

www.aquitaine.equipement.gouv.fr

Réglementation • Lettres Transport Info Aquitaine • Études récentes • Tableaux de bord • Cartes des temps minima d'acheminement des marchandises au départ de Bordeaux et de Bayonne • Chiffres clés du transport.

N'hésitez pas à prendre contact avec la DRE pour compléter ces informations.

Sommaire

2 à 4

Les transports en Aquitaine en 2004 : Évolution contrastée selon le mode.

5

Accord transports routiers de voyageurs : un dépliant, synthèse de l'accord est disponible.

- L'étude sur la typologie des entreprises est parvenue à son terme.

- Commission de suivi du transport par véhicules de moins de 3,5 T : Chronopost signe la convention.

6

Durée du travail des "roulants" dans le transport routier de marchandise.

7

Bilan 2004 pour les activités de contrôle des transports terrestres.

8

M. Pierre Grancher quitte la présidence de la CERTA.

- Élimination des déchets d'activité de soins à risques infectieux : un guide est paru.

- Dépliant sur les services offerts aux poids lourds sur l'axe Poitiers-Espagne.

Contrôle des transports

le chronotachygraphe électronique désormais obligatoire

Une évolution bénéfique pour toute la profession, à travers les 25 États de l'Union Européenne, avec une entrée en vigueur en France dès le 5 août 2005.



A partir du 5 août 2005, tous les véhicules de transport routier de marchandises (de plus de 3,5 tonnes) et de voyageurs (de plus de 9 places) nouvellement mis en circulation, devront être équipés du chronotachygraphe électronique. Pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 12 tonnes et de voyageurs de plus de 10 tonnes, immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1996, l'installation du nouvel appareil se fera dès la première panne de l'ancien.

Ce nouvel appareil décomptera les temps d'activités des conducteurs de camions ou d'autocars sur une année complète.

Plus performant et fiable que son prédécesseur, il devrait apporter des améliorations sensibles pour tous les acteurs de la profession :

- un contrôle plus efficace de la réglementation européenne des temps de conduite et de repos, permettant d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs tout en garantissant une concurrence plus équitable ;
- une utilisation plus simple pour le conducteur ;
- un appareil plus performant pour l'entreprise de transports.

Où se procurer les quatre cartes à puce ?

Chronoservices, filiale de l'Imprimerie Nationale, a reçu de l'État une délégation de service public pour la délivrance et la gestion des quatre

cartes à puces (carte blanche du conducteur, carte jaune de l'entreprise, carte bleue de contrôleur, carte rouge d'atelier).

La société Chronoservices adresse par voie postale en recommandé les quatre types de cartes. La carte de conducteur, nominative, peut être délivrée à tout titulaire du permis P.L. et ce, même en l'absence de contrat de travail avec une entreprise de transport.

Que faire en cas de perte, de détérioration ou de dysfonctionnement ?

En cas de perte, de détérioration ou de dysfonctionnement, le conducteur doit remettre une déclaration à l'organisme émetteur de la carte, Chronoservices, qui adresse une nouvelle carte dans les cinq jours.

Le conducteur momentanément privé de sa carte, doit réaliser une impression des données enregistrées dans les différents chronotachygraphes installés à bord des véhicules utilisés dans la journée et conserver le ticket.

Chronoservices : 27, rue de la Convention 75732 Paris CEDEX 15 • www.chronoservices.fr

Contact :

DRE Aquitaine/DRTR
Daniel PERRON – 05 57 57 41 67
daniel.perron@equipement.gouv.fr

évolution contrastée selon le mode

En Aquitaine, le trafic aérien de voyageurs est en progression. Sa croissance est principalement le résultat d'une augmentation des échanges avec la Grande Bretagne. Le trafic des TER en Aquitaine est en hausse en 2004. Le trafic VL connaît une très forte croissance depuis 2001. Le transport de marchandises par voie maritime, le mode ferroviaire et le transport combiné sont en baisse. Cette baisse est continue depuis 2001. En revanche, le trafic poids lourds continue sa progression en 2004.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Les Trains Express Régionaux

En 2004, la fréquentation des trains express régionaux a progressé de 4,8 % en nombre de voyageurs x kilomètres après une baisse continue depuis 2000.

Les principales liaisons voyageurs en Aquitaine ont progressé en 2004 sauf la ligne Bordeaux-Hendaye qui affiche un déficit de 3,3 %.

Pour les grandes lignes et TGV, en nombre de voyages, le trafic de l'Aquitaine avec l'Île-de-France est en constante augmentation avec une progression de 4,1 % en 2004 où il s'élève à 5,1 millions de voyages.

Aéroports d'Aquitaine

Le nombre des passagers locaux en progression

Le nombre de passagers locaux des aéroports en Aquitaine s'élève en 2004 à 4,6 millions de passagers. Il progresse de 3,9 % par rapport à 2003. La hausse du trafic de l'aéroport de Bordeaux en 2004 est essentiellement due à ses liaisons avec l'international qui augmentent de 16 %, lesquelles compensent la baisse du trafic national sur Paris Orly.

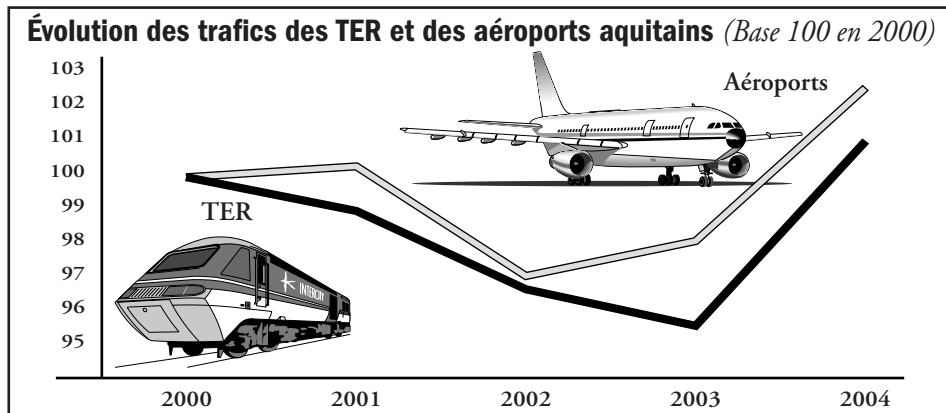
Le trafic de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne baisse légèrement en raison du fléchissement des liaisons avec Londres (-5 %) suite à l'ouverture du Pau Londres par la même compagnie. L'aéroport de Pau continue sa croissance depuis 2002.

Elle s'explique par la mise en place d'une liaison avec Londres en 2003 qui voit sa fréquentation augmenter de 81 % en 2004, alors que la liaison avec Paris décroît légèrement (-1 %). Le trafic de Périgueux est en baisse continue depuis 2000 ce qui a conduit les collectivités de Dordogne à arrêter la ligne Bergerac-Périgueux-Paris en mars 2005.

Bergerac a une très forte croissance due à ses liaisons avec la Grande-Bretagne, avec la mise en place en 2004 d'une ligne avec Bristol et une croissance forte sur les lignes de Londres et Southampton.

L'effondrement du trafic d'Agen s'explique par la fermeture, en février 2004, d'Air Littoral qui

Pour 2004, le trafic des TER est en hausse			
Trafic des Trains Express Régionaux (en millions de voyageurs x kilomètres)			
Source: SNCF	2003	2004	Évolution 2004-2003
Bordeaux - Périgueux	63,6	66,0	3,8 %
Périgueux - Brive-La-Gaillarde	7,0	7,4	5,6 %
Bordeaux - Angoulême	13,9	14,3	2,8 %
Bordeaux - Agen	68,6	70,9	3,3 %
Bordeaux - Arcachon	62,4	65,7	5,3 %
Bordeaux - Bergerac - Sarlat	41,2	42,5	3,2 %
Bordeaux - Mont-de-Marsan	24,0	25,3	5,4 %
Agen - Périgueux	9,9	10,5	6,2 %
Bordeaux - Saint Mariens	9,6	10,0	4,9 %
Bordeaux - Hendaye	30,8	29,8	-3,3 %
Bordeaux - Pau - Tarbes	19,2	22,4	17,0 %
Hendaye - Tarbes	5,6	6,6	17,4 %
Bordeaux - Pointe de Grave	12,3	13,7	12,0 %
Pau - Oloron	2,9	3,4	17,2 %
Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port	1,9	2,0	7,9 %
Total	372,9	390,5	4,8 %



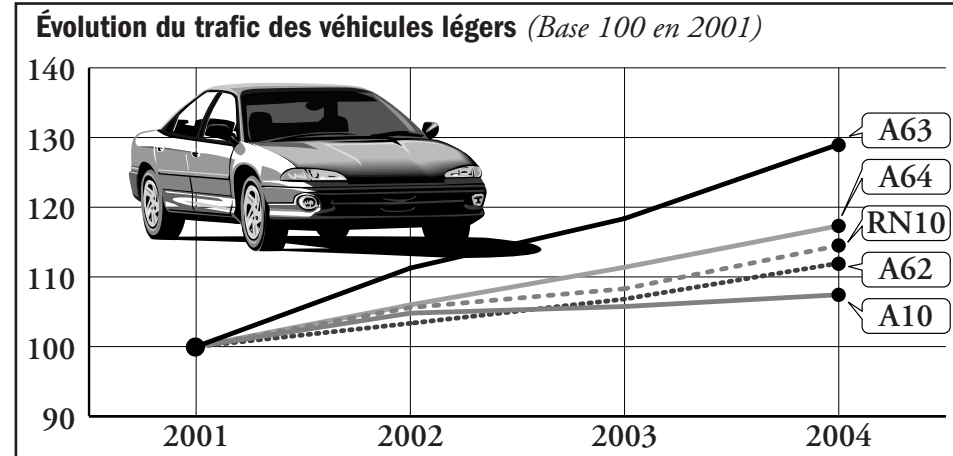
Progression du nombre de passagers locaux dans les aéroports d'Aquitaine			
Source: direction de l'Aviation civile du sud-ouest	2003	2004	Évolution 2004-2003
Bordeaux - Mérignac	2 805 416	2 897 018	3,3 %
Biarritz - Anglet-Bayonne	799 506	785 921	-1,7 %
Pau - Pyrénées	682 418	720 588	5,6 %
Périgueux - Bassillac	22 464	20 283	-9,7 %
Agen - La Garenne	33 424	3 714	-88,9 %
Bergerac - Roumanières	115 871	204 034	76,1 %
Total	4 459 099	4 631 588	3,9 %

assurait la liaison avec Paris, reprise fin décembre 2004 par la compagnie portugaise Aerocondor.

Le trafic VL en forte progression

En trafic moyen journalier annuel, l'évolution du trafic des VL est croissante depuis 2001. Sur les cinq points de comptages, l'augmentation du trafic entre 2001 et 2004 est de 14,3 % soit une croissance moyenne annuelle de 4,5 %. À Biriattou, à la frontière avec l'Espagne, le trafic a progressé de 29 % entre 2001 et 2004 (une croissance annuelle moyenne de 8,9 %) pour s'élever à 16 649 VL/jour.

Véhicules légers - Trafic moyen journalier annuel			
Source: CETE du Sud-Ouest et DDE 40 sur autoroutes : classes 1 et 2 au péage • sur RN : station de comptage SIREDO			
POINTS DE COMPTAGE	2003	2004	Évolution 2004-2003
A63 • Biriattou	15 274	16 649	9,0 %
RN 10 • Magesq	15 881	16 801	5,7 %
A 10 • Virsac	24 918	25 317	1,6 %
A 62 • La Brède	29 960	31 402	4,8 %
A 64 • Salis-de-Béarn	13 081	13 781	5,4 %



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Baisse du trafic du port de Bordeaux

Le trafic maritime de l'Aquitaine en 2004 est en baisse de 1 % par rapport à l'année précédente. La baisse est constante depuis 2000. Elle est le résultat d'une baisse continue du trafic du port de Bordeaux, non compensée par la croissance du port de Bayonne.

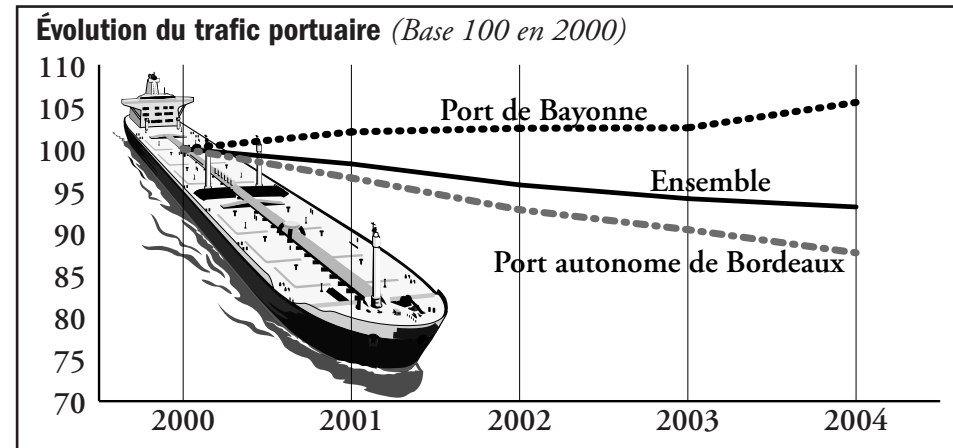
L'activité du port de Bordeaux est en baisse de 3 % en 2004 avec 8,1 millions de tonnes, après 8,3 millions de tonnes en 2003.

Les hydrocarbures, qui représentent 51 % du trafic, sont en hausse. Les autres marchandises, que cela soit en entrées ou en sorties sont en baisse. Les denrées alimentaires et les engrais en entrées ont décliné fortement. Il en est de même des sorties des produits agricoles, notamment les céréales et le bois.

Le trafic du port de Bayonne continue de croître (3 %) avec 4,3 millions de tonnes en 2004. Cette hausse est le résultat d'une forte croissance des entrées avec 7,2 % (notamment les produits pétroliers : + 20 %). Néanmoins il y a une légère baisse des sorties (-1,2 %) liée à la forte baisse des expéditions de maïs.

Trafic des ports de Bordeaux et Bayonne en milliers de tonnes

Source: port de Bordeaux • port de Bayonne	ENTRÉES		SORTIES		TOTAL	
	Volume	Évolution 2003-2004	Volume	Évolution 2003-2004	Volume	Évolution 2003-2004
Port autonome de Bordeaux	5 503	-1,6 %	2 636	-5,8 %	8 139	-3,0 %
Port de Bayonne	2 224	7,2 %	2 071	-1,2 %	4 296	3,0 %
Ensemble	7 727	0,7 %	4 707	-3,9 %	12 435	-1,0 %



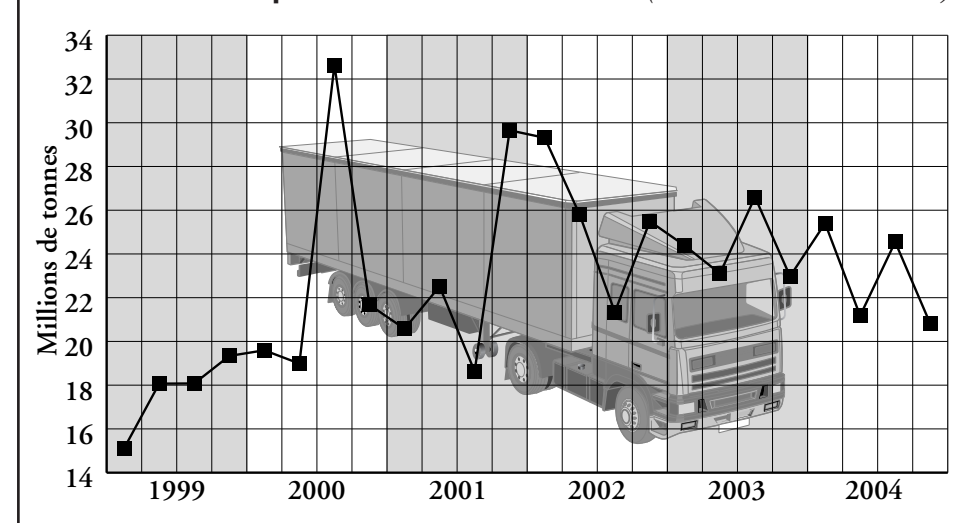
Le transport routier de marchandises

Sur les graphiques ci-contre et ci-après, les données concernent les tonnages transportés par des utilisateurs de véhicules routiers de transport de marchandises, immatriculés en France, sans considération de la localisation géographique de l'entreprise ou de l'établissement qui utilise les véhicules.

Les flux internes à la région Aquitaine ont une tendance à la hausse de 1999 à 2002. Depuis 2002, ils évoluent autour de 24 millions de tonnes par trimestre, avec une tendance à la baisse en 2004.

L'évolution des flux de marchandises entrant (venant de France ou de l'étranger) en Aquitaine est parallèle à l'évolution des flux sortant (par-

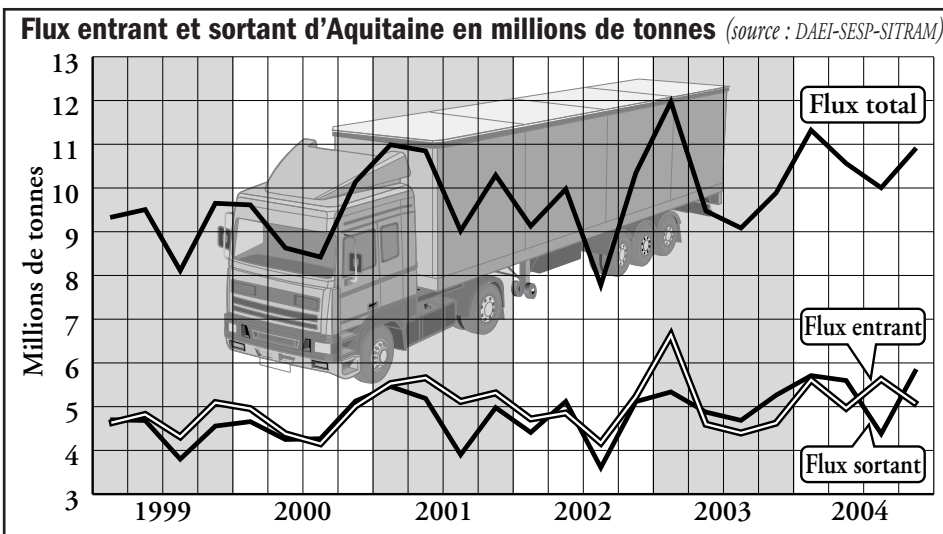
Flux routier intra-Aquitaine en millions de tonnes (source: DAEI-SESP-SITRAM)



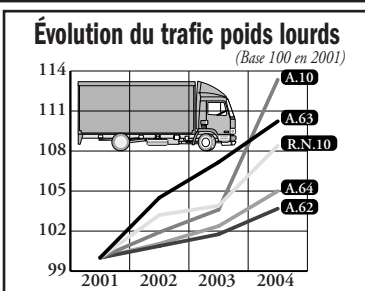
tant en France ou à l'étranger) de l'Aquitaine. Depuis 1999, le total de ces flux a une tendance à la hausse. L'évolution des deux derniers trimestres de 2004 est contrastée : les flux sortants ont une évolution inverse aux flux entrants.

Un trafic PL de plus en plus important

De manière moins forte que le trafic VL, le trafic PL a progressé en Aquitaine depuis 2001. Sur les cinq points de comptage, la croissance globale entre 2001 et 2004 est de 8,7 % soit une croissance annuelle moyenne de 2,9 %. À Biriato, le trafic PL a augmenté de 10 % entre 2001 et 2004 (une croissance annuelle moyenne de 3,3 %). La hausse significative du trafic PL à Virsac en 2004 coïncide notamment avec les mesures de régulation sur la RN 10 au nord de Bordeaux.

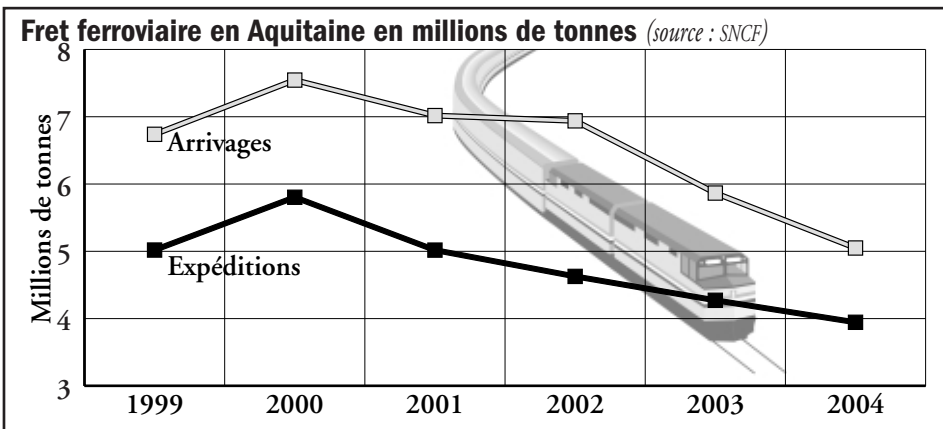


	2003	2004	Évolution 2003-2004
A63 • Biriato	7 853	8 078	2,9 %
RN10 • Magesq	7 473	7 798	4,4 %
A10 • Virsac	4 345	4 754	9,4 %
A62 • La Brède	4 402	4 485	1,9 %
A64 • Salies-de-Béarn	1 557	1 597	2,6 %



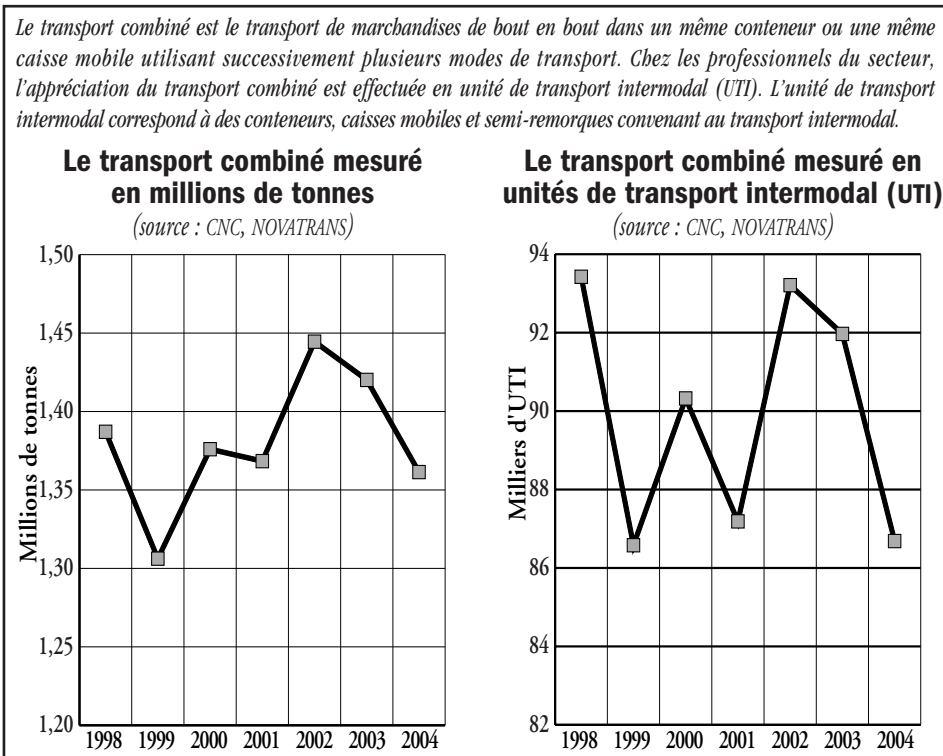
Difficultés du fret ferroviaire

L'activité fret ferroviaire en 2004 continue la décroissance observée depuis 2000. Le bilan 2004 est de 8,9 millions de tonnes avec une baisse de 11,3 % par rapport à 2003. Les expéditions totalisent 3,9 millions de tonnes et baissent de 7,6 %. Les arrivages sont supérieurs aux expéditions, mais ils subissent une baisse de 13,9 % pour atteindre 5 millions de tonnes. Le plan fret 2006 de la SNCF a pour ambition d'assurer le développement du fret ferroviaire et de reconquérir la confiance des clients. Il vise à réagir à la baisse continue du trafic ferroviaire.



Le transport combiné par les opérateurs CNC et Novatrans en baisse

L'activité du transport combiné en Aquitaine est mesurée par l'activité des entreprises CNC et Novatrans. En 2004, le transport combiné, avec 1,36 million de tonnes a baissé de 4,1 %. En UTI, le trafic a baissé de 5,7 % et s'élève à 86 686 UTI. Novatrans a une activité croissante de 5 % mais CNC a subi une perte de 10 % en 2004. En effet, le chantier de Bruges a fortement décliné et le chantier du Verdon n'est plus actif en 2004. Bordeaux-Hourcade a une activité assez stable en 2004.



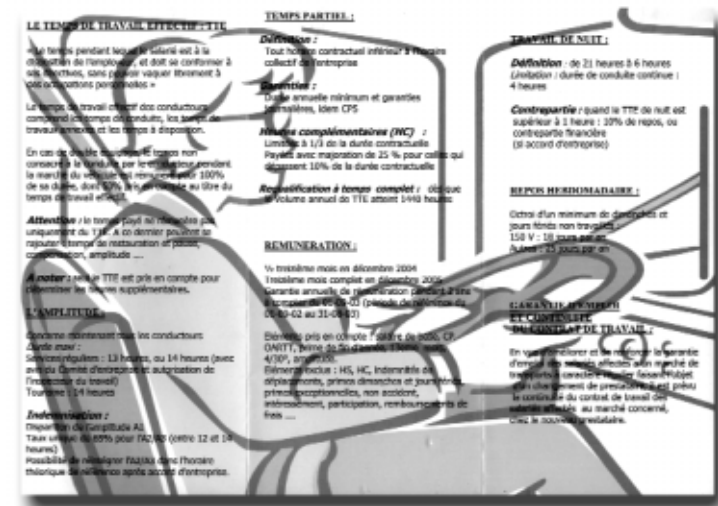
Contact
DRE Aquitaine 05 56 24 82 66
depat.dre-aquitaine@equipement.gouv.fr

Accord transport routier voyageurs (ATRV)

un dépliant, synthèse de l'accord, est disponible

Dans le cadre de l'Accord transport routier voyageurs du 18 avril 2002, complété par avenants des 28 avril 2003 et 16 janvier 2004, un groupe de travail a élaboré, avec l'appui de la DRTT et de la DRE Aquitaine, un dépliant destiné à l'information des salariés et des employeurs. Le groupe de travail était constitué de représentants des principales organisations professionnelles d'employeurs et des organisations syndicales, par ailleurs membres de la commission paritaire de suivi. Ce document présente une synthèse des principales dispositions de l'accord précité ; il a pour objectif d'apporter un éclairage sur les droits et obligations des employeurs et des salariés en matière de droit du travail (transparence du décompte des temps de travail, contrat pour conducteurs en période scolaire).

Sa présentation synoptique sur deux pages est destinée à en faciliter la lecture. Ce document, officiellement validé lors de la dernière commission paritaire de suivi voyageurs du 5 janvier 2005, a fait l'objet d'une diffusion en 3600 exemplaires auprès des principales fédérations de transporteurs et organisations syndicales. Afin de répondre aux nouvelles demandes, un tirage supplémentaire de 2000 exemplaires a été réalisé.



Contact
DRTT : Gaël LE GORREC - 05 56 94 55 28

Transport léger de marchandises effectué par des véhicules de moins de 3,5 tonnes

l'étude sur la typologie des entreprises est parvenue à son terme

Second volet de l'étude sur la typologie des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs - dont le premier volet consacré aux entreprises de plus de 3,5 T avait été réalisé par la DRE en 2004 - cette étude, démarrée le 21 janvier 2005, est parvenue à son terme. La réunion de restitution/débat, animée par le

cabinet KPMG en charge de l'étude, à laquelle ont été conviés les organisations professionnelles, les syndicats de salariés du secteur des transports, les organismes de formation, les différentes administrations et les institutionnels concernés, a lieu le 30 juin, amphithéâtre de l'ENITA (École nationale ingénieurs travaux agricoles) à Gradi-

gnan. *Les conclusions et propositions issues de l'étude feront l'objet d'une information dans la prochaine lettre des transports.*

Contact :
DRE Aquitaine/DRTR
Yann RABIER - 05 57 57 41 92

Commission de suivi du transport par véhicules de moins de 3,5 tonnes

Chronopost signe la convention

L'agence CHRONOPOST de Bordeaux, la DRE Aquitaine et la DRTT chargée de l'inspection du travail des transports en Aquitaine Poitou-Charentes, signent une convention destinée à améliorer le respect des règles encadrant la profession.

Dans le cadre de la Commission de suivi du transport par véhicules de moins de 3,5 tonnes, la nécessité de mieux réguler l'activité de cette catégorie de professionnels est apparue à l'ensemble des partenaires - DRE, DRTT, organisations professionnelles et syndicales. Lors des échanges, s'est dégagée la nécessité de lancer une expérimentation de conventionnement entre les donneurs d'ordre employant un nombre important de sous-traitants de moins de 3,5 T et les administrations participant à la régulation de la profession du transport routier : DRE Aquitaine et DRTT Aquitaine - Poitou-Charentes.

Après la signature le 21 janvier 2005 d'une première convention avec la société TNT EXPRESS Sud-Ouest (cf. Lettre des Transports n° 59 de mars 2005), les deux services ont cosigné une seconde convention avec la société CHRONOPOST, agence de Bordeaux. Celle-ci, tout comme la première, aura également une durée de deux ans et fera l'objet d'un suivi et de bilans semestriels pour mesurer les suites issues de sa mise en œuvre. La meilleure connaissance des entreprises, l'accès à celles-ci par le biais du donneur d'ordre et les informations qui pourront transiter par son canal, mais également une plus grande vigilan-

ce sur la régularité des conditions d'inscription et de respect des règles encadrant la profession devraient donner les résultats positifs attendus par l'ensemble des partenaires. Cette expérience, si elle apportait les résultats escomptés, pourrait être développée auprès des autres grands donneurs d'ordre de la région Aquitaine.

Contact
DRTT : Gaël LE GORREC - 05 56 94 55 28
DRE Aquitaine/DRTR : Jean OYARZABAL - 05 57 57 41 61



durée du travail des "roulants" dans le transport routier de marchandises

Lors de notre précédente édition de mars 2005, nous vous signalions la parution de l'ordonnance de transposition du 12 novembre 2004, en attendant celle prochaine d'un nouveau décret. C'est aujourd'hui chose faite : celui-ci, en date du 31 mars 2005, paru au J.O. du 1^{er} avril 2005, transpose les directives européennes 2002/15/CE et 2003/88/CE.

Ces nouvelles dispositions assouplissent le recours aux heures supplémentaires et simplifient le repos compensateur qu'elles induisent. La réglementation de la durée du travail dans le transport routier de marchandises, fixée par le décret « Fiterman » 83-40 du 26 janvier 1983 est donc modifiée.

Durées des temps de service

Le décret définit les durées ci-dessous :

- **la semaine** – elle va du lundi 0 heure au dimanche 24 heures ;
- **le trimestre** – une période de trois mois débutant les 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juillet ou 1^{er} octobre ;
- **le quadrimestre** – une période de quatre mois démarrant les 1^{er} janvier, 1^{er} mai ou 1^{er} septembre.

La durée quotidienne du temps de service peut être supérieure à la durée du travail effectif et atteindre 12 heures.

LES DURÉES MAXIMALES DE TEMPS DE SERVICE

- **pour les rouleurs grands routiers ou longue distance** : 56 heures par semaine isolée, 53 heures par semaine en moyenne, 689 heures par trimestre ou 918 heures par quadrimestre.
- **pour les autres rouleurs, à l'exception des conducteurs de messagerie et des convoyeurs de fonds** : 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures par semaine en moyenne, 650 heures par trimestre ou 866 heures par quadrimestre.
- **pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds** : 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures en moyenne,

572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre.

En l'absence d'accord collectif retenant une période de décompte des heures supplémentaires de quatre mois, la durée du travail des rouleurs peut être calculée sur trois mois. Ce dépasement du cadre hebdomadaire est utilisé après avis des représentants du personnel.

Les heures supplémentaires

Les heures supplémentaires sont prises en compte trimestriellement.

- **pour les personnels rouleurs grands routiers ou longue distance** : au-delà de 559 heures par trimestre.
- **pour les autres rouleurs, sauf les conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds** : au-delà de 507 heures par trimestre.
- **pour les conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds** : au-delà de 455 heures par trimestre.

Le décret n°2002-625 du 25 avril 2002, fixant le contingent d'heures supplémentaires à 180 heures pour certains rouleurs, est abrogé.

Repos compensateur et quotidien

Pour un temps de service décompté trimestriellement, les heures supplémentaires donnent droit à un repos compensateur fixé selon le barème suivant :

- **un jour** à partir de la 41^e heure et jusqu'à la 79^e heure supplémentaire effectuée dans le trimestre ;
- **un jour et demi** de la 80^e heure jusqu'à la 108^e

heure supplémentaire effectuée dans le trimestre ;

- **au-delà de 108 heures supplémentaires effectuées dans le trimestre le temps de repos passe à deux jours et demi.**

Si le temps de service est décompté, par accord, sur quatre mois, le repos est quadrimestriel ; il suit le barème ci-dessous :

- **un jour** à partir de la 55^e heure et jusqu'à la 105^e heure supplémentaire ;
- **deux jours** à partir de la 106^e heure et jusqu'à la 144^e heure ;
- **trois jours et demi** au-delà de 144 heures.

Ce repos compensateur est pris dans les trois mois – ou quatre mois en cas de décompte sur un quadrimestre – suivant l'ouverture du droit.

Un accord étendu ou d'entreprise peut porter ce délai à six mois.

La durée minimale du repos quotidien (11 heures consécutives entre deux journées de travail) peut être ramenée, même sans accord, à 10 heures consécutives durant les 24 heures précédant tout moment où le salarié exécute un travail effectif ou est à disposition.

Les entreprises de transports soumises au règlement CEE 3820/85 du 20 décembre 1985, doivent, quant à elles, fixer cette durée conformément aux dispositions du règlement communautaire.

contact

DRTT : Gaël LE GORREC – 05 56 94 55 28

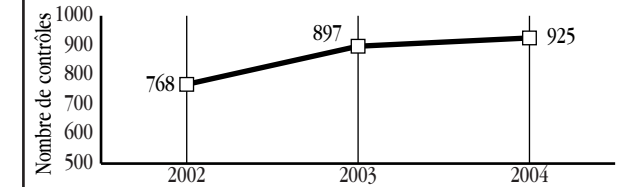
Bilan pour l'année 2004

LES CONTRÔLES SUR ROUTE

Selon les secteurs, nombre de contrôles réalisés

	Gironde	Centre (24-47-40)	Sud (64)	Total Aquitaine
Sur routes	254	391	280	925
De nuit	16	39	37	92
Le week-end	6	3	2	11

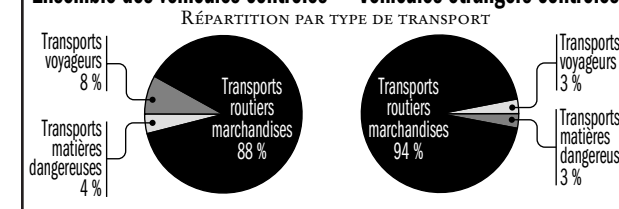
Évolution du nombre des contrôles sur route



Selon la nationalité, nombre de véhicules contrôlés

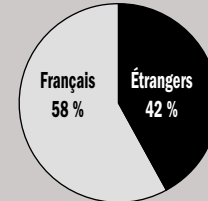
	Transports routiers marchandises	dont transports matières dangereuses	Transports routiers voyageurs	Total 2004	Total 2003
Français	6 184	337	790	6 974	4 099
Étrangers	4 445	126	122	4 577	2 820
Total	10 639	463	912	11 511	6 919
<i>Total 2003</i>	<i>6 510</i>	<i>179</i>	<i>409</i>	<i>6 919</i>	<i>6 919</i>

Ensemble des véhicules contrôlés



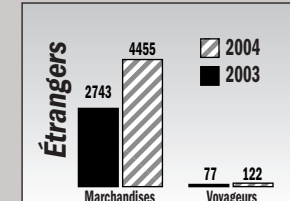
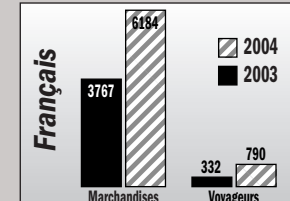
Transports routiers marchandises

RÉPARTITION DES VÉHICULES PAR NATIONALITÉ



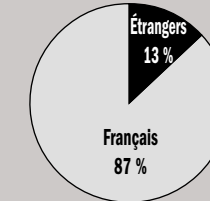
Évolution des contrôles en 2003-2004

SÉLON LE TYPE DE TRANSPORT ET LA NATIONALITÉ



Transports routiers voyageurs

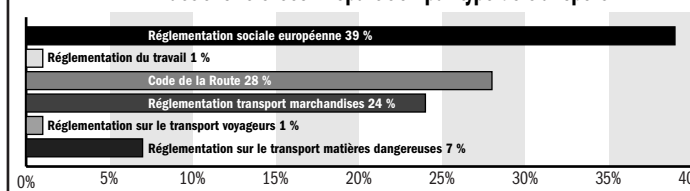
RÉPARTITION DES VÉHICULES PAR NATIONALITÉ



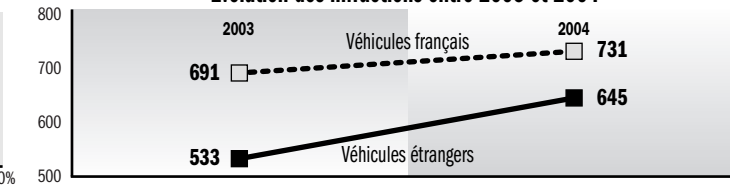
Répartition des infractions relevées selon le secteur d'activité et la nationalité

	Transports routiers marchandises	transports matières dangereuses	Transports routiers voyageurs	Réglementation sociale européenne	Code de la Route	Réglementation du travail	TOTAL	Total 2003
Français	211	81	7	225	197	10	731	691
Étrangers	122	18	8	314	183	0	645	533
Total	333	99	15	539	380	10	1376	1224
<i>Total 2003</i>	<i>360</i>	<i>35</i>	<i>9</i>	<i>418</i>	<i>379</i>	<i>23</i>	<i>1224</i>	<i>1224</i>

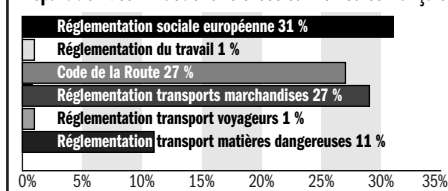
Infractions relevées - Répartition par type de transport



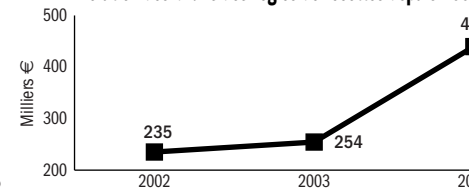
Évolution des infractions entre 2003 et 2004



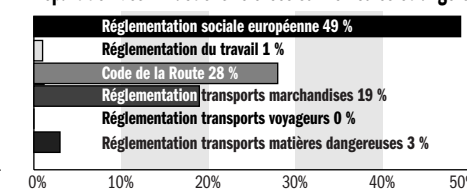
Répartition des infractions relevées sur véhicules français



Évolution des bilans des régies de recettes depuis 2002



Répartition des infractions relevées sur véhicules étrangers



Nombre de contrôles effectués

	T. routiers marchandises	T. routiers voyageurs	Total 2004	Total 2003
N ^{bre} entreprises	104	16	120	105
N ^{bre} conducteurs contrôlés	753	69	822	777
N ^{bre} journées travail contrôlées	11 802	803	12 605	7 320

Évolution des infractions relevées

