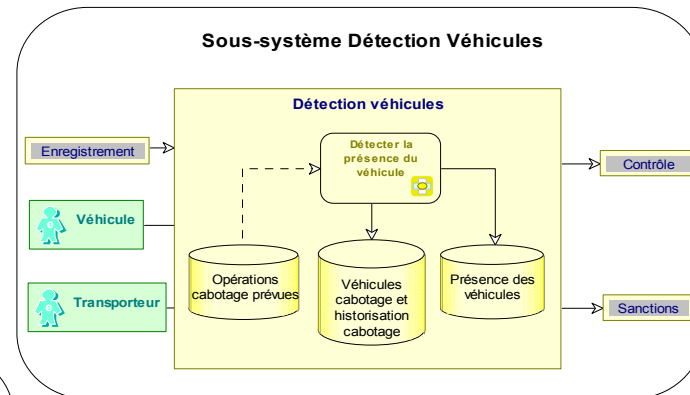


Architecture organisationnelle (suite)

Sous-système Détection Véhicules

Les fonctions identifiées au niveau de ce sous-système sont :

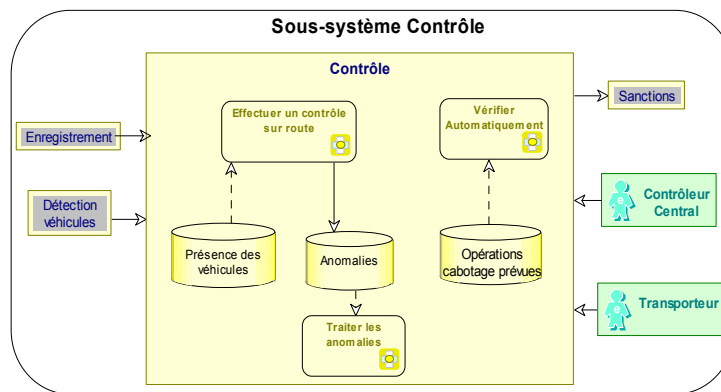
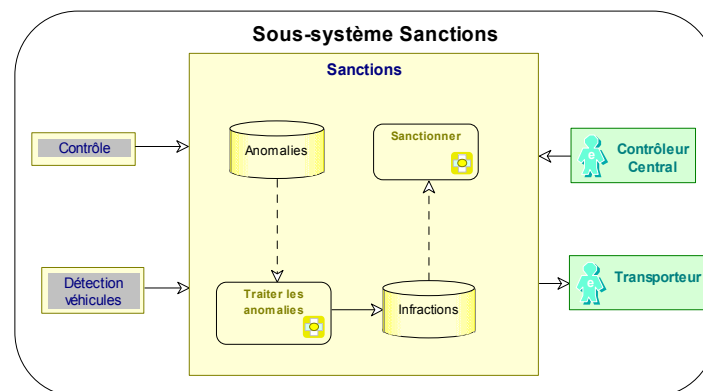
- ▶ Détecter l'entrée d'un véhicule, qui fera du cabotage, sur le territoire,
- ▶ Détecter la sortie du territoire national d'un véhicule qui a fait du cabotage,
- ▶ Diffuser cette information vers les services de contrôle.



Le sous-système Sanctions

Il devra :

- ▶ Traiter le dossier d'infraction,
- ▶ Demander les informations pertinentes sur le véhicule et l'entreprise en anomalie/infraction,
- ▶ Dresser l'infraction,
- ▶ Sanctionner l'auteur de l'infraction par une amende ou un avertissement.



Le sous-système Contrôle

Il a comme attribution de :

- ▶ Recueillir les informations de présence des véhicules en cabotage,
- ▶ Comptabiliser les droits – déterminer la date de sortie limite d'un véhicule détecté en entrée,
- ▶ Réaliser des contrôles sur route pour vérifier les autorisations de cabotage,
- ▶ Détecter des anomalies ou constater l'infraction commise par le transporteur non-résident,
- ▶ Transmettre le dossier d'anomalie (ou d'infraction) constatée

Le témoignage de: Mme Pascale BUCH Sous-directrice - Direction des transports routiers - DGMT

L'utilisation d'ACTIF comme première étape d'un projet global de contrôle de l'activité de cabotage routier de marchandises sur le territoire français nous a obligé très rapidement à nous poser des questions essentielles pour la réalisation pratique du projet. Ces questionnements ont été mis en évidence lors de la description complète de l'enchaînement des différentes fonctions à réaliser depuis l'enregistrement des véhicules des entreprises non résidentes, la détection de la présence des véhicules sur le territoire français, la gestion des anomalies relevées par le système, jusqu'à la constatation éventuelle d'une infraction à la réglementation. Le travail réalisé sur l'architecture fonctionnelle du projet a permis de mettre en évidence les points délicats du cheminement de l'information.

Par exemple, l'une des questions a été de savoir comment mesurer et contrôler l'activité de cabotage pour détecter et réprimer une infraction à la réglementation. Cela nous a renvoyé en particulier à une nécessaire interprétation de la législation, compte tenu de l'absence de corrélation entre la présence du véhicule de l'entreprise non résidente sur le territoire français et l'activité effective de cabotage routier réalisée par ce véhicule.

La répartition des différentes fonctions entre les acteurs impliqués dans le contrôle du cabotage a fait l'objet d'une décomposition en sous-systèmes fonctionnels homogènes. L'application d'ACTIF, qui s'est déroulée sur deux mois en mai et juin 2006, nous a permis de franchir rapidement la première étape du projet, grâce à une bonne formalisation de notre problématique.

Projet : Mettre en place une organisation fonctionnelle pour contrôler l'activité de cabotage routier en France.

Enjeux : Préserver le tissu des transporteurs français d'une concurrence pouvant être vite déloyal.

Apports d'ACTIF : Clarifier les besoins et réaliser une première modélisation fonctionnelle et organisationnelle.

Le contexte général

Le cabotage routier de marchandises est une opération de transport de marchandises qui sont chargées et déchargées à l'intérieur d'un même Etat avec un véhicule appartenant à une entreprise non résidente.

A l'échelle communautaire, le cabotage routier de marchandises est régi par le règlement européen n° 3118/93 du 25 octobre 1993. En France, la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 a fixé des règles précisant le nombre maximal de jours pour réaliser du cabotage en France (pas plus de 30 jours consécutifs et pas plus de 45 jours sur une période de 12 mois) et les sanctions applicables aux contrevenants.

Cependant, la difficulté est de donner aux services de contrôle des transports terrestres les moyens de détecter les anomalies au regard de la réglementation, afin de sanctionner l'entreprise contrevenante. La Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) – sous l'autorité de laquelle sont placés les contrôleurs des transports terrestres – via les Directions Régionales de l'Équipement (DRE) – a la charge de mettre en œuvre ce dispositif de contrôle de la réglementation.



Les objectifs de l'étude

Les objectifs de la DGMT sont de décrire l'architecture d'une organisation fonctionnelle tenant compte des acteurs de terrain pour permettre la mise en œuvre d'un dispositif de contrôle efficace du cabotage sur le territoire national. Pour cela il fallait recenser les acteurs, cerner leurs besoins et identifier leurs différentes fonctions.

Cette architecture contribuera à bâtir une politique globale et cohérente de contrôle de la réglementation du cabotage en France. Dans une phase ultérieure, elle pourra guider la DGMT dans la mise en place de moyens de contrôle s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).

L'intervention d'ACTIF

À la demande de la DGMT Setec its a utilisé les principes de la méthode, le modèle et les outils d'ACTIF, pour permettre la définition des premiers niveaux d'une architecture fonctionnelle pour le contrôle du cabotage. Les objectifs poursuivis par l'intervention d'ACTIF sont :

- ▶ « cartographier » les acteurs et leurs systèmes et leurs interrelations,
- ▶ identifier les manques, redondances, conflits éventuels,
- ▶ proposer des recommandations pratiques en terme de structuration du projet, d'organisation et d'étapes de mise en œuvre,
- ▶ identifier les normes, standards à appliquer sur des points particuliers,
- ▶ indiquer quelques points-clés pour la suite du projet, en particulier sur son pilotage.

Un projet ?

L'équipe ACTIF peut vous aider à travailler sur vos projets et avant-projets :

Contacts :
Yannick DENIS (CERTU)
Tel : 04 72 74 59 46

Jean-François JANIN (DGMT / MTI)
Tel : 01 40 81 21 22

<http://www.its-actif.org/>

Les acteurs du contrôle du cabotage routier en France

De nombreux acteurs interviennent dans la réalisation du cabotage, cependant il convient, dans la suite, de limiter l'analyse de leurs rôles aux seules fonctions susceptibles de participer aux opérations de contrôle. Les différents acteurs identifiés sont regroupés en :

- ▶ Transporteurs
- ▶ Agents de contrôle

Transporteurs

Les transporteurs sont les acteurs principaux du cabotage. Il s'agit des entreprises de transports des pays de l'Espace Economique Européen, autorisées à faire du cabotage en vertu des accords internationaux.

Agents de contrôle

Les différents corps de contrôleurs intervenant dans le contrôle du transport routier de marchandises sont rattachés aux Ministères suivants :

- ▶ Transports (MEDAD) : contrôleurs des transports terrestres (CTT),
- ▶ Intérieur : Agents de police,
- ▶ Défense : Gendarmerie,
- ▶ Finances : Douanes

Le MEDAD dispose d'une base de données nationale relative aux transports routiers (ensemble des entreprises de transports, entreprises ayant commis des infractions, ensemble des procédures,...).

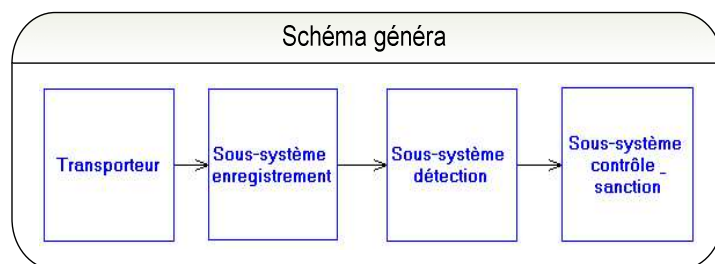
La modélisation des chaînes fonctionnelles

L'utilisation du modèle ACTIF

Les fonctions nécessaires à un système de contrôle du cabotage se retrouvent dans les domaines fonctionnels 7 « appliquer la réglementation » et 8 « exploiter le fret et les flottes de marchandises ». du modèle ACTIF. Il est apparu assez rapidement nécessaire de séparer les fonctions touchées par le projet dans 4 sous-systèmes fonctionnels différents ne traitant pas le même type d'information :

- ▶ l'enregistrement : qui va gérer la liste des entreprises et des véhicules autorisés à faire du cabotage et celle des opérations déclarées,
- ▶ la détection : qui va détecter les véhicules déclarés en entrée, puis en sortie,
- ▶ le contrôle: qui va comptabiliser les droits utilisés, contrôler sur le terrain et constater une « anomalie » ;
- ▶ la sanction : qui va confirmer ou non l'anomalie et gérer l'infraction depuis le constat jusqu'à la sanction de l'auteur.

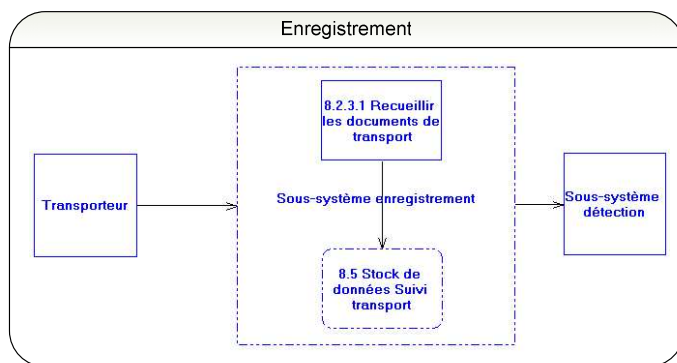
Les sous-systèmes « Détection » et « Contrôle » peuvent être physiquement associés.



Les questions posées lors de cette modélisation ont concerné essentiellement la nature des informations devant être collectées :

- ▶ fallait-il enregistrer des entreprises, des véhicules ou et des conducteurs ?
- ▶ S'agissait-il de détecter les passages à la frontière ou le temps de présence sur le territoire national ?
- ▶ Comment distinguer la notion d'anomalie de la notion d'infraction ? A noter, c'est un des retours essentiels de cette étude sur le modèle ACTIF.

Exemple : Sous-système Enregistrement



La modélisation des chaînes fonctionnelles (suite)

Architecture fonctionnelle

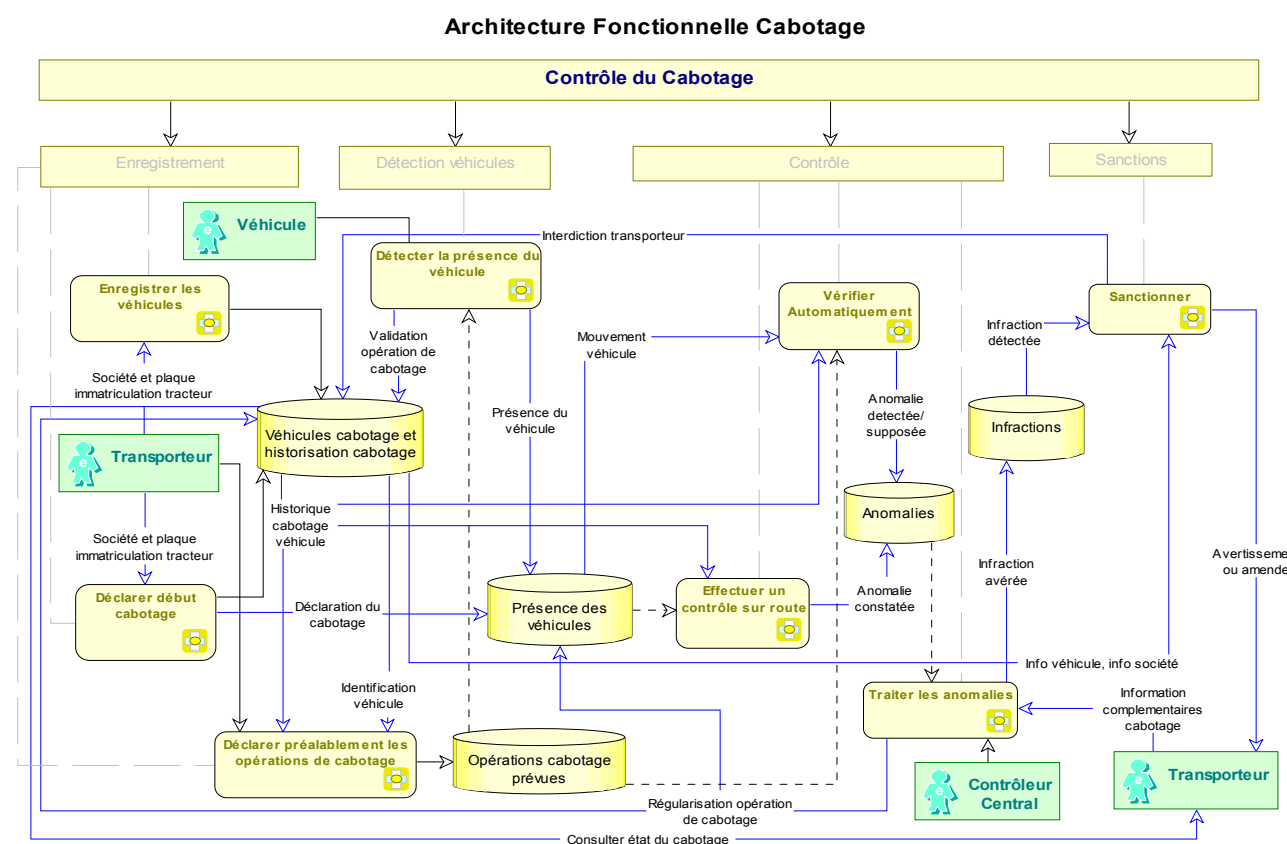
Le schéma ci-dessous décrit l'ensemble des mécanismes (chaînes fonctionnelles) à l'œuvre dans le fonctionnement d'un système de contrôle du cabotage. La lecture que l'on peut en faire peut se situer à un niveau fonctionnel ou organisationnel

- ▶ Le transporteur lance l'ensemble du processus par la demande d'enregistrement de ses véhicules et par la déclaration préalable des opérations de cabotage ;
- ▶ Ceci permet d'alimenter un stock de données des véhicules en cabotage ;
- ▶ Et un stock d'opérations de cabotage prévues ;
- ▶ Le véhicule est détecté lors du passage à la frontière (la solution technique n'est pas préjugée : GPS, lecture des plaques...);

ques...);

- ▶ Et alimente le stock de données des « véhicules présents »,
- ▶ Qui permet de vérifier automatiquement le temps de présence, mais aussi d'effectuer des contrôles ciblés sur route;
- ▶ Afin de détecter des anomalies;
- ▶ Les anomalies sont vérifiées ;
- ▶ Les infractions détectées sont sanctionnées.

Le schéma fonctionnel global permet de bien identifier les différents sous-systèmes à mettre en place et leurs interfaces ainsi que les organisations qui seront à même de réaliser les fonctions de ces sous-systèmes et de gérer les bases de données correspondantes.



Architecture organisationnelle - les différents sous-systèmes

Sous-système Enregistrement

Est géré par l'administration des transports (MEDAD, avec régionalisation dans chaque DRE et recentralisation des informations au niveau de la DGTM). Les fonctions sont :

- ▶ Enregistrer les véhicules suite à une déclaration en amont de la réalisation du cabotage ;
- ▶ Enregistrer les véhicules suite à une déclaration du premier cabotage, lorsque le véhicule est déjà sur le territoire français.

