

# WEBINAIRE ORT&L / DREAL GRAND-EST

Régulation et contrôle de la profession de  
transporteur routier en Grand Est – Partie 2

Jeudi 5 février 2026

# Sommaire

## Questions issues du précédent webinaire

### 1. Accès à la profession

- 1.1. Qualification des conducteurs
  - a. Synthèse FIMO/FCO - Qualifications initiales/continues
  - b. Délivrance des agréments des centres de formation
  - c. Les chiffres clés
- 1.2. Qualification des gestionnaires de transport  
Focus sur la capacité professionnelle en transport public routier de personnes, de marchandises et de commissionnaire de transport

### 2. Commission territoriale des sanctions administratives (CTSA)

- 2.1. La CTSA en théorie
  - a. Contexte et réglementation
  - b. Missions de la CTSA
  - c. Les membres
  - d. Sanctions encourues
  - e. Déroulement de la procédure
- 2.2. La CTSA en pratique  
Retour sur la dernière CTSA

# Questions issues du précédent webinaire

# Ségrégation du nombre de copies conformes léger/lourd

Seule la ségrégation du nombre d'entreprises est réalisable aujourd'hui via nos indicateurs. Ainsi au 31/12/25, elles sont réparties comme suit :

DREAL	Marchandise		Voyageur		Commis_sionnaire
	- 3,5 t exclusivem ent	+ 3,5 t	- 10 places exclusivemen t	10 places ou +	
GRAND EST	856	2317	786	129	669

# Tachygraphes intelligents de deuxième génération (Gen2 V2)

→ Concernant l'application de la réglementation relative aux **tachygraphes intelligents de deuxième génération (Gen2 V2)**. Certaines précisions étaient alors en attente de validation par la DGITM

# Tachygraphes intelligents de deuxième génération (Gen2 V2)

- Conformément à l'article 3.6.4 de l'**Annexe I C du règlement (UE) n°165/2014**, les tachygraphes de génération 2 version 2 enregistrent :
  - **De manière automatique (via GNSS) :**
    - La position toutes les trois heures de conduite cumulée ;
    - Le pays d'entrée après franchissement d'une frontière intra-UE.
  - **Sur saisie manuelle par le conducteur :**
    - Les positions géographiques au début et à la fin de la période de travail journalière ;
    - Les lieux de chargement et de déchargement (avec validation du conducteur).
- Le conducteur **demeure donc responsable de la saisie manuelle lorsque le tachygraphe ne peut pas enregistrer automatiquement les données** ou lorsque la réglementation impose une validation.

Enregistrements effectués par le tachygraphe Gen2 V2



- Les obligations en matière d'enregistrement sont fixées par le **règlement (UE) n°165/2014**, notamment :
  - L'article 8 : conformité technique des tachygraphes intelligents (Annexe I C) ;
  - L'article 34 : obligations des conducteurs et des entreprises ;
  - L'article 3.6.4 de l'Annexe I C : enregistrements GNSS à réaliser.
- En droit national, ces dispositions sont reprises aux **articles R.3313-1, R.3313-6 et R.3315-10 (I, 4°)** du Code des transports. Conformément à l'article 32 du règlement (UE) n°165/2014, **l'entreprise de transport et le conducteur** doivent conjointement veiller au bon fonctionnement du tachygraphe et à son utilisation correcte.

Fondements réglementaires



# Tachygraphes intelligents de deuxième génération (Gen2 V2)

- Des infractions peuvent être relevées, même avec un tachygraphe Gen2 V2, notamment lorsque :
  - Le tachygraphe n'a pas pu enregistrer automatiquement une donnée (ex. panne GNSS) et que le conducteur ne l'a pas complétée manuellement ;
  - Le conducteur omet de saisir ou de corriger une donnée que le tachygraphe ne peut enregistrer automatiquement.

Infractions possibles



- La doctrine récemment validée précise que :
  - « Les informations relatives au chargement et au déchargement doivent être saisies **avant que le véhicule ne quitte le lieu où l'opération est effectuée.** »
- Cette saisie par le conducteur est **obligatoire** afin que le tachygraphe puisse enregistrer automatiquement la position géographique du véhicule au moment de l'opération.

Point d'attention : saisie  
des opérations de  
chargement/déchargement



# 1. Accès à la profession

# 1.1. Qualification des conducteurs

## a. Synthèse FIMO/FCO - Qualifications initiales/continues

Critère	Marchandises	Voyageurs
<b>FIMO (initiale)</b>	140h (PTAC >3,5t) ; permis C/CE requis	140h (>8 places, chauffeur inclus) ; permis D/DE requis
<b>FCO (continue)</b>	35h tous les 5 ans ; conduite rationnelle, réglementation, risques	35h tous les 5 ans ; sécurité passagers, urgence, service
<b>Pré-requis</b>	Âge 21 ans, permis C/CE valide	Âge 21-24 ans, permis D/DE, aptitude médicale
<b>Dispenses FIMO</b>	Diplôme CAP/BEP/TP CTRM ; expérience continue	Diplôme CFP ; expérience continue
<b>Passerelle</b>	35h (avec CQC voyageurs)	35h (avec CQC marchandises)
<b>Exceptions</b>	Véhicules <45 km/h, urgences, privé non commercial, forces armées.	

## b. Délivrance des agréments des centres de formation

La délivrance des agréments pour les centres de formation FIMO/FCO est encadrée par un cadre réglementaire strict et administrée au niveau régional par les DREAL

### Cadre réglementaire applicable

- L'agrément des centres de formation repose sur l'**arrêté du 3 janvier 2008** relatif à l'agrément des centres de formation professionnelle habilités à dispenser la FIMO et la FCO pour les conducteurs de transport routier de marchandises et de voyageurs

### Processus de demande d'agrément initial

- D'un **courrier précisant l'agrément sollicité** (FIMO marchandises, FCO marchandises, FIMO voyageurs, FCO voyageurs ou passerelle).
- De **pièces justificatives répondant aux attendus** de l'arrêté du 3 janvier 2008

### Types d'agréments délivrés

- Les centres peuvent être agréés pour dispenser différentes formations :
  - **FIMO marchandises** (140 heures)
  - **FCO marchandises** (35 heures/5 ans)
  - **FIMO voyageurs** (140 heures)
  - **FCO voyageurs** (35 heures/5 ans)
  - **Passerelle marchandises ↔ voyageurs** (35 heures)
- Un centre peut obtenir plusieurs agréments simultanément

### Domaines de contrôle DREAL

- **Moyens pédagogiques** (locaux, équipements, véhicules pour pratique).
- **Qualifications des formateurs** (expérience transport, certification pédagogique).
- **Capacité logistique** (nombre de stagiaires simultanés, calendrier).
- **Conformité administrative** (statut juridique, responsabilité civile).

### Points clé :

- **Le renouvellement n'est pas automatique.** Les centres doivent soumettre une **nouvelle demande conforme à la réglementation en vigueur**
- **Aucune dispense** : Même les centres agréés depuis longtemps doivent fournir un dossier complet de renouvellement

## c. Les chiffres clés

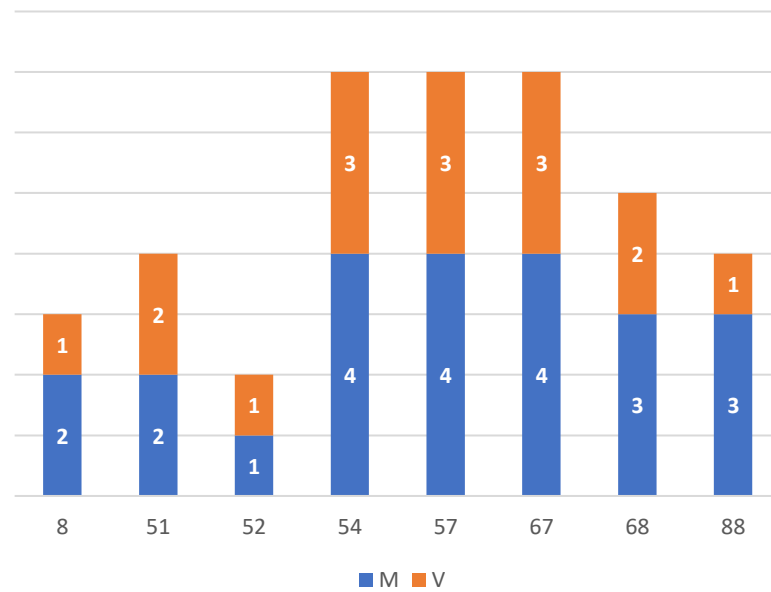
→ 27 établissements pour 68 centres de formations et 39 agréments en cours

→ 6 à 10 contrôles d'établissement par an

→ Boîte mël dédiée, relevée quotidiennement :

[fimo-fco.grand-est@developpement-durable.gouv.fr](mailto:fimo-fco.grand-est@developpement-durable.gouv.fr)

Répartition du nombre d'agrèments en cours par département et par type



## 1.2. Qualification des gestionnaires de transport

# Capacité professionnelle en transport public routier de personnes, de marchandises et de commissionnaire de transport

Contexte et loi européenne

Règlement (CE) n° 1071/2009, adoptée  
le 21 octobre 2009 → transposée en  
France au 4 décembre 2011

Obligation européenne :  
**capacité professionnelle**, honorabilité,  
capacité financière, établissement.



# Capacité professionnelle en transport public routier de personnes, de marchandises et de commissionnaire de transport

## 3 voies d'accès

- Voie d'accès principale à la capacité professionnelle
- **Changements récents et modalités actuelles**
  - Annuel et national
  - Redevance de 30€
  - **Inscription dématérialisée** (outil Cyclades), dépôt des justificatifs, convocation numérique.
  - **Centre unique en Ile-de-France à Arcueil (94110) pour les candidats domiciliés en métropole** et dans des centres organisés dans les départements de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte ou La Réunion pour les candidats y étant domiciliés.

L'examen écrit

1

- Seules les personnes titulaires d'un diplôme énuméré dans la [décision du 31 janvier 2025 modifiant la décision du 9 février 2012 relative à la liste des diplômes, titres ou certificats permettant la délivrance, par équivalence, d'une attestation de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier.](#)

L'équivalence de diplômes

2

- Les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise de transport routier de marchandises durant la période de dix ans précédant le **4 décembre 2009** sans interruption peuvent demander cette attestation au titre de l'expérience professionnelle.

L'expérience professionnelle

3

## **2. Commission territoriale des sanctions administratives (CTSA)**

## 2.1. La CTSA en théorie

# a. Contexte et réglementation

## Cadre réglementaire

- Réglementation européenne : règlements CE 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009
- Code des transports (L3452, R3242, R3452, R3116 principalement)

## Compétences

- Au regard des entreprises
- Au regard des réglementations
- Au regard de l'exigence d'honorabilité

## Rôle consultatif

- Donner un avis à l' « autorité administrative » (préfet de région) préalablement à sa prise de décision de sanction administrative
- Complément aux contrôles menés par les contrôleurs de la DREAL
- Revêt un caractère contradictoire



## b. Missions de la CTSA

Examiner les  
manquements  
relevés par les  
services de  
contrôle

Garantir un  
traitement  
**impartial et  
contradictoire**  
des dossiers

Prendre des  
décisions  
administratives  
**rapides et  
proportionnées**

Prévenir les  
pratiques  
déloyales et  
**protéger**  
conducteurs et  
usagers

Participer à la  
**régulation** du  
marché du  
transport  
routier



## c. Les membres

1 Président nommé par le Préfet de région

2 représentants de l'Etat : DREETS et DREAL

1 représentant des usagers des transports de marchandises

1 représentant des usagers des transports de personnes

1 à 4 représentants des entreprises de TR de marchandises ou commission de transport

1 à 4 représentants des entreprises de TR de personnes

1 à 4 représentants des salariés des entreprises de TRM

1 à 4 représentants des salariés des entreprises de TR de personnes

Autres personnes présentes à la commission (non membres) :

- Un rapporteur et son suppléant: désignés par le Préfet de région
- Secrétariat (séances), assuré par la DREAL, sous l'aut. du Président (R3452-22)
- Expert(e)s en cas de besoin: à la demande du Président de la CTSA

L'équilibre de la composition de la CTSA et la diversité des membres représentés visent l'impartialité des avis émis.

## d. Sanctions encourues

### Entreprise établie en France

Infraction aux réglementations relatives aux transports, aux conditions de travail, à la santé et à la sécurité

Gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport ont fait l'objet de condamnations pénales graves et de contraventions importantes

Manquements graves ou répétés imputables à un commissionnaire à l'occasion de l'exécution d'opérations de transport, en matière de réglementation des transports, du travail ou de la sécurité

Retrait de titre administratif

Immobilisation administrative

Perte de l'honorabilité

Radiation (définitive ou temporaire) pour les commissionnaires de transport

## d. Sanctions encourues

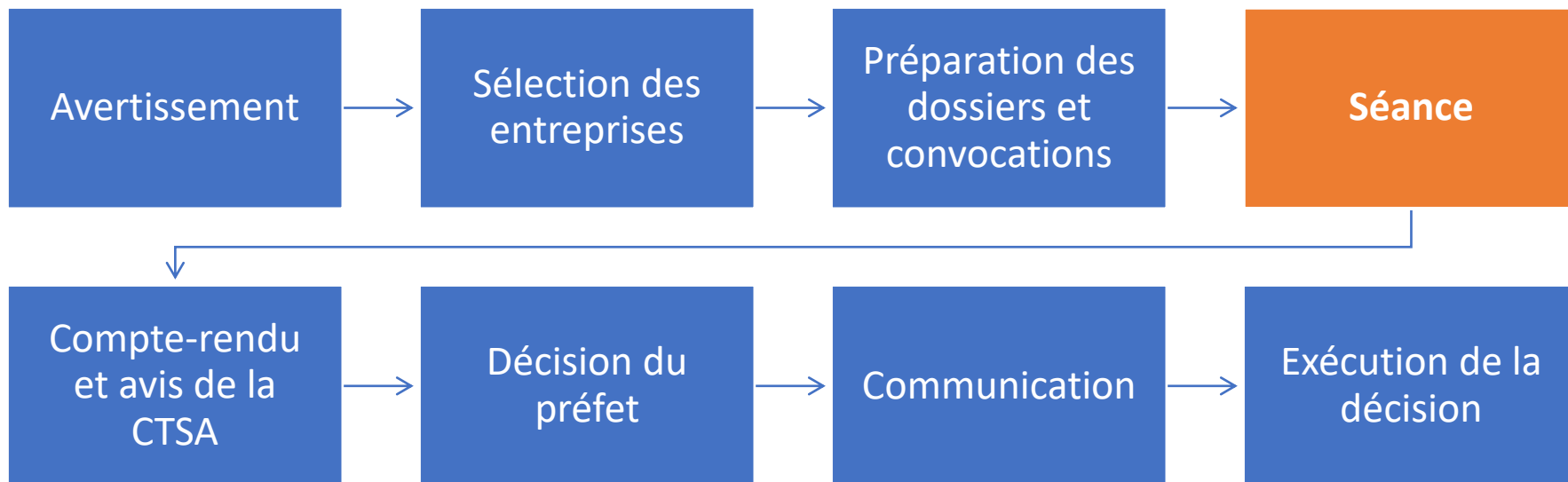
Entreprise établie à l'étranger

Infraction grave au règlement 1072/2009 ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers lors d'une opération de cabotage

Interdiction de réaliser des transports de cabotage sur le territoire national



## e. Déroulement de la procédure



## 2.1. La CTSA en pratique

# Retour sur la dernière CTSA

X X X Illkirch-Graffenstaden - 67	
Comportement récurrent et aggravant Infractions répétées depuis 2020 malgré les mises en demeure et amendes administratives	
<p><b>Absence ou mauvaise utilisation des Livrets Individuels de Contrôle (LIC) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 procédures pour défaut de LIC ou falsification (2020–2025).</li> </ul> <p><b>Non-respect des temps de repos et de travail :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repos journaliers insuffisants (ex. : 6h30 au lieu de 10h).</li> <li>• Dépassements de la durée quotidienne maximale de travail (ex. : 13h55 au lieu de 12h).</li> </ul> <p><b>Obstacle aux contrôles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Refus de transmettre des documents à l’inspection du travail (2025).</li> <li>• Dissimulation d’infractions via des LIC préremplis ou falsifiés.</li> </ul>	<p><b>Atteintes aux droits des salariés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non-paiement des salaires (janvier 2025).</li> <li>• Ruptures conventionnelles imposées sans procédure légale (2024–2025).</li> </ul> <p><b>Risques identifiés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité routière : Fatigue des conducteurs due aux temps de repos non respectés.</li> <li>• Concurrence déloyale : Avantages induits par le non-respect des règles sociales.</li> <li>• Détérioration des conditions de travail : Salariés non payés pour leurs heures supplémentaires.</li> </ul>



Sanction	Proposée	Votée	Arrêté préfectoral en date du 16/01/2026
Retrait temporaire de CC LTIM	30 – 1 mois	40 – 1 mois	51 – 1 mois

# Retour sur la dernière CTSA

X X X Mittelhausbergen (67)	
Comportement récurrent et aggravant	
<p>Récidive malgré avertissement et contrôle en entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conduite sans carte tachygraphe</li> <li>Dépassement conduite journalière (<math>\geq +2h</math> vs 10h max)</li> <li>Dépassement conduite ininterrompue (<math>\geq +1h30</math> vs 4h30 max)</li> <li>Repos journalier insuffisant (<math>&lt;7h</math> vs 9h requises)</li> </ul> <p><b>Responsabilité directe :</b> Le gestionnaire G. XXXXXX est l'auteur des infractions.</p>	<p>Risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sécurité routière (fatigue, excès de conduite).</li> <li>Concurrence déloyale (avantage économique illégal vs entreprises conformes).</li> </ul>

Sanction	Proposée	Votée	Arrêté préfectoral en date du 16/01/2026
Immobilisation d'un véhicule	1 mois	3 mois	3 mois
Retrait temporaire de la licence	/	3 mois	3 mois

# Retour sur la dernière CTSA

**XXXXX XXXXXXXX (Pologne)**

## Comportement récurrent et aggravant

### Récurrence :

- 11 délits en 16 mois
- 34 véhicules contrôlés → 19 en infraction (55% de taux d'infraction)

### Aggravation :

- Augmentation des infractions malgré les verbalisations.
- Dumping social : Concurrence déloyale via non-respect des droits des conducteurs.
- Absence de volonté de conformité : Aucune amélioration malgré les contrôles.



Sanction	Proposée	Votée	Arrêté préfectoral en date du 16/01/2026
Interdiction de cabotage sur le territoire national	12 mois	12 mois	12 mois

# Retour sur la dernière CTSA

**XXX XXXXXX XXXXXX (Espagne)**

## Comportement récurrent et aggravant

**Une entreprise en infraction systématique malgré les contrôles :**

**Taux d'infractions élevé :**

- 32 % des véhicules contrôlés en infraction
- 7 procédures en 7 mois dont 6 délits pour cabotage irrégulier.

**Répétition des manquements :**

- Première verbalisation en décembre 2024 (5 opérations de cabotage illégales) → pas de correction :
  - Janvier 2025 : 5ème opération illégale.
  - Mars 2025 : jusqu'à 12 opérations illégales (record).

**Absence de preuves systématique :**

- Lettres de voiture internationales manquantes ou incomplètes.
- Falsification des justificatifs (ex. : rupture d'attelage pour contourner les règles).

**Atteinte à la concurrence loyale :**

- Avantage indu sur les transporteurs français respectueux des règles.
- Risque pour la sécurité routière (dépassements des temps de conduite, repos non respectés).

**→ Un comportement délibéré et organisé, justifiant une sanction maximale**



Sanction	Proposée	Votée	Arrêté préfectoral en date du 16/01/2026
Interdiction de cabotage sur le territoire national	12 mois	12 mois	12 mois



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GRAND EST**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Merci pour votre attention.**

**Des questions ?**

