

EURO CONTRÔLE ROUTE



Rapport Annuel 2007

Contenu

1.	Le mot des présidents	3
2.	Présentation d'Euro Contrôle Route (ECR)	4
	2.1. Un peu d'histoire	4
	2.2. ECR aujourd'hui	5
3.	2007 en bref	7
4.	L'organisation et le fonctionnement d'ECR en 2007	9
	4.1 Le Comité directeur	9
	4.2 le Comité exécutif.....	9
	4.3. Les groupes de travail.....	10
	4.3.1. Le groupe de travail opérations et échange de données (ECR/OPSED)	10
	4.3.2. Le groupe de travail formations échange (ECR/EXCHANGE).....	11
	4.3.3. Le groupe de travail harmonisation (ECR/HAR).....	12
5.	Relations avec d'autres organisations	12
	5.1. Départements de la DG TREN	12
	5.2. TISPOL (European Traffic Police Network)	12
	5.3. CITA.....	13

1. Le mot des présidents

En 2007, Euro Contrôle Route (ECR) a pu voir ses plans de consolidation porter leurs fruits. En mars 2007, les Ministres des transports des États membres d'ECR ont signé le nouvel arrangement administratif lors du Conseil européen. Parallèlement à l'arrangement administratif, ECR a achevé la mise à jour de ses règlements intérieur et financier. Ces documents importants permettront à ECR de fonctionner plus efficacement à l'avenir.



Au premier semestre, la présidence d'ECR était assurée par l'Autriche et ensuite par le Royaume Uni qui, conformément au nouvel Arrangement administratif, se chargera de la présidence jusqu'à la mi-2008. ECR continue à bénéficier d'une forte représentation partout en Europe avec 20 États membres engagés à différents niveaux. Cette année, nous avons le plaisir d'accueillir la Bulgarie, la Roumanie et l'Italie qui ont signé l'arrangement administratif pour devenir des membres à part entière.

Nous avons continué à travailler avec nos partenaires européens, en particulier avec l'organisation TISPOL avec laquelle nous avons effectué des formations communes et des contrôles conjoints. À la fin de 2007, ECR faisait partie d'un consortium dirigé par l'organisation TISPOL qui a remporté avec succès un appel d'offre de la Commission européenne pour fournir des « Directives visant à établir un registre des entreprises européennes de transports routiers ». Nous serons engagés à part entière dans ce projet en 2008.

Nous avons également essayé d'augmenter notre propre visibilité auprès de la Commission européenne en assurant sa représentation au Comité directeur et en proposant un système d'évaluation des risques au groupe de travail de mise en œuvre de la Commission. Les progrès réalisés cette année n'auraient pas été possibles sans le soutien et l'aide des membres d'ECR qui participent aux différents groupes de travail et sans l'engagement du Comité exécutif et du secrétariat d'ECR pour faire d'Euro Contrôle route une organisation forte et active.

2007 a été une année d'activité intense pour Euro Contrôle Route au cours de laquelle nous avons cherché des façons de coopérer pour réaliser nos objectifs communs : Améliorer la sécurité routière, la durabilité, la concurrence équitable et les conditions de travail dans les transports routiers. Je suis persuadé que 2008 sera une année tout aussi exigeante et, je l'espère, bénéfique.

Philip Stokes

Président d'Euro Contrôle Route

2. Présentation d'Euro Contrôle Route (ECR)

2.1. Un peu d'Histoire

Euro Contrôle Route est issu de l'initiative de quatre pays qui ont, depuis, été rejoints par beaucoup d'autres.

En 1994, les trois pays du Benelux ont entrepris des consultations sur les problèmes qui se posent au contrôle du transport routier de marchandises et de passagers ; un processus de consultation que la France a rejoint en 1997.

Cette consultation s'inscrivait dans un contexte caractérisé par trois aspects.

Premièrement, la libre circulation entre les pays de l'Union européenne devenait une réalité et il n'était dès lors plus possible pour les services d'inspection de rester enfermés derrière les frontières de leurs pays.

Deuxièmement, la Directive 88/599 du 23 novembre 1988 relative aux procédures pour le contrôle des temps de conduite et de repos exigeait la mise en œuvre, au moins deux fois par an, de contrôles conjoints et coordonnés entre au moins deux pays de même qu'il fallait organiser un échange annuel d'informations.

Finalement, et ce qui est plus important, les quatre pays étaient résolus à renforcer, au niveau national, leurs contacts dans le domaine du contrôle des transports routiers.

Ils voulaient également aller plus loin, Animés par une triple motivation ils ont également voulu aller plus loin : contribuer à l'amélioration de la sécurité routière, lutter contre les situations de concurrence déloyale et améliorer les conditions de travail.

Les quatre pays se sont donc fixé des objectifs clairement définis :

- renforcer les consultations qu'ils mènent entre eux
- échanger des informations, notamment au sujet des entreprises commettant des infractions,
- effectuer des contrôles conjoints et coordonnés,
- coopérer en ce qui concerne les formations,
- échanger des expériences et des informations au sujet des nouvelles technologies,
- adopter autant que possible des positions communes

Les quatre pays partageaient également une préoccupation commune : renforcer l'efficacité des contrôles et harmoniser les pratiques. Tout ceci devait être réalisé sur des fondements solides et permanents et un arrangement écrit était dès lors nécessaire.

Euro Contrôle Route vit donc le jour le 5 octobre 1999 par un Arrangement administratif signé par les quatre Ministres des Transports et établissant tous les objectifs précités.

Euro Contrôle Route (ECR) n'était bien sûr pas destiné à se limiter à quatre pays : l'organisation est en effet ouverte à tous les pays membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen de même qu'aux futurs membres de l'Union européenne dès que leur demande d'adhésion a été acceptée et que la date de leur entrée dans l'Union européenne a été fixée.

Les participants aux réunions d'Euro Contrôle Route sont les représentants des organes d'inspection spécialisés dans le contrôle du transport routier de marchandises et de passagers de chacun des États membres et des observateurs.

2.2. ECR aujourd'hui

Euro Contrôle Route compte désormais 13 membres : la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, la Roumanie, la Bulgarie, l'Italie, l'Irlande, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Autriche et la Pologne.

Euro Contrôle Route accueille également des observateurs actifs et passifs.

Les observateurs actifs sont des pays qui demandent leur adhésion à ECR. Ils versent une contribution financière et peuvent participer aux activités ECR mais ne peuvent pour autant assurer la présidence. Un observateur actif devient membre lorsque l'amendement à l'arrangement administratif est signé par le ministre du pays adhérent et par les ministres des pays membres. La Lituanie a eu un statut d'observateur actif au cours de 2007.

Un observateur passif est un pays qui souhaite, avant de prendre une décision, en apprendre davantage sur ECR en participant à ses activités. Il n'y a donc pas de contribution financière et ce statut peut être conservé pour une durée maximale d'un an. En 2006, plusieurs pays ont pu manifester leur intérêt accru pour le projet via cette approche, à savoir la Hongrie, la République tchèque, Malte, la Slovénie et la Suisse.

Le tableau suivant énumère les services dont les représentants participent à Euro Contrôle Route.

Pays	Service
Belgique	Service Public Fédéral pour la Mobilité et les Transports, Direction générale des transports terrestres
Luxembourg	Ministère des Transports, Administration des Douanes et Accises, Division des attributions sécuritaires.
Pays-Bas	Inspection des Transports et de la Gestion de l'eau Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)
France	Sous-directions des transports routiers – Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer – direction générale de la mer et des transports – direction des transports maritimes, routiers et fluviaux.
Allemagne	Office fédéral des Transport de Marchandises Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Irlande	Département des transports, Division des transports routiers Department of Transport, Road Haulage Division
Royaume – Uni	Département des transports Department for Transport, Vehicle and Operator Services Agency
Espagne	Ministère de l'équipement, Inspection des transports routiers Ministry of Equipment, Inspection of Road Transports Ministerio de Fomento, Inspección de los Transportes por carretera
Pologne	Inspection générale des transports routiers General Inspectorate of Road Transports Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD)
Autriche	Office fédéral des transports Bundesanstalt für Verkehr
Roumanie	Ministère des transports, Autorité roumaine pour les transports routiers Ministerul Transporturilor, Autoritatea Rutieră Română
Bulgarie	Agence exécutive pour les transports routiers и Изпълнителна Агенция „Автомобилна Администрация” в България (ИААА)
Italie	Ministère de l'infrastructure et des transports
Hongrie	Autorité Nationale du Transport Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH)
Malte	Ministère pour le développement urbain et les routes Ministeru għall-Iżvilupp Urban u Toroq Autorité maltaise des transports Awtorità dwar it-Trasport ta' Malta
Suisse	Office fédéral des routes
Lituanie	Inspection des transports des Routes de l'État subordonnée au Ministère des Transports et des Communications de la République de Lituanie Lietuvos Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos
Slovénie	Ministère des transports Inspection des transports de la République de Slovénie Ministrstvo za promet Prometni inšpektorat Republike Slovenije
République tchèque	Ministère des transports – Département des transports routiers Ministerstvo dopravy - Silniční doprava
Lettonie	Inspection des transports routiers relevant du Ministère des transports et des communications

3. 2007 en bref

Pour Euro Contrôle Route (ECR), 2007 a été une année de renouveau et de préparation. Le 22 mars, un nouvel arrangement administratif a été signé par 13 pays et des contacts renforcés ont été établis dans le but d'étendre la coopération. Grâce à cet arrangement, la Pologne, l'Italie, l'Irlande, l'Espagne, la Belgique, la France, la Roumanie, la Bulgarie, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Autriche, le Luxembourg et le Royaume-Uni ont renforcé les engagements qu'ils avaient pris dans le premier arrangement et, en même temps, ils ont finalisé les accords de coopération. Les nouveaux arrangements ont, en fait, instauré un organe exécutif chargé de la gestion au quotidien, formulé une définition claire de la gestion du secrétariat ECR et établi de nouvelles procédures pour le budget d'ECR et des conditions bien définies pour l'admission de nouveaux pays.

En plus du nombre sans cesse croissant de pays, ECR compte des observateurs passifs et actifs. En 2007, la Suisse, la Lettonie, la Hongrie, la République tchèque et la Slovénie ont fait partie du premier groupe et la Lituanie du second. Dans le courant de l'année, la Hongrie avait déjà annoncé qu'elle rejoindrait Euro Contrôle Route le 1er janvier 2008.



En 2007, Euro Contrôle Route a été actif dans un ensemble de domaines variés. Bien qu'ECR se concentre principalement sur des contrôles routiers concertés (plus de 100 000 cargaisons ont été contrôlées et plus de 20 000 infractions détectées), il est également apparu clairement cette année que l'accord de coopération dépasse de loin cette activité. En plus des 10 semaines de contrôles concertés axés sur les

temps de conduite et de repos, le transport de substances dangereuses et les manipulations au tachygraphe numérique, beaucoup de soin a également été apporté à la formation des contrôleurs, l'échange de données et l'harmonisation des méthodes et des règlements.

Plusieurs semaines de formation ont été organisées tout au long de l'année. Des contrôleurs des pays ECR se sont réunis pour échanger leurs expériences et acquérir de nouvelles connaissances. En 2007, des échanges multilatéraux de ce genre ont été organisés en France, en Pologne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Un éventail complet d'échanges bilatéraux a en outre été organisé, notamment entre l'Allemagne et la France, l'Allemagne et l'Autriche, la Pologne et l'Allemagne, la France et l'Espagne et les Pays-Bas et la Pologne.

Cette année, ECR a franchi une nouvelle étape en ce qui concerne l'échange et l'harmonisation de données. Dans le domaine de la législation européenne sur les temps de conduite et de repos, Euro Contrôle Route a émis un ensemble de recommandations portant sur la classification des risques et des infractions à la législation sociale européenne. Dans ces propositions, les infractions étaient réparties en différentes catégories en fonction de leur gravité. La Commission européenne a réagi de façon très positive à cette proposition et a demandé à ECR de développer ces catégories pour de nouvelles directives. À la fin de 2007, ECR a formulé tout un ensemble de nouvelles propositions qui ont été accueillies avec beaucoup d'intérêt par les représentants de la Commission européenne.

Grâce à ce système de classement, des progrès ont pu être réalisés en 2007 dans la classification des entreprises de transport. L'objectif étant de les classer en fonction de la gravité relative et du nombre d'infractions qu'elles commettent. Sur la base d'une formule, ECR attribue un taux de risque aux compagnies qui permettra ultérieurement d'effectuer des contrôles ciblés au siège des entreprises et le long de la route. Ce projet a également pu voir le jour grâce à la participation d'ECR dans un projet européen que la Commission a été attribué, fin 2007, à un consortium de plusieurs services originaires de différents pays. Cette étude intitulée « Directives visant à établir un registre européen des entreprises de transport routier », doit aboutir à la création d'un « **T**ransport **U**ndertakings **E**lectronic **R**egister (TUNER) » ou Registre électronique des entreprises de transport. ECR consacra beaucoup de temps à ce projet en 2008.



Finalement, l'an dernier, ECR a investi dans un nouveau site Web. L'ancien ne répondait plus aux besoins d'une organisation moderne et la décision fut donc prise de l'adapter et de l'étendre. Le nouveau site Web (www.euro-contrôle-route.eu) est fonctionnel depuis le début de 2008. En plus de servir d'appui aux opérations ECR, il permettra de promouvoir la coopération avec d'autres organisations en ayant à l'esprit que le travail effectué en association avec d'autres acteurs a constitué une expérience très utile et a livré d'excellents résultats en 2007. Le plus beau résultat de cette coopération a été le manuel sur la fraude au tachygraphe qui peut être consulté sur le site de TISPOL (Réseau européen des polices de la route). Nos deux organisations ont travaillé d'arrache pied pour diffuser les informations les plus récentes sur la fraude au tachygraphe parmi leurs membres. Il va sans dire que ce sera encore un aspect important du travail d'ECR en 2008.

4. Organisation et fonctionnement d'ECR

4.1. Le Comité directeur

Euro Contrôle Route est dirigé par un Comité directeur composé de représentants des différents pays membres et des observateurs actifs. Sa présidence est assurée successivement par chacun des pays membres pour une période de six mois. La présidence précédente et la présidence suivante sont associées et participent aux travaux de la présidence actuelle (troïka). Le Comité directeur se réunit au moins deux fois par an.

Le Comité directeur d'ECR a établi plusieurs groupes de travail :

- Échanges opérationnels (contrôles conjoints et coordonnés) et échange de données qui assurent la relation avec TISPOL pour les opérations de contrôle et l'échange de données entre les membres d'ECR ;
- Échanges de formation ;
- Formation commune ADR ;
- Harmonisation.

4.2. Le Comité exécutif

Le Comité directeur oriente le rôle du Comité exécutif. La mission de cette instance est de :

- Planifier les réunions du Comité directeur et préparer son agenda,
- Préparer les projets de propositions, gérer les projets et chercher des occasions de travailler avec des partenaires sur des projets financés par la Commission européenne et qui coïncident avec les objectifs d'ECR ;
- Soutenir le fonctionnement au jour le jour d'ECR qui est pris en charge par le secrétariat général Benelux ;
- Assurer la représentation externe d'ECR aux réunions avec la Commission européenne et d'autres autorités et organisations ; dans ce but, il désignera les représentants parmi ses membres ou parmi les membres du Comité directeur en fonction du sujet traité ;
- Développer des propositions pour la stratégie future d'ECR.

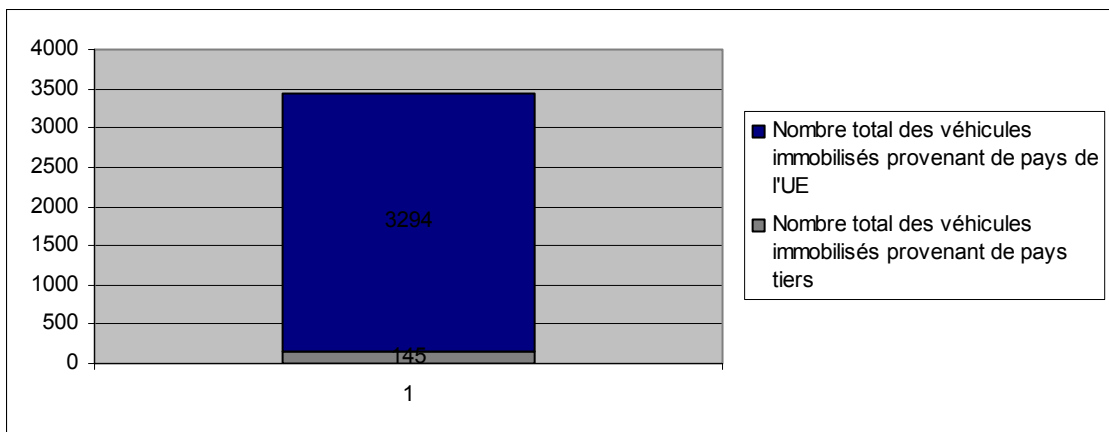
La comité exécutif est composé de 3 à 6 personnes : Les trois représentants des pays qui assurent la présidence, le président en fonction d'ECR, son prédécesseur et son successeur. Trois d'entre eux au plus sont membres du Comité directeur élu par le Comité directeur pour un mandat renouvelable d'un an. Lorsqu'un membre est absent, il ne peut être représenté que par un autre membre élu du Comité exécutif.

4.3. Les groupes de travail

4.3.1. Le Groupe de travail opérationnel et d'échange de données (ECR/OPSED)

En 2007, le groupe de travail opérationnel s'est réuni trois fois sous la présidence de la Pologne qui était, en fait, représentée par la vice-présidence de l'Allemagne. Une des activités principales d'OPSED a été d'organiser 10 contrôles coordonnés avec pour résultat :

Nombre total de véhicules contrôlés en 2007 :	135294
Nombre de véhicules en infraction :	21272 (soit 15.72% du nombre total de véhicules contrôlés)
Nombre total de véhicules immobilisés:	3439 (2,5% du nombre total de véhicules contrôlés)



Le groupe de travail a décidé de mener d'abord une analyse précise des données existantes afin d'adapter les mesure de contrôle futures et d'en rapporter la synthèse à la Commission européenne. Dans ce but, une révision des formulaires de collecte de données devra être entreprise l'année prochaine, en 2008.

L'échange régulier d'informations relatives aux infractions commises par les véhicules dans les États membres s'est intensifié au sein d'ECR et les délais de rapportage ont pu être réduits considérablement.

Les activités menées conjointement au sein du groupe Tachoweb (groupe de travail commun d'ECR/OPSED et de TISPOL) pour élaborer un manuel harmonisé pour la détection et le traitement des fraudes au tachygraphe numérique). Le groupe participe également au Groupe de travail de la Commission européenne qui prépare des dispositions légales visant à prévenir et détecter la manipulation des données des tachygraphes numériques qui est un des problèmes les plus épineux auxquels la Commission est confrontée dans le domaine de la réglementation sociale depuis l'introduction du tachygraphe numérique.

Le manuel ECR pour les contrôleurs de transports de passagers a été conçu pour aider les contrôleurs dans leur travail quotidien. Le contenu en sera adapté chaque année.

Le groupe de travail a également mis au point un dépliant sur les exigences minimales pour l'harmonisation des contrôles de conteneurs fumigés. Un autre manuel détaillé sur les équipements et les méthodes de mesure et les problèmes de sécurité est en cours de réalisation.

4.3.2. Groupe de travail formations échanges (ECR/EXCHANGE)

Plusieurs semaines de formation ont été organisées tout au long de l'année. Des contrôleurs des pays ECR se sont réunis pour échanger leurs expériences et acquérir de nouvelles connaissances. En 2007, des échanges multilatéraux de ce genre ont été organisés en France, en Pologne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Un éventail complet d'échanges bilatéraux a en outre été organisé, notamment entre l'Allemagne et la France, l'Allemagne et l'Autriche, la Pologne et l'Allemagne, la France et l'Espagne et les Pays-Bas et la Pologne.

Échanges bilatéraux

Pays hôte	Pays invité
Allemagne	France, Pays-Bas, Pologne, Autriche
Espagne	France
France	Allemagne
Autriche	Allemagne
Pologne	Allemagne

Le leitmotiv des échanges était, en 2007, le tachygraphe numérique et les exigences de cet appareil de contrôle des temps de conduite et de repos. La comparaison de la mise en œuvre du tachygraphe numérique dans les différents États membres et les conséquences pour la communauté des contrôleurs a fourni des informations importantes sur les problèmes rencontrés et leurs solutions.

L'utilisation de logiciels de deux marques différentes n'a pas révélé de différences significatives dans les téléchargements des tachygraphes. Cette comparaison a également permis de montrer que les fraudes et les manipulations du tachygraphe numérique sont encore toujours un problème majeur. On a également pu constater que le téléchargement de données du tachygraphe numérique demande beaucoup de temps. Des recommandations ont été faites pour améliorer le fonctionnement du tachygraphe numérique et pour développer les formations du personnel dans le but d'améliorer sa capacité à déceler les fraudes et manipulations aux tachygraphes numériques. Le tout a abouti à un nouveau thème pour les échanges ECR de 2008 : « mesures de lutte contre la fraude et les manipulations au tachygraphe numérique ».

Le groupe de travail ECR pour les formations a travaillé, en 2007, à une réévaluation des échanges qui ont eu lieu depuis les douze dernières années. L'expérience acquise est mise à profit dans une nouvelle approche pour les échanges futurs et le développement d'un programme de formation harmonisé pour le personnel de contrôle. Ces travaux se poursuivront en 2008. Après tout, la formation est un facteur clé pour une harmonisation et une coopération plus approfondies.

4.3.3. Le Groupe de travail Harmonisation (ECR/HAR)

Le groupe de travail Harmonisation s'est réuni trois fois en 2007. Ses discussions ont principalement porté sur les travaux en cours en matière de classification des risques pour laquelle la formule d'analyse a été finalisée et testée sur les données réelles par les membres. Ce système a été présenté aux représentants de la DG TREN qui l'a repris dans les travaux du groupe de travail sur les infractions du Comité 561. Le groupe de travail Harmonisation a par ailleurs été invité par la Commission européenne à élaborer des recommandations sur les risques que comportent les infractions à l'encontre de toutes les dispositions légales européennes en matière de transport routier. Outre les résultats des inspections routières qui ont été traités au sein de CITA, des infractions à l'encontre des normes en matière de poids et dimensions, permis d'exploitation, permis de conduire et transports de matières dangereuses ont été constatées et seront exposées à la DG-TREN en 2008.

5. Relations avec d'autres organisations

L'année 2007 a été marquée par le développement de relations avec d'autres organisations et l'augmentation des activités des groupes de travail instaurés par le Comité directeur.

5.1. Départements de la DG TREN

Tout au long de l'année 2007, des contacts fréquents ont été établis tant sur une base formelle qu'informelle avec des représentants de la Direction E de la DG-TREN et ECR a pu donner la preuve de son travail et de ses capacités. Tous ces éléments ont contribué au fait qu'ECR n'est pas considéré comme une organisation de lobbying mais comme un partenaire dont l'expertise est reconnue.

5.2. TISPOL (European Traffic Police Network)

Un séminaire conjoint ECR-TISPOL a été organisé pour la première fois, en juin, à la Deutsche Hochschule der Polizei à Münster en Allemagne. La réunion entre les officiers de police et le personnel de contrôle fut très réussie.

La version numérique du manuel sur les fraudes au tachygraphe numérique et au limiteur de vitesse a été lancée officiellement au cours du séminaire et en présence d'un représentant de la Commission européenne. Elle permet au personnel de contrôle de consulter le manuel dans une partie réservée du site. L'interaction entre le personnel de contrôle et le groupe de travail qui traite le manuel sur les fraudes permet d'échanger de points de vue au sujet des derniers "bricolages" décelés partout en Europe. Étant donné le succès de l'édition 2007 le séminaire aura une suite en 2008.

5.3. CITA

Dans le cadre de la coopération avec CITA, le groupe de travail conjoint ECR-CITA s'est réuni deux fois en 2007. La tâche principale a été d'assurer le suivi des activités ayant trait à la Directive 2000/30/EU sur les contrôles techniques routiers. D'autres activités communes dans le domaine de l'arrimage des cargaisons, des formations et du projet TUNER ont été envisagées.

6. Contact

Veillez contacter le secrétariat ECR pour obtenir davantage d'informations



Secrétariat ECR :

Secrétariat général du Benelux

Rue de la Régence 39, 1000 Bruxelles, Belgique

k.morlion@benelux.be

TEL +32 2 519 38 90 FAX + 32 2 519 38 94



www.euro-controle-route.eu