2018 de détecter 107 délits. Les fraudes les plus fréquemment détectées concernent la RSE (temps de conduite et de repos), le cabotage, la fraude à l'appareil de contrôle, conformément à la tendance générale.



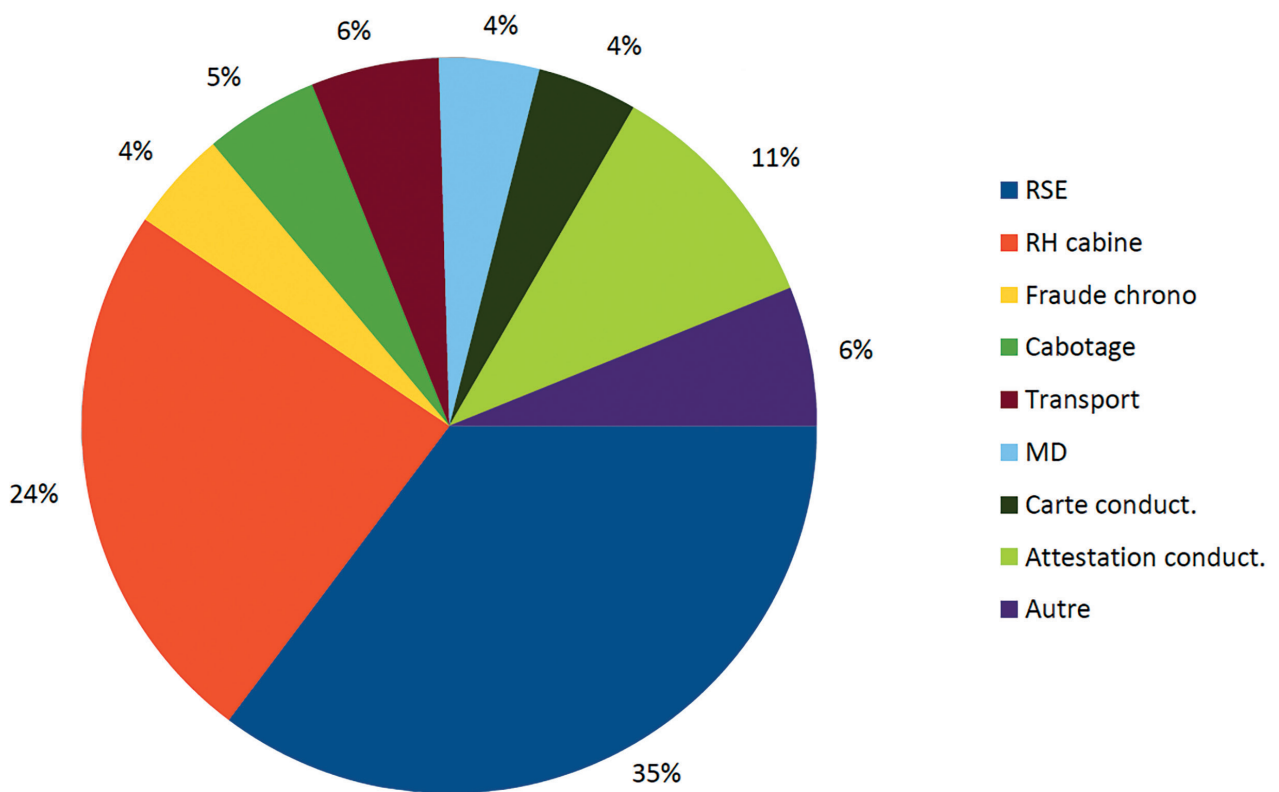
Contrôle de pesage statique

Véhicules en cabotage irrégulier en 2018 selon le pays d'origine



Source : DREAL Bretagne/UGCTT

Nombre d'infractions par nature (C5 + délits)



Source : DREAL Bretagne/UGCTT

## LE REGISTRE DES CONSEILLERS À LA SÉCURITÉ

Les transports de matières dangereuses en Bretagne en 2018.

	Entreprises ayant déclaré une activité matières dangereuses	Nombre de conseillers à la sécurité
Côtes-d'Armor	92	105
Finistère	136	157
Ille-et-Vilaine	230	279
Morbihan	113	139
Total	<b>571</b>	<b>680</b>

Source : DREAL Bretagne/UGCTT

En 2018, 571 entreprises ont déclaré exercer une activité relevant de la réglementation « Matières dangereuses » et ont désigné, auprès de la DREAL Bretagne, 680 conseillers à la sécurité chargés d'aider, sous la responsabilité du chef d'entreprise, à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités.

## LE CONTRÔLE EN ENTREPRISE

Les contrôles en entreprise s'inscrivent pleinement dans le cadre des missions dévolues aux contrôleurs des transports terrestres. Ceux-ci sont habilités à réaliser des contrôles dans toute entreprise effectuant du transport de marchandises (compte propre/compte d'autrui). Un programme régional de contrôle entreprise est établi, en tenant compte des entreprises infractionnistes, des propositions du service registre pour les entreprises ne respectant plus les conditions d'inscription au registre des transporteurs. Il est également prévu de contrôler les entreprises de transport de manière régulière. L'objectif de ce type de contrôle consiste avant tout à régulariser sa situation lorsque cela est nécessaire. Les contrôles initiés en 2018 ont permis de relever 73 infractions.

	Nombre d'entreprises contrôlées	Nombre de conducteurs contrôlés
2016	47	1 520
2017	66	1 675
2018	50	2 057

Source : DREAL Bretagne/GRECO



Transport de matières dangereuses

## LES VOYAGEURS

### LA CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

#### Les attestations délivrées par voie d'accès

Il existe 3 voies d'obtention de l'attestation de capacité :

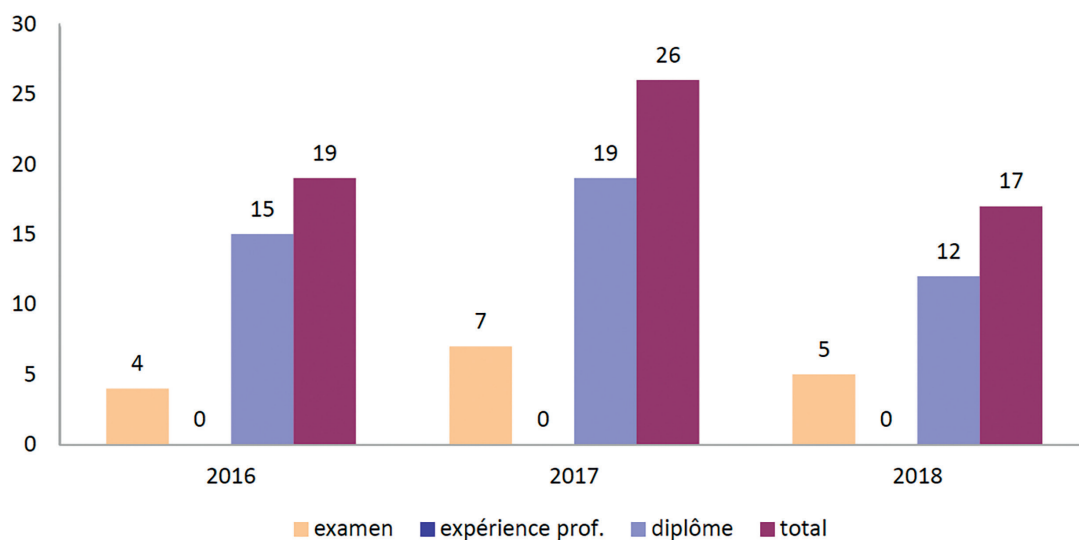
- l'équivalence de diplôme selon une liste exhaustive (réservée au transport lourd) ;
- une expérience professionnelle de 10 ans pour le transport lourd et de 2 ans pour le transport léger, sous conditions ;
- un examen annuel en transport lourd (pour les candidats domiciliés en Bretagne, le centre d'examen se situe à Nantes) et une formation obligatoire de 140 heures auprès d'un organisme agréé suivie d'un examen, pour le transport léger.

Le nombre d'attestations délivrées en transport « lourd » diminue d'un tiers par rapport à 2017 et toujours sur des valeurs peu élevées.

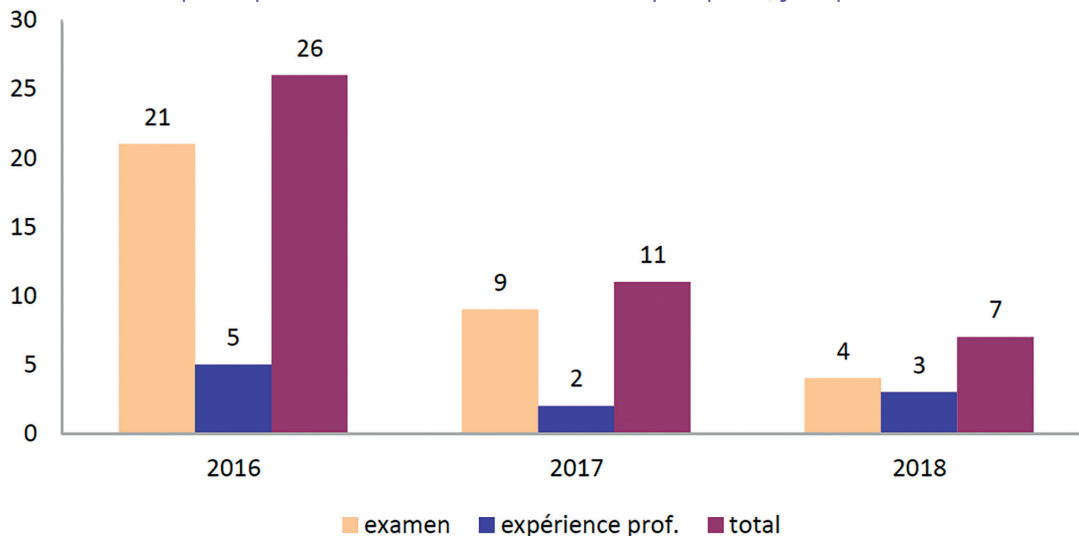
Le nombre d'attestations accordées en transport léger en 2018 continue à reculer. Ce nombre se place bien en-deça des chiffres de l'année 2016, qui avait fait figure d'exception. En effet, suite au travail de pédagogie initié par la DREAL auprès des prestataires des collectivités, un grand nombre d'entre eux ont dû se mettre en conformité en terme de capacité professionnelle.

En 2018, seuls 4 candidats l'ont obtenue suite à la réussite à l'unique session d'examen mise en place en 2018. Faute d'inscription, les centres de formation agréés peinent à organiser des formations en moins de 9 places.

Transport de personnes en + de 9 places



Transport de personnes avec des véhicules n'excédant pas 9 places, y compris le conducteur



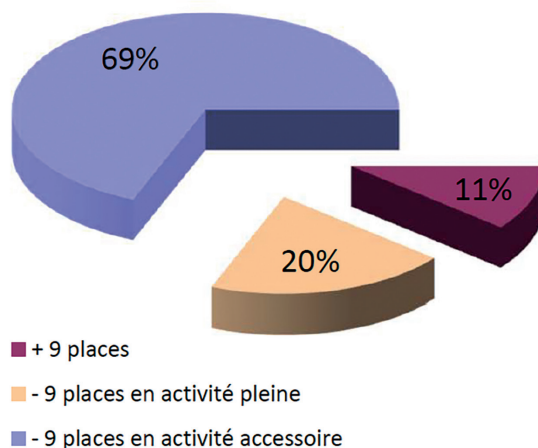
Source : DREAL Bretagne/UCCTT

## LES ENTREPRISES INSCRITES AU REGISTRE NATIONAL DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR ROUTE

Le nombre d'entreprises inscrites est en légère progression : +2 % en 2018. Les nouvelles inscriptions concernent essentiellement les entreprises exerçant une activité complémentaire à une activité principale. Dans la majorité des cas, il s'agit d'une activité de taxi. Ces entreprises exerçant leur activité à l'aide d'un seul véhicule en moins de 9 places bénéficient d'un régime dérogatoire pour l'accès au transport en moins de 9 places en activité accessoire. En effet, elles sont dispensées des conditions de capacités professionnelle et financière. La représentation de plus de trois-quarts des entreprises de taxi parmi les entreprises inscrites en moins de 9 places témoigne de cet accès privilégié.

Cette simplification permet de préserver un tissu d'entreprises locales, en leur facilitant l'accès à des transports conventionnés (transport d'élèves en situation de handicap, services à la demande, transport médical), notamment en milieu rural.

Répartition des entreprises selon l'activité



Source : DREAL Bretagne/GRECO

2016			2017			2018		
Inscriptions	Radiations	Total	Inscriptions	Radiations	Total	Inscriptions	Radiations	Total
59	32	946	64	62	948	47	30	965

Source : DREAL Bretagne/GRECO

## LES TITRES DE TRANSPORT

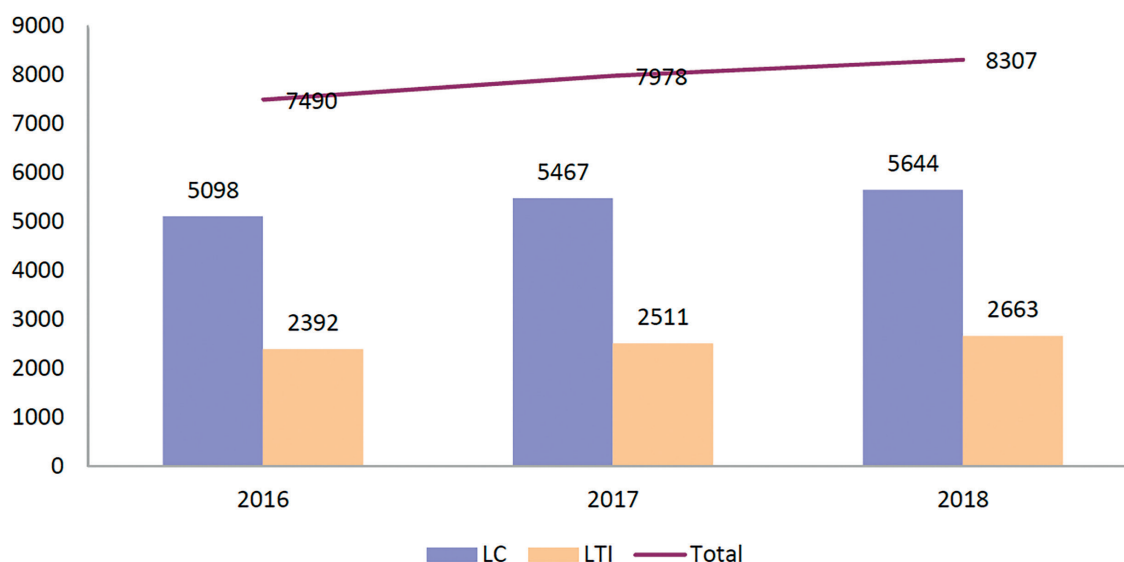
Le nombre de copies de licence détenues est en hausse régulière depuis plusieurs années. Le nombre d'entreprises détenant des licences communautaires (+ de 9 places) reste stable. Elles représentent un peu plus de 10 % des entreprises inscrites. Elles exploitent cependant 68 % de l'ensemble des titres de transport et continuent à augmenter leur parc de véhicules. Cela s'explique par la taille importante des entreprises du secteur qui comptent parmi elles les entreprises de transport inter-urbain.

En transport de personnes, l'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à :

- 1 500 € par véhicules ≤ à 9 places conducteur compris,
- 9 000 € pour le 1<sup>er</sup> véhicule exploité > 9 places et 5 000 € pour chacun des suivants.

La condition de capacité financière est respectée par la très grande majorité des entreprises de transport de personnes.

Nombre de copies de licence valides



Source : DREAL Bretagne/GRECO

## LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Comme en transport routier de marchandises, les conducteurs du transport routier de voyageurs (en transport lourd) sont soumis à des obligations de formation professionnelle. Pour les primo-accédants, il s'agit d'une formation minimale obligatoire de 140 heures dite « FIMO » puis d'une mise à jour régulière de leurs connaissances et de leur pratique par le suivi d'une formation continue obligatoire de 35 heures sur 5 jours à renouveler tous les 5 ans dite « FCO »

Une formation dite « passerelle » de 35 heures permet la mobilité des conducteurs entre le secteur du transport de voyageurs et celui du transport de marchandises.

Sept centres de formations agréés dispensent sur le territoire breton la formation obligatoire des conducteurs routiers de voyageurs.

La filière du transport de voyageurs représente 12 % de l'activité de formation. On constate que seul 5% des stagiaires ont suivi une formation FIMO en 2018. Cela est à mettre en perspective avec les difficultés de recrutement du secteur. 11% des stagiaires ont suivi une formation complémentaire « passerelle ».

Les moniteurs d'entreprises assurent 12,29 % de la formation continue obligatoire (FCO).



Nombre d'attestations délivrées

	2016	2017	2018
FIMO	68	77	53
FCO	671	655	801
Passerelles	192	114	112
Total	931	846	966

Source : DREAL Bretagne/UGCTT

## Zoom

### LES SERVICES RÉGULIERS INTERURBAINS LIBREMENT ORGANISÉS (SLO) PLUS COMMUNÉMENT APPELÉS «CARS MACRON».

Le volet « mobilité » de la loi du 6 août 2015 a ouvert les services réguliers interurbains à l'initiative privée. C'est l'opportunité pour le secteur professionnel du transport routier de personnes d'inscrire ce mode de mobilité dans la culture française. D'ailleurs, plusieurs opérateurs de transport ont rapidement développé des liaisons interurbaines par autocar. En décembre 2018, le marché compte 13 opérateurs dont 3 opérateurs nationaux et 10 opérateurs qui proposent une offre locale et ciblée.

Les liaisons par autocar de plus de 100 km sont totalement libéralisées. Les liaisons égales et inférieures à 100 km doivent faire l'objet d'une procédure de déclaration auprès de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) avant leur commercialisation, la finalité étant d'assurer la complémentarité entre les services librement organisés et les services conventionnés.

Avec 262 villes desservies, le maillage territorial proposé par le marché services réguliers interurbains librement organisés s'étoffe. En termes de fréquence, près de 800 départs quotidiens ont été recensés lors du dernier trimestre 2018 au plan national. La liaison Paris/Rennes est la 8e au top 10 des liaisons les plus fréquentées au 4e trimestre 2018 avec 43 564 passagers transportés.

Au 31 décembre 2018, le secteur emploie 2563 ETP (emplois directs et emplois indirects de conducteurs sous-traitants/partenaires affectés à cette activité).

De forts enjeux environnementaux et de sécurité routière sont liés à l'accroissement de la circulation par autocar. Une attention toute particulière est donc portée sur les véhicules utilisés dans le cadre des services librement organisés, qui sont soumis à certaines exigences réglementaires. Ainsi, les véhicules doivent répondre aux meilleures normes communautaires qui existent en la matière (norme Euro VI).

En Bretagne comme ailleurs en France, les cars « Macron » desservent des liaisons de fort potentiel et ne constituent donc pas une alternative à l'offre publique pour l'accessibilité aux territoires ruraux.



## LE CONTRÔLE SUR ROUTE

Le transport de personnes a fait l'objet de contrôles, notamment en période estivale, sur les lieux touristiques mais aussi dans les gares routières. Tout au long de l'année, les ramassages scolaires sont contrôlés pour s'assurer des bonnes conditions de transport des élèves vers leur établissement scolaire.

Les services de transport exécutés par les petits trains routiers touristiques représentent une activité un peu particulière au sein du transport de personnes. Ils sont considérés comme des services de transport public routiers de personnes (à la « place » ou en service occasionnel). A ce titre, les entreprises concernées sont inscrites au registre du transport par route mais, s'agissant d'une activité particulière, sont dispensées des conditions de capacité professionnelle et financière. En Bretagne, 15 entreprises sont enregistrées sous ce régime.

Les petits trains sont soumis à une visite obligatoire tous les ans, effectuée par un expert désigné par le préfet. Elle donne lieu à la délivrance d'un procès-verbal de visite technique (arrêté du 22 janvier 2015 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs).

Par ailleurs, la circulation des petits trains routiers touristiques est subordonnée à la délivrance préalable d'un arrêté préfectoral, qui précise notamment le circuit routier emprunté.



Petit train



Contrôle sur un lieu touristique

En 2018, des contrôles ont été effectués sur des petits trains routiers touristiques circulant dans les 4 départements bretons.

## LE CONTRÔLE EN ENTREPRISE

Afin de vérifier le respect effectif des réglementations applicables aux entreprises de voyageurs, aux conducteurs (formations) et aux véhicules (visites techniques), les contrôleurs de transports terrestres effectuent des contrôles au sein des entreprises.

Ces contrôles se concentrent sur des aspects de régulation économique (respect des règles de concurrence) et de sécurité routière avec de fortes implications en législation sociale tant au niveau européen qu'au niveau national. Ils permettent de déceler d'éventuels comportements infractionnistes des entreprises résidentes non révélés par les opérations sur route mais aussi d'apporter une meilleure connaissance du secteur professionnel.

## GLOSSAIRE

- ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie  
**CCPL** : Centre de Contrôle Technique des Poids Lourds  
**CCVL** : Centre de Contrôle Technique des Véhicules Légers  
**CODAF** : Comité Opérationnel Départemental Anti-Fraude  
**CQC** : Carte de Qualification de Conducteur  
**CRSA** : Commission Régionale des Sanctions Administratives  
**CTSA** : Commission Territoriale des Sanctions Administratives  
**CTT** : Contrôleur des Transports Terrestres  
**DIRECCTE** : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi  
**FCO** : Formation Continue Obligatoire  
**FIMO** : Formation Initiale Minimale Obligatoire  
**GRECO** : Gestion Régionalisée des Entreprises de transport routier et des Contrôles  
**HSV** : Homologation et Sécurité des Véhicules  
**LC** : Licence Communautaire  
**LTI** : Licence de Transport Intérieur  
**OTC** : Organisme Technique Central  
**PL** : Poids Lourds  
**PMA** : Poids Maximum Autorisé  
**RHN** : Repos Hebdomadaire Normal  
**RI** : Réception Individuelle  
**RTI** : Réception à Titre Isolé  
**TMD** : Transport de Matières Dangereuses  
**TPC** : Transport en Commun de Personnes  
**TRM** : Transport Routier de Marchandises  
**TRV** : Transport Routier de Voyageurs  
**UE** : Union Européenne  
**UGCTT** : Unité Gestion et Contrôle des Transports Terrestres  
**UTAC** : Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle  
**VL** : Véhicules Légers  
**VTC** : Voiture de Transport avec Chauffeur  
**VUL** : Véhicule Utilitaire Léger



**Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement Bretagne**  
**Service Infrastructures Sécurité Transports**  
Division Transports Routiers et Sécurité des Véhicules  
L'Armorique, 10 rue Maurice Fabre  
Atalante Champeaux CS96515 - 35065 Rennes Cedex  
Tél. 33 (0)2 99 33 45 05  
Fax. 33 (0)2 99 33 45 59

**Directeur de publication**  
Marc NAVEZ

**Crédits photos**  
DREAL Bretagne