

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Délégation à la sécurité
et à la circulation routières

Sous-direction de l'action
interministérielle

Bureau de la signalisation
et de la circulation

Note d'information du 22 juillet 2016 relative à l'organisation de la concertation locale en vue de préparer la généralisation de la procédure d'instruction simplifiée des dossiers de transports exceptionnels

NOR : INTS1616685N

Résumé : modalités d'organisation des réunions de concertation locales chargées d'établir des réseaux interdépartementaux de circulation des transports exceptionnels.

Texte(s) de référence :

Code de la route, articles R.433-1 à R.433-6 et R.433-8 à R.433-16.

Décret n° 2014-675 du 24 juin 2014 portant expérimentation de la déclaration préalable pour les transports exceptionnels.

Arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque.

Arrêté du 24 juin 2014 relatif à diverses dispositions à titre expérimental pour les transports exceptionnels.

Pièce(s) annexe(s) : 4 annexes.

Annexe I. – Cartographie des réseaux interdépartementaux 72, 94 et 120 tonnes en région Nord-Pas-de-Calais

Annexe II. – Guide pour la mise en place par étapes des mesures de simplification des procédures de transport exceptionnel

Annexe III. – Note d'évaluation du CEREMA de l'expérimentation de la simplification du processus de délivrance des autorisations de circuler des transports exceptionnels en région Nord-Pas-de-Calais

Annexe IV. – Cartographie de l'organisation des services instructeurs des dossiers des transports exceptionnels.

Le ministre de l'intérieur à Monsieur le préfet de police; Mesdames et Messieurs les préfets de région; Mesdames et Messieurs les préfets de département (pour exécution); M. le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France; Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement; Messieurs les directeurs de l'environnement, de l'aménagement et du logement; Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux des territoires et de la mer; Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux des territoires; Monsieur le directeur départemental de la protection des populations du Puy-de-Dôme (pour information).

I. – UNE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE EXPÉRIMENTÉE EN RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS DEPUIS JUILLET 2014

a) Les principes de la simplification expérimentée

Dans le cadre du comité interministériel pour la modernisation de l'action publique du 17 juillet 2013, le Gouvernement a décidé de mener en région Nord-Pas-de-Calais une expérimentation de la simplification des démarches administratives en matière de transport exceptionnel.

Cette expérimentation a été régie par les textes suivants :

- le décret du 24 juin 2014 cité en référence, qui déroge à l'article R.433-1 du code de la route et crée un régime déclaratif et les sanctions applicables;
- l'arrêté interministériel du 24 juin 2014 cité en référence, qui déroge aux dispositions de l'arrêté du 4 mai 2006 cité en référence.

L'expérimentation qui s'est déroulée dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais a pour objet :

- la création d'un régime déclaratif réalisé par téléprocédure en remplacement du régime d'autorisation préfectorale, pour les convois de première catégorie circulant sur le réseau national ou ayant éventuellement besoin de parcourir moins de vingt kilomètres pour raccorder à ce réseau leur point de départ ou de destination ;
- l'identification de réseaux routiers sur lesquels les gestionnaires de voirie ne sont plus systématiquement consultés pour la circulation des convois de deuxième et troisième catégories. Cela se traduit concrètement par la définition préalable de réseaux routiers interdépartementaux sur lesquels peuvent être délivrées des « autorisations sur carte » au-delà du seuil de 48 tonnes (72 t, 94 t et 120 t). Ces réseaux comportent des prescriptions pour leur utilisation. L'identification de ces réseaux et le conventionnement avec les gestionnaires d'infrastructure ont nécessité une année de travail ;
- un allègement significatif des formulaires à renseigner par le transporteur (ou son mandataire) ;
- la délivrance d'une autorisation valable pour tout le réseau interdépartemental prédéfini selon des caractéristiques maximales de masse roulante et de dimensions définissant une enveloppe de convois admissibles ;
- la suppression de l'obligation pour les transporteurs de justifier d'une activité dans le département où est formulée la demande ;
- la simplification de l'imprimé type de demande d'autorisation en se concentrant sur les données utiles pour alléger le travail des transporteurs, des services instructeurs et des gestionnaires d'infrastructures ;
- la mise en œuvre de contrôles des dossiers mieux proportionnés (par sondage).

L'avis des gestionnaires reste toutefois obligatoire pour l'établissement des autorisations de circulation en-dehors de ces réseaux prédéfinis.

b) La pertinence des résultats obtenus

Observés et analysés au cours de réunions de suivi régulières, les résultats recueillis de l'expérimentation font ressortir :

- un délai d'obtention d'une autorisation de circuler divisé par 3 ;
- des coûts d'instruction en forte baisse pour les transporteurs, grâce à la suppression du caractère systématique des consultations auprès des gestionnaires d'infrastructures ;
- une diminution des dossiers en attente d'instruction jusqu'à ce que les instructeurs parviennent à les traiter au fil de l'eau.

Les enseignements tirés ont été capitalisés par les acteurs locaux et transmis à la délégation à la sécurité et la circulation routières (DSCR), qui s'est appuyée sur les conclusions de la note d'évaluation (*cf.* annexe III) établie par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour rédiger la présente note d'information.

II. – UNE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE GÉNÉRALISÉE ET UNIFORMISÉE À COMPTER DU 1^{er} JANVIER 2017

a) Un objectif gouvernemental

Ces résultats très positifs ont milité pour généraliser l'expérimentation sur tout le territoire national. Le Conseil de simplification pour les entreprises a inscrit, en date du 3 février 2016, la généralisation de l'expérimentation relative à la circulation des transports exceptionnels (TE), menée en Nord-Pas-de-Calais parmi le train des prochaines mesures à mettre en œuvre dans le but de simplifier les relations entre les entreprises et les pouvoirs publics. Il a assigné à cette généralisation l'échéance du 1^{er} janvier 2017.

b) Le pilotage national

Un comité de pilotage national est institué pour la généralisation de cette expérimentation afin d'en suivre les différents volets, notamment les évolutions réglementaires et la coordination des travaux pour identifier les itinéraires entre les différentes régions. Ce comité est présidé par le délégué à la sécurité et à la circulation routières et réunit des représentants du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat (MEEM), des gestionnaires routiers (assemblée des départements de France, Association des maires de France, association des sociétés françaises d'autoroutes) et ferroviaires (SNCF réseau), des services instructeurs, des organisations professionnelles (Fédération nationale des transporteurs routiers) et du CEREMA.

c) Les évolutions réglementaires

La délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est chargée d'élaborer le décret en Conseil d'État modifiant le code de la route et l'arrêté modifiant l'arrêté du 4 mai 2006 précité afin d'ancrer ces évolutions dans le droit positif. Ces textes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

d) Les outils informatiques

L'outil pour l'instruction des transports exceptionnels demeure TEnet. Ses fonctionnalités évolueront pour prendre en compte la simplification administrative prévue par la réglementation ainsi que les besoins des utilisateurs.

À cet égard, je vous informe que j'ai pris la décision de faire cesser l'exploitation de l'outil informatique CIRCE le 31 décembre 2016. Je vous invite à faire procéder sans tarder, par les services déconcentrés placés sous votre autorité, à une très large diffusion de cette décision auprès des transporteurs, de leurs mandataires et de leurs organisations professionnelles.

La mise en place du nouvel outil informatique sera effective avant la fin de l'année 2016.

III. – PILOTAGE ET ORGANISATION LOCALE POUR LA DÉFINITION DES RÉSEAUX INTERDÉPARTEMENTAUX

a) Un niveau de pilotage régional

À ce jour, l'instruction des transports exceptionnels est une mission organisée au niveau départemental, interdépartemental et parfois au niveau régional pour ce qui concerne trois anciennes régions (*cf.* annexe IV).

Au regard des objectifs recherchés et de la nécessaire continuité des itinéraires, l'échelon régional est le mieux adapté pour piloter et coordonner l'élaboration des itinéraires.

C'est la raison pour laquelle les préfets de région piloteront la mise en place de ces nouvelles modalités. Ils seront les correspondants de la DSCR.

Compte tenu de la diversité des organisations pour traiter les demandes de transports exceptionnels sur le territoire national, et de l'objectif d'une généralisation opérationnelle à compter de janvier 2017, vous ferez le choix de vous appuyer sur les modes d'organisation en place en matière de missions et de compétences (niveau départemental, interdépartemental, voire régional sur la base des anciens périmètres de régions) ou bien vous en adapterez les contours si nécessaire.

Il appartient au préfet de région d'instituer un comité de pilotage associant les principales parties prenantes, notamment les services instructeurs, les forces de l'ordre, les représentants des transporteurs routiers, ainsi que des gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires de sa région.

Ce comité de pilotage aura pour fonction de valider les itinéraires définis à l'échelle régionale par les services de l'État et les gestionnaires de voirie.

Vous pourrez utilement vous appuyer sur les enseignements tirés de la mise en place de cette simplification en région Nord-Pas-de-Calais et capitalisés dans une note pratique jointe en annexe II.

Dans un second temps, des supports de travail méthodologiques et cartographiques vous seront adressés afin de garantir la continuité des réseaux entre régions.

b) L'établissement des réseaux interdépartementaux

Pour rappel, les études menées en amont par les gestionnaires de voirie locaux ont permis en région Nord-Pas-de-Calais d'établir trois réseaux (72 tonnes, 94 tonnes et 120 tonnes) sur lesquels la demande de transport ne nécessite plus de demande préalable pour avis des gestionnaires de voirie. Ceux-ci ont étudié la capacité de l'infrastructure à supporter ces sollicitations dans le temps. Dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, les trois réseaux établis par les services de l'État, en lien avec les gestionnaires de voirie, ont été déterminés par un arrêté interdépartemental, qui comprend une annexe mentionnant les prescriptions des gestionnaires de voirie applicables en cas de passage d'un transport exceptionnel. Il est prévu une mise à jour annuelle pour chaque prescription.

Compte tenu du caractère interdépartemental de l'itinéraire de la majorité des transports exceptionnels, il convient que vous assuriez une cohérence des itinéraires à l'échelle de votre région.

Je vous invite à engager sans délai la concertation dans le cadre du comité de pilotage régional, afin d'aboutir à la constitution de réseaux 72, 94 et 120 tonnes utilisables par les transporteurs à compter du 1^{er} janvier 2017. Cet objectif ne pourra réussir que par une association forte de l'ensemble des parties prenantes. En effet, l'État ne peut imposer l'incorporation d'une section gérée par un autre gestionnaire dans le réseau prédéfini. Le processus de constitution des réseaux repose sur un partenariat actif. En lien étroit avec les préfets de département, vous pourrez vous appuyer sur les DREAL et les DDT(M), en tenant compte des spécificités locales organisationnelles (services instructeurs départementaux, interdépartementaux, régionaux).

Il convient d'inciter les gestionnaires concernés à identifier les réseaux 72, 94 et 120 tonnes et à préciser les données techniques nécessaires au franchissement de chaque point singulier par des convois exceptionnels. Une revue annuelle de ces données techniques doit être prévue ainsi qu'un dispositif de remontée d'informations des gestionnaires pour les événements ponctuels ou imprévus (accidents, fragilisation d'ouvrage, manifestation sportive ou culturelle, travaux majeurs, etc.).

Les réseaux routiers ainsi identifiés feront l'objet d'arrêtés préfectoraux ou interpréfectoraux établis par chaque service instructeur (départemental, interdépartemental ou régional) pour le territoire relevant de sa compétence. Les autorisations délivrées par les préfets compétents s'appliqueront à la circulation des convois sur les réseaux dans chaque département traversé.

Je vous remercie de bien vouloir instaurer un rythme de réunions d'information régulières, en étroite collaboration avec les préfets de département et avec les chefs de service des services instructeurs, afin d'accompagner les équipes dans l'évolution de leurs méthodes d'instruction.

Dès réception de la présente note, je vous demande de bien vouloir transmettre, pour le 15 de chaque mois, à mes services (ai4-ai-dscr@interieur.gouv.fr, laurent.gautheron@interieur.gouv.fr), une courte fiche relative à l'état d'avancement des travaux dans votre région qui indiquera les éléments suivants : nombre de réunions tenues, principales avancées, principaux points de vigilance, et respect de l'échéance du 1^{er} janvier 2017.

La présente note sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'intérieur.

Fait le 22 juillet 2016.

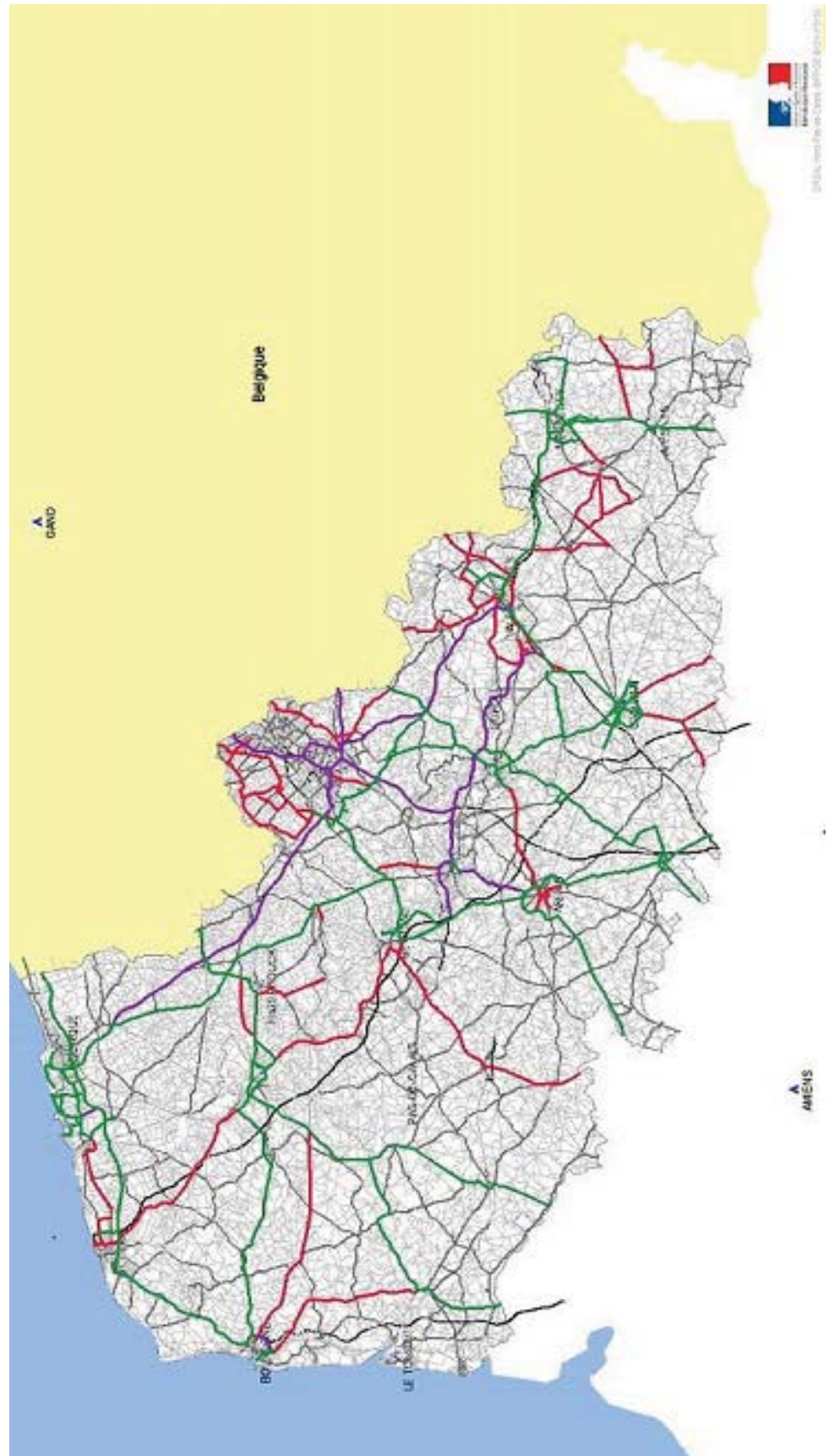
Pour le ministre et par délégation :

Le préfet, directeur de cabinet,

P. STRZODA

ANNEXE I

CARTOGRAPHIE DES RÉSEAUX INTERDÉPARTEMENTAUX 72, 94 ET 120 TONNES
EN RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS



ANNEXE II

GUIDE POUR LA MISE EN PLACE PAR ÉTAPES DES MESURES DE SIMPLIFICATION
DES PROCÉDURES DE TRANSPORT EXCEPTIONNEL



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS
PICARDIE

Préfecture de la région
Nord – Pas-de-Calais Picardie

Lille, le 30 mars 2016

DREAL Nord – Pas-de-Calais Picardie

**Mise en place des mesures de
simplification des procédures de transport exceptionnel**

Le comité interministériel pour la modernisation de l'action publique du 17 juillet 2013 a décidé de mener en région Nord – Pas-de Calais une expérimentation de mesures de simplification des autorisations de transports exceptionnels. Les résultats très positifs de cette expérimentation permettant sa généralisation à l'ensemble des régions, afin de capitaliser l'expérience acquise pour les services chargés de cette généralisation, la présente note résume les différentes actions et étapes nécessaires à la mise en place de cette simplification. Elle en liste les acteurs ainsi que les difficultés potentielles de sa mise en œuvre.

La mise en œuvre de ces simplifications pour atteindre les objectifs fixés à l'expérimentation a nécessité la mise en place d'une organisation en mode projet, avec deux comités de pilotage national et régional, en menant au niveau régional un travail de conception et de co-construction avec tous les acteurs.

L'analyse des besoins pour le respect de la sécurité a permis d'identifier et mettre en œuvre les axes de simplification suivants :

- Les informations demandées sont moins nombreuses.
- Le régime d'autorisations est simplifié par la mise en place d'une déclaration préalable pour les transports les moins importants (de catégorie 1) et d'une autorisation valable pour tout le réseau prédéfini, et il n'est plus nécessaire de refaire l'autorisation lorsque le transport est finalement moins important (taille ou poids) que celui autorisé.
- La procédure d'instruction est rationalisée : pour chaque demande, les gestionnaires et les services instructeurs devaient refaire l'analyse sur tout le trajet sans aucune capitalisation des informations obtenues pour les demandes antérieures. Les études menées en amont avec les gestionnaires volontaires ont permis d'établir trois réseaux d'itinéraires principaux, les plus utilisés, permettant la circulation de convois types 72, 94 ou 120 tonnes. Pour les demandes utilisant ces itinéraires, lors de l'instruction, il n'est donc plus nécessaire de consulter les gestionnaires concernés puisque l'analyse de faisabilité du transport a été réalisée, de façon plus approfondie, en amont.

Les principales étapes du projet

1. Constitution de l'équipe projet et identification des partenaires – Octobre 2013

Si l'instruction des demandes de transport exceptionnel se fait majoritairement au sein de chaque département, les trajets des convois dépassent largement les frontières des départements. Il est donc souhaitable de bâtir des réseaux de transport exceptionnel au minimum à l'échelle régionale, afin d'éviter les incohérences non justifiées aux limites de départements, que ce soit au niveau des prescriptions ou de la continuité des itinéraires.

Lors de la généralisation à l'ensemble des régions, il conviendra également de coordonner les itinéraires régionaux pour permettre leur raccordement d'une région à l'autre.

Il est nécessaire d'associer largement aux actions les équipes en charge de l'instruction qui ont une connaissance fine du territoire et des besoins.

Une organisation en projet a été élaborée en octobre 2013 par le SGG, la DSCR et le préfet de région :

- Un chef de projet régional (DREAL) a été nommé par une lettre de mission du préfet de région précisant l'organisation du projet ainsi que les missions et objectifs du chef de projet.
- Un chef de projet national (DSCR) a été nommé par une lettre de mission du Premier ministre.
- Un comité de pilotage national est chargé du pilotage global, de l'évolution réglementaire, de la validation du plan d'actions régional, des objectifs et de l'évaluation de l'atteinte de ces objectifs. *Lors de la généralisation, ce comité devra assurer la coordination des itinéraires des différentes régions.*
- Un comité de pilotage régional est chargé de piloter la mise en œuvre des décisions et orientations nationales, et le plan d'actions régional. Il organise également le travail avec les gestionnaires de réseau et les utilisateurs. Ce comité régional est présidé par le préfet de région, qui peut se faire représenter (par le SGAR).

2 – Evaluer l'existant, préciser les objectifs et le dispositif de suivi

Les deux comités de pilotage régional et national ont veillé à obtenir une évaluation des délais de délivrance des autorisations par catégorie de transport avant de lancer la simplification, à fixer des objectifs de réduction de ces délais, et à mettre en place un dispositif indépendant de suivi et d'évaluation des résultats confié au CEREMA.

3 – Faire évoluer la réglementation

Un travail réglementaire piloté au niveau national par la DSCR sous supervision du SGG a porté sur la rédaction d'un décret permettant de déroger à l'article R 433-1 du code de la route et d'un arrêté interministériel modifiant l'arrêté interministériel initial, publiés au JO le 26 juin 2014. Cette évolution réglementaire a nécessité la réalisation d'une étude d'impact fondée sur les objectifs de réduction de délais et la rédaction en lien étroit avec les deux préfetures, d'un arrêté préfectoral interdépartemental (Nord et Pas-de-Calais) signé le 30 juin 2014 approuvant les cartes des réseaux autorisés en catégories 2 ou 3 en application du nouvel arrêté interministériel publié le 26 juin 2014.

4. Analyse et cartographie des autorisations délivrées au cours de la dernière année

En parallèle de la consultation des gestionnaires d'ouvrages, il a été nécessaire de cartographier les circulations de transports exceptionnels en fonction des différents tonnages pour que chaque gestionnaire se rende compte de l'importance relative de son réseau et pour orienter ses études et le recueil de données vers les axes essentiels qui concentrent la majorité des demandes. Le temps nécessaire à la cartographie est proportionnel au nombre de tronçons renseignés dans les bases de données.

5. Premières rencontres des différents partenaires – Octobre novembre 2013

Cette première étape de rencontre et d'explications est primordiale pour la suite de la concertation. La Dreal Nord – Pas-de-Calais a rencontré 26 gestionnaires et leur a présenté les pistes de simplification à préciser par la construction de l'expérimentation et le travail de constitution des réseaux à venir. Les principaux transporteurs et les forces de l'ordre ont également été réunis pour valider ces pistes de simplification expérimentales. Cette étape a duré deux mois.

Pour la généralisation, les axes de simplifications étant maintenant établis, il est possible de réunir dès cette étape sous la présidence du préfet de région l'ensemble des partenaires pour les sensibiliser et obtenir leur adhésion.

6. Travail avec les gestionnaires d'ouvrages

6.1. Réunion du « collège des gestionnaires » - Décembre 2013

Cette réunion, présidée par le SGAR, a été l'occasion de vérifier que chaque gestionnaire avait saisi les orientations du projet et de fixer les rencontres pour faciliter le travail en commun.

6.2. Recueil des données de chaque gestionnaire, identification des points difficiles et concertation – Janvier-Juin 2014

Le recueil s'est fait sous un format unifié pour faciliter le travail de cartographie. Pour obtenir des réseaux efficaces, il convenait d'obtenir pour chaque itinéraire l'accord écrit de tous les gestionnaires concernés, ainsi que les données techniques nécessaires de tous les ouvrages et réseaux empruntés, ce qui a nécessité de compléter les nombreux contacts pris par la DREAL :

- Un courrier du préfet de région a été adressé à tous les gestionnaires.

- Deux réunions des gestionnaires en avril et juin, présidées par le préfet de région, ont permis d'obtenir des résultats décisifs en termes de sensibilisation des gestionnaires et de retour de leurs données.
- Enfin, en cas de difficulté pour un ouvrage (pont autoroutier ou ferroviaire, tronçon) bloquant un itinéraire stratégique, sous le suivi du comité de pilotage régional, la concertation avec le gestionnaire s'est poursuivie de façon graduée par téléphone et courrier par le DREAL, puis le SGAR, puis le préfet, et dans un cas par le Secrétaire Général du Gouvernement.

6.3. Signature de l'arrêté fixant les réseaux par les préfets de départements – 30 juin 2014

Cet arrêté est pris en application du décret permettant de déroger à l'article R 433-1 du code de la route et à l'arrêté interministériel publiés au JO du 26 juin 2014. Les signatures de ces arrêtés et du décret ont marqué la clôture de la préparation de l'expérimentation, en particulier les processus de concertation et de modification de la réglementation lancés en octobre 2013, et le lancement effectif de l'expérimentation le 1^{er} juillet 2014.

La signature de l'arrêté préfectoral s'est accompagnée d'un message et d'un courrier de communication adressés aux gestionnaires participant à l'expérimentation, aux transporteurs, ainsi qu'aux principaux acteurs socio-économiques de la région. Ce dispositif de communication a été préparé pendant le délai nécessaire aux signatures ministérielles de ces deux textes après leur passage en Conseil d'Etat.

7. Adaptation des procédures de travail et accompagnement au changement

Cette étape ne doit pas être négligée. Les équipes d'instructeurs ont bâti des habitudes de travail très différentes d'un département à l'autre, que ce soit au niveau de la vérification du dossier de demande ou de la consultation des gestionnaires.

8. Assurer le suivi après le début de l'expérimentation

Le 24 juillet 2014, une réunion des gestionnaires et des utilisateurs présidée par le SGAR a permis de confirmer les premiers résultats établis par la DREAL, avec non seulement une baisse très importante des délais, mais aussi une véritable professionnalisation du traitement de l'instruction des demandes d'autorisation pouvant profiter à tous les acteurs. Ces réunions ont été poursuivies pendant l'expérimentation.

Les acteurs

Les gestionnaires de voiries et d'ouvrages

Il s'agit principalement des Conseils départementaux, de la DIR, de la Sanef, de la SNCF, des ports et des communes ou intercommunalités (Douai, Cambrai, Valenciennes, Lille Métropole).

Certains ont des compétences avancées et ont été moteurs de la démarche, tandis que d'autres ont une connaissance imparfaite de leurs infrastructures et ont dû engager davantage de moyens pour se mettre à niveau. Sur quelques infrastructures, les identités du propriétaire et du gestionnaire ont dû être clarifiées, notamment entre les Conseils départementaux et la SNCF, ou entre les communes et intercommunalités.

Les problématiques sont bien différentes selon que les voiries sont urbaines ou non. Par exemple, les villes de Douai et de Cambrai tiennent à être averties avant chaque passage de transport exceptionnel pour organiser le démontage éventuel du mobilier urbain. Les gestionnaires d'ouvrages comme la Sanef et la SNCF souhaitent quant à eux être avertis pour comptabiliser les passages et modéliser le vieillissement de leurs infrastructures.

Enfin, certains gestionnaires ont mis en place des frais de consultation et la constitution des réseaux peut remettre en cause ce mode de fonctionnement.

Les forces de l'ordre et les contrôleurs de la Dreal

Il s'agit des forces de police (DDSP, CRS), de gendarmerie (EDSR) et des contrôleurs des transports terrestres de la Dreal.

Les transporteurs et leurs fédérations

Les transporteurs exceptionnels sont peu nombreux (170 entreprises). 70 % des demandes sont déposées par 13 mandataires et 50 % concernent 11 entreprises de transport. Depuis peu, les transporteurs français sont concurrencés par les étrangers, essentiellement belges et néerlandais. En ce qui concerne le transport très lourd, comme pour un transformateur électrique, seules deux entreprises ont cette capacité.

Les transporteurs ont deux sentiments contraires :

- ils ont conscience que les lourdeurs administratives et les délais en résultant ne correspondent pas aux besoins de leurs donneurs d'ordre ; ils craignent que leurs concurrents moins scrupuleux circulent sans autorisation ;
- ils craignent aussi que la simplification engendre une ouverture de la concurrence, en particulier étrangère.

Les services instructeurs

L'instruction est très variée selon les départements. Trois régions ont mutualisé l'instruction en Dreal (NPC, Rhône-Alpes, Franche-Comté) et certaines DDT(M) ont fait de même.

Les points de vigilance

La consultation des gestionnaires de voiries et d'ouvrages pour la constitution des réseaux

De nombreux gestionnaires ont une connaissance imparfaite de leurs réseaux et préfèrent donner un avis au cas par cas plutôt que de formaliser un avis général, et certains ont mis en place des frais de consultation. La constitution des réseaux peut remettre en cause ce mode de fonctionnement. Il convient de prendre en compte dans la planification le temps nécessaire pour l'accompagnement de ces nombreux gestionnaires et la réalisation des études et analyses de ces réseaux.

Par ailleurs, l'avis des gestionnaires au cas par cas restera obligatoire pour l'établissement des autorisations de circulation en-dehors de ce réseau prédéfini et l'imposition de contraintes trop importantes par ces gestionnaires pour l'utilisation de tronçons du réseau pré-défini peut bloquer l'instruction des demandes.

L'Etat ne peut imposer un réseau et un niveau de prescription aux gestionnaires, l'entretien revenant à leur charge. Il faut donc pratiquer un travail de co-construction avec ces gestionnaires dans le cadre d'un dispositif régional de concertation, avec interventions graduées si nécessaire, pour faire comprendre que cette action est nécessaire dans l'intérêt général. La concertation avec les gestionnaires et les acteurs doit être menée sous l'autorité des préfets, avec suivi régulier par le comité de pilotage régional.

Outil d'instruction

La généralisation ne pourra se faire sans outil d'instruction adapté.

Acteurs concernés

La multiplicité des acteurs concernés ne facilitera pas une généralisation rapide. La compétence de la délivrance des autorisations revient aux préfets de départements. En l'état actuel, même avec poursuite de la tendance de mutualisation des services, certaines demandes concernent jusqu'à 20 services instructeurs et les délais de traitement s'en trouvent augmentés. Une organisation resserrée et coordonnée, avec des contacts locaux pour maintenir le lien avec les gestionnaires et recueillir les informations en amont sur les infrastructures, permettrait de réduire les délais. A court terme, la généralisation nécessitera de revoir et coordonner les procédures d'instruction et les délégations de signature pour respecter les délais.

Services instructeurs et habitudes de travail

Les habitudes de travail varient fortement d'un service à l'autre et sont largement héritées de l'avant décentralisation. Les outils, les relations avec les gestionnaires et la connaissance des réseaux sont très différents d'un département à l'autre.

Au travers des échanges entre la Dreal et les autres services instructeurs, comme lors du lancement de l'expérimentation, il ressort que les agents se montrent attentifs aux conséquences de ces évolutions sur leur métier. La situation est la même au sein des services instructeurs des gestionnaires. Il convient de mettre en place un dispositif d'accompagnement avec un travail de co-construction à l'échelle régionale permettant de s'appuyer sur la connaissance des réseaux par les services et d'apporter un soutien par échanges de bonnes pratiques.

Qui délivre une autorisation sur un réseau inter-départemental ?

Il est plus souple d'établir des réseaux départementaux, tant pour la mise en place que pour la mise à jour. Mais il est indispensable de pouvoir utiliser ces réseaux pour effectuer des trajets excédant les limites de départements. Deux objectifs devront être traités :

- Une autorisation délivrée par un préfet de département doit pouvoir porter également sur le réseau des départements voisins.
- Les réseaux doivent être cohérents aux limites de départements, tant sur la continuité des itinéraires que sur les limites de gabarit et de tonnage lorsque les infrastructures routières le permettent.

L'organisation en projet et l'équipe projet :

Le nombre d'acteurs, d'actions et la sensibilité du travail de concertation et de co-construction nécessitent la mise en place d'une organisation en mode projet formalisée par exemple par lettre de mission détaillée, et avec une équipe projet resserrée. Le comité de pilotage doit être réuni très régulièrement et garantir l'application des techniques de gestion de projet en veillant en particulier à la qualité de la planification.

ANNEXE III

NOTE D'ÉVALUATION DU CEREMA DE L'EXPÉRIMENTATION DE LA SIMPLIFICATION
DU PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS DE CIRCULER DES TRANS-
PORTS EXCEPTIONNELS EN RÉGION NORD PAS-DE-CALAIS



**Expérimentation de la simplification du processus de délivrance des autorisations de circuler
des transports exceptionnels en région Nord Pas-de-Calais**

Note d'évaluation du Cerema

Novembre 2015

Informations du document

Titre	Expérimentation de la simplification du processus de délivrance des autorisations de circuler des transports exceptionnels en région Nord Pas-de-Calais
Sous-titre	Note d'évaluation du Cerema
Date du document	05/11/2015
Diffusion	<input type="checkbox"/> Confidentiel (diffusion réservée au Cerema) <input type="checkbox"/> Diffusion restreinte au ministère <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion libre
Support	<input type="checkbox"/> Papier <input checked="" type="checkbox"/> Electronique

Auteurs

Auteur N°1

Prénom	Samuel
Nom	MELENNEC
Relecteur	
Nom et prénom	Philippe Quoy

Organisme Auteur

Organisme Auteur N°1

Nom de l'organisme	Cerema direction territoriale Nord Picardie
Sigle de l'organisme	Cerema/Dter NP
Nom de la division	Transport Mobilité
Adresse	
Numéro de téléphone	
Adresse mail	
Adresse du site web	

Organisme Commanditaire

Organisme Commanditaire N°1

Nom de l'organisme	DREAL Nord Pas de Calais
Sigle de l'organisme	
Nom de la division	Service transport
Adresse	
Numéro de téléphone	
Adresse mail	
Adresse du site web	

Informations Contractuelles

Statut du rapport	Document de travail
Nature du rapport	Rapport d'étude
Numéro de contrat	
Numéro du cadre d'affaire	C15NT0009
Numéro du chapitre budgétaire	
ISRN	
Programme	PRG C04 L057d AL15-1913

Résumé

La région Nord Pas-de-Calais a été désignée pour expérimenter une simplification de la procédure de délivrance des autorisations de circuler des transports exceptionnels sur son territoire. La Dreal Nord Pas-de-Calais, pilote de cette opération, a mis en œuvre cette expérimentation en juillet 2014. Après un an de fonctionnement, le suivi de l'expérimentation montre que les objectifs de réduction de délai de délivrance des autorisations ont été atteints.

Une enquête auprès des usagers, réalisée au mois d'avril 2015, montre que, si globalement l'expérimentation est jugée positive par les usagers, leur satisfaction n'est pas unanime.

Elle montre aussi que les principaux gagnants de cette amélioration de la procédure sont les entreprises.

Sommaire

Préambule.....	6
Objectifs.....	6
Tableau de bord.....	6
Enquête auprès des usagers.....	6
Analyse chiffrée à partir des indicateurs.....	7
Méthodologie.....	7
Le tableau des indicateurs.....	7
La collecte des données.....	7
Le traitement des données.....	7
La structuration des données.....	7
Tableaux de synthèse.....	8
Analyse des résultats.....	10
Sur le nombre de dossiers.....	10
Sur les temps de traitement.....	12
Conclusion.....	14
Un effet positif de l'expérimentation indéniable.....	14
Qui dépasse le cadre de l'expérimentation.....	14
Et se confirme après 14 mois.....	14
Analyse qualitative à partir de l'enquête.....	16

Méthodologie.....	16
La grille d'enquête.....	16
La collecte des données.....	16
Le traitement des données.....	16
Analyse quantitative des résultats.....	17
Sur le nombre de réponses obtenues.....	17
La perception de l'expérimentation.....	18
L'amélioration des relations avec les usagers.....	21
TE Net.....	23
Autres aspects positifs ou négatifs de l'expérimentation.....	24
La comparaison avec d'autres pays.....	24
La généralisation de l'expérimentation.....	25
Les impacts de l'expérimentation.....	27
Analyse qualitative au travers des champs de libre expression.....	31
Selon vous, l'établissement des cartes interdépartementales a 72t, 94t et 120 t permettant la délivrance d'autorisation permanentes sans consultation des services gestionnaires, est-il un progrès majeur ?.....	31
Concernant le régime d'autorisation, mesurez-vous des progrès dans la réduction des délais pour les autorisations ?.....	32
Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec l'État ?.....	33
Les relations entre entreprises et transporteurs.....	34
Quelle appréciation portez-vous sur le portail TENet ?.....	34
Classez par ordre d'intérêt décroissant pour votre structure, les autres aspects positifs de l'expérimentation.....	35
Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ?.....	37
Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ?..	38
Précisez ce qui vous semble une meilleure pratique, en citant les pays correspondant :.....	38
Conclusion.....	39
Annexes.....	40
Annexe 1 : Tableau de bord.....	40
Annexe 2 : Questionnaires d'enquête.....	42
Annexe 3 : résultats de l'enquête.....	53

Préambule

Objectifs

La présente note a pour objectif de fournir des éléments d'évaluation des nouvelles modalités d'instruction des demandes d'autorisation de circuler des convois exceptionnels pour des parcours entièrement à l'intérieur de la région Nord Pas-de-Calais ou en provenance de l'étranger et à destination de la région sans en traverser d'autre. Ces nouvelles modalités ont été mises en œuvre à partir du 1^{er} juillet 2014 au titre d'une expérimentation menée dans le cadre du « choc de simplification ».

Cette mesure expérimentale a vocation à être généralisée, les éléments d'évaluation qui suivent doivent en éclairer l'opportunité.

Tableau de bord

Une première partie de cette note analyse les données chiffrées issues d'un tableau de bord de suivi de l'évolution des délais de délivrance des autorisations de circuler des convois exceptionnels par la DREAL Nord Pas-de-Calais dans le cadre de l'expérimentation de simplification mise en place au 1^{er} juillet 2014.

Elle couvre les 14 premiers mois de l'expérimentation mais compile les données Circe de janvier à décembre 2014. On considère qu'en janvier 2015, compte tenu du transfert du traitement de l'ensemble des demandes vers l'outil développé pour l'expérimentation – y compris de celles n'en relevant pas – l'exploitation des bases Circe n'a plus lieu d'être.

Enquête auprès des usagers

Une seconde partie analyse les résultats d'une enquête menée en avril et mai 2015 auprès des différents acteurs de ce processus de délivrance des autorisations de circuler des convois exceptionnels.

Analyse chiffrée à partir des indicateurs

Méthodologie

Le tableau des indicateurs

Le tableau des indicateurs dont l'analyse de l'évolution mensuelle constitue le tableau de bord de l'expérimentation figure en annexe.

Les indicateurs peuvent être classés de la façon suivante :

- ceux qui mesurent le nombre d'autorisations émises selon leur nature et selon qu'elles entrent dans le champ de l'expérimentation ou non,
- ceux qui mesurent les délais de délivrance des autorisations selon le même sectionnement que ci-dessus,
- ceux qui mesurent le nombre d'information préalable des gestionnaires,
- ceux qui mesurent le nombre de contrôles réalisés et le nombre d'infractions constatées.

Pour les deux derniers points, nous ne disposons pas encore des données correspondantes.

La collecte des données

Les données qui ont servi à réaliser la présente analyse proviennent des bases Circe du Nord et du Pas-de-Calais et de la base d'expérimentation au 31 août 2015.

Les éventuelles demandes faites via TE Net n'ont pas été prises en compte.

Le traitement des données

Les bases font l'objet d'un traitement automatisé qui permet une mise à jour rapide et cohérente dans le temps du tableau à partir de versions plus récentes des bases Circe et expérimentation.

La structuration des données

Le cadre général d'analyse est le suivant :

Segmentation selon le champ de l'expérimentation

Une première segmentation consiste à séparer les dossiers qui relèvent de l'expérimentation (origine et destination du transport dans la région Nord Pas-de-Calais ainsi que les transports internationaux dont l'origine ou la destination est dans la région et qui franchissent la frontière entre la région et la Belgique.) de ceux qui n'en relèvent pas.

Segmentation selon le type d'autorisation

On distingue dans le champ de l'expérimentation :

- Les récépissés de déclaration pour les convois de 1ère catégorie demandant le réseau 48T.
- Les demandes de « Carte Réseau » à 48, 72, 94 ou 120T.
- Les autres demandes d'arrêtés ou avis régionaux.

Hors du champ de l'expérimentation on ne présente pas le détail des résultats. Il sera toutefois possible d'affiner l'analyse en distinguant :

- Les demandes de carte réseau 48 et 72T.

- Les autorisations de raccordement sur carte.
- Les arrêtés sur itinéraire précis.
- Les avis,
- Les modifications.
- Les prorogations.

Volumétrie et délais de traitement

Pour chaque type d'autorisation deux informations sont données : l'une porte sur le nombre de dossiers réceptionnés et sortis (arrêté ou avis) dans le mois considéré, l'autre sur le délai de traitement de ces dossiers en nombre de jours ouvrés entre la date de l'acte signé et la date de réception de la demande.

Analyse mensuelle depuis le début 2014

L'analyse est faite mensuellement depuis le 1^{er} janvier 2014.

À compter du mois de juillet, sont distingués les dossiers qui proviennent de Circe de ceux qui ont été saisis dans l'outil de gestion de la base de données spécifique à l'expérimentation.

À terme cet outil à vocation à se substituer à Circe pour l'instruction de l'ensemble des demandes déposées par courrier papier et courriel.

Tableaux de synthèse

Les tableaux suivants synthétisent le tableau détaillé des indicateurs en 2014 et 2015.

		janv.	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	
2014	Nombre total de demandes saisies dans le mois	Circe	363	378	356	338	359	415	216	174	209	10	15	1
		Outil						348	115	227	411	311	394	
	Nombre total de dossiers traités dans le mois	Circe	309	287	344	378	229	466	338	280	254	114	84	28
		Outil						239	133	243	259	260	256	
		TENet ¹	44	48	23	86	37	6	104	27	12	12	32	20
	Délai moyen de délivrance des actes du mois en dehors du champ de l'expérimentation	Circe	54	64	63	53	41	39	41	39	28	45	64	81
		Outil							15	8	3	10	14	
	Nombre de récépissés (ou assimilés dans Circé) émis dans le mois		3	1	0	0	0	0	6	4	2	8	4	2
	Délai moyen de délivrance des récépissés du mois		14	4					0	0	0	0.75	0	0
	Nombre de cartes 48t à 120t émises du mois dans le champ de l'expérimentation		25	7	11	27	11	3	160	49	152	122	62	44
	Délai moyen de délivrance des arrêtés sur carte 48t à 120t du mois		12	17	37	26	13	37	2.4	4.3	3.7	1.5	2.3	1.8
	Nombre des autres actes du mois délivrés dans le champ de l'expérimentation	Circe	106	134	134	108	93	170	105	36	24	9	14	1
Outil							73	37	82	64	96	97		
Circe		85	85	71	63	47	38	49	63	67	38	20	152	
Délai moyen de délivrance de ces actes	Outil						6	19	18	13	10	15		
Principaux indicateurs de suivi en 2014														
2015	Nombre total de	Circe												

1 On comptabilise dans les dossiers TENet traités les arrêtés délivrés, les annulations, les rejets et les avis émis dans le Nord et le Pas-de-Calais sans appliquer de pondération.

2015		janv.	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sep.	oct.	nov.	déc.
demandes saisies dans le mois	Outil	338	331	328	296	252	270	134	88				
Nombre total de dossiers traités dans le mois ²	Circe												
	Outil	341	446	298	276	218	305	220	146				
	TENet ³												
Délai moyen de délivrance des actes du mois en dehors du champ de l'expérimentation	Circe												
	Outil	23	22	24	21	20	22	27	20				
Nombre de récépissés (ou assimilés dans Circe) émis dans le mois		0	6	8	14	6	2	6	2				
Délai moyen de délivrance des récépissés du mois			0	1	0.7	0.3	0	0.3	0				
Nombre de cartes 48t à 120t émises du mois dans le champ de l'expérimentation		82	90	50	50	30	64	24	18				
Délai moyen de délivrance des arrêtés sur carte 48t à 120t du mois		6.5	5.6	7.2	5.2	2.5	3.6	2	2.7				
Nombre des autres actes du mois délivrés dans le champ de l'expérimentation	Circe												
	Outil	91	153	94	114	79	102	106	44				
Délai moyen de délivrance de ces actes	Circe												
	Outil	23	15	18	12	12	10	11	10				
Principaux indicateurs de suivi en 2015													

Un rapide premier coup d'œil met en évidence :

- Une stabilisation du nombre de demandes déposées et instruites après un pic au lancement de l'expérimentation en juillet 2014.
- La saisonnalité des demandes saisies (creux en été)
- Une forte diminution des délais d'instruction quel que soit le type d'acte délivré (y compris en dehors du champ de l'expérimentation) qui se confirme mois après mois.
- Délais moyens qui semblent se stabiliser sur des niveaux performants depuis mai 2015. Le graphique de la page 7 traduit cette impression.

² Ce nombre de dossiers cumule les demandes traitées ou refusées.

³ On comptabilise dans les dossiers TENet traités les arrêtés délivrés, les annulations, les rejets et les avis émis dans le Nord et le Pas-de-Calais sans appliquer de pondération.

Analyse des résultats

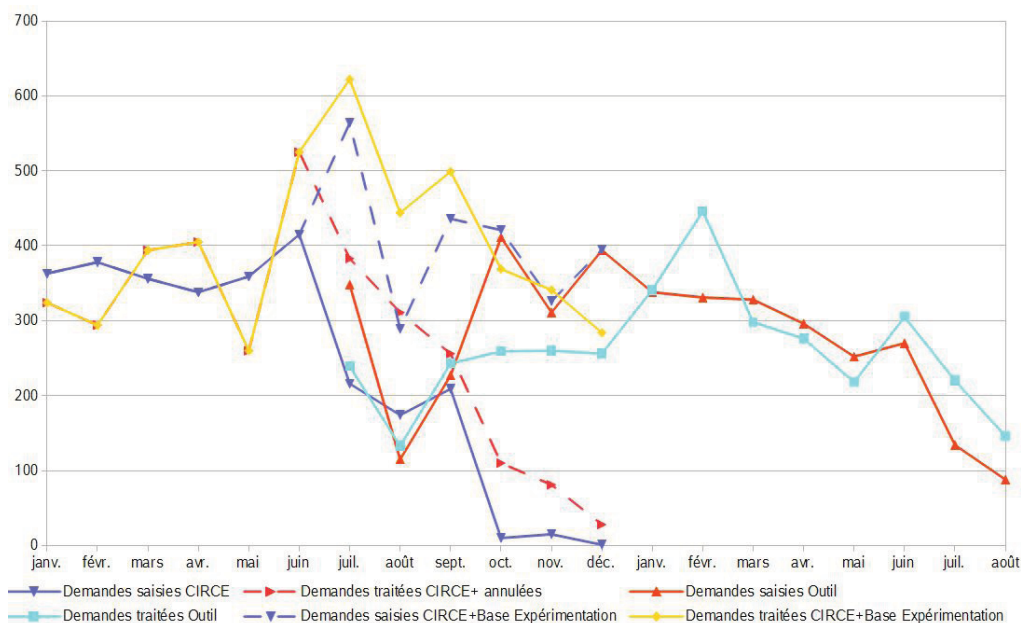
Sur le nombre de dossiers

Les résultats suivants combinent les exploitations de la base Circe et de l'outil expérimentation⁴.

Ensemble des dossiers

Le nombre de demandes enregistrées dans Circe a baissé significativement jusqu'en octobre 2014. En décembre 2014 une seule demande a été enregistrée. Circe n'est plus pris en compte à compter de janvier 2015. Il est compensé par la montée en charge de l'outil expérimentation qui progressivement l'a remplacé⁵ y compris pour l'instruction des demandes ne relevant pas de l'expérimentation. Le nombre de sorties de Circe a également diminué jusqu'à épuisement du stock. Après la forte hausse observée durant l'été 2014 de juin à août des demandes saisies et traitées dans les outils (mise en place de l'expérimentation) les volumes post-expérimentation (pondérés) ont rejoint début 2015 ceux constatés en début d'année 2014. Toutefois à compter printemps 2015, ils semblent, qu'à mois comparables, il y ait moins de demandes déposées.

En février 2015 le nombre de demandes saisies dans l'outil est proche des plus bas annuels. Le nombre de demande traitées le dépasse d'une centaine. Il s'agit vraisemblablement du rattrapage de l'écart observé en décembre 2014 entre les courbes bleues et rouges.



Nombre total de dossiers saisis et sortis chaque mois

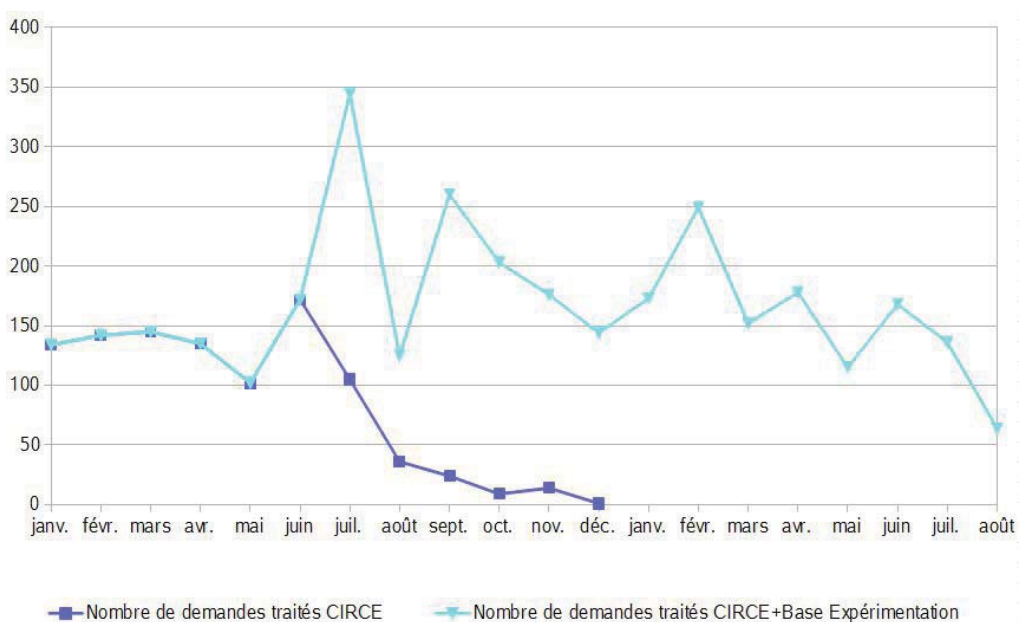
4 De l'outil uniquement depuis janvier 2015.

5 Afin de rendre comparable l'instruction départementale des demandes réalisées avec Circe avec l'instruction régionale permise par l'outil développé pour expérimentation ces dernières ont été pondérées (coefficient 2 si les deux départements sont concernés).

Dans le champ de l'expérimentation On a constaté une explosion du nombre total de dossiers qui relèvent du champ de l'expérimentation traités en juillet 2014. À partir de septembre 2014 ce volume décroît et rejoint celui observé en début d'année. Les creux des mois d'août 2014 et 2015 s'expliquent vraisemblablement par les congés d'été. De même février 2015 compense la fin d'année 2014.

En moyenne le nombre de dossiers instruits dans le champ de l'expérimentation semble revenir au niveau d'avant l'expérimentation.

Remarque : Le nombre de dossiers, relevant de l'expérimentation, traités par Circe a fondu progressivement (1 en décembre 2014).



Nombre de dossiers relevant de l'expérimentation traités chaque mois

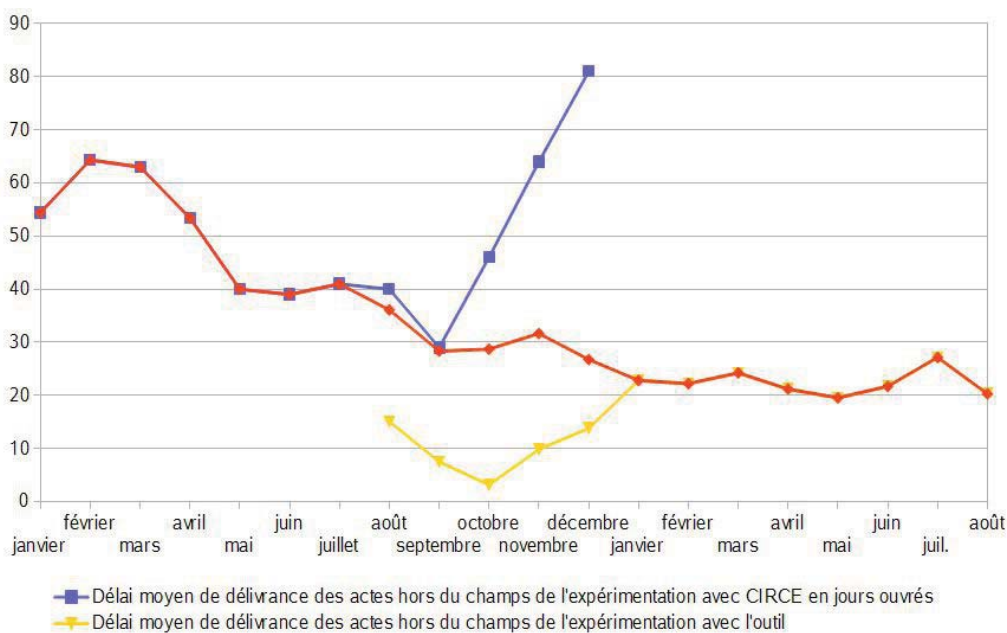
Sur les temps de traitement

D'une façon générale, comme on l'observe dans le tableau de synthèse les délais de traitement ont nettement diminué avec la mise en place de l'expérimentation et se maintiennent en deçà des objectifs fixés.

En dehors du champ de l'expérimentation

Pour les dossiers qui n'entrent pas dans le champ de l'expérimentation :

- Dans un premier temps, les délais moyens de délivrance s'étaient stabilisés dans Circe autour de 40 jours ouvrés délai important, essentiellement du fait des demandes sur itinéraire précis pour lesquels les avis de plusieurs départements sont nécessaires.
- Depuis le premier octobre 2014, toutes les demandes (sauf modificatifs et prorogations) ont été enregistrées et instruites dans l'outil développé pour l'expérimentation. Ceci a deux conséquences :
 - d'une part, les dossiers délivrés sous Circe en octobre, novembre et décembre ont vu leur délai de délivrance moyen augmenter puisqu'il s'agit d'anciens dossiers (jusqu'à épuisement des demandes enregistrées dans Circe).
 - d'autre part, ceux délivrés d'octobre à décembre 2014 via le nouvel outil ont un délai court puisque seuls sortent les dossiers déposés depuis le début de l'expérimentation. Logiquement ce délai augmente ensuite pour se stabiliser entre 20 et 25 jours ouvrés mais reste nettement inférieur au délai moyen (40j) constaté avec Circé.



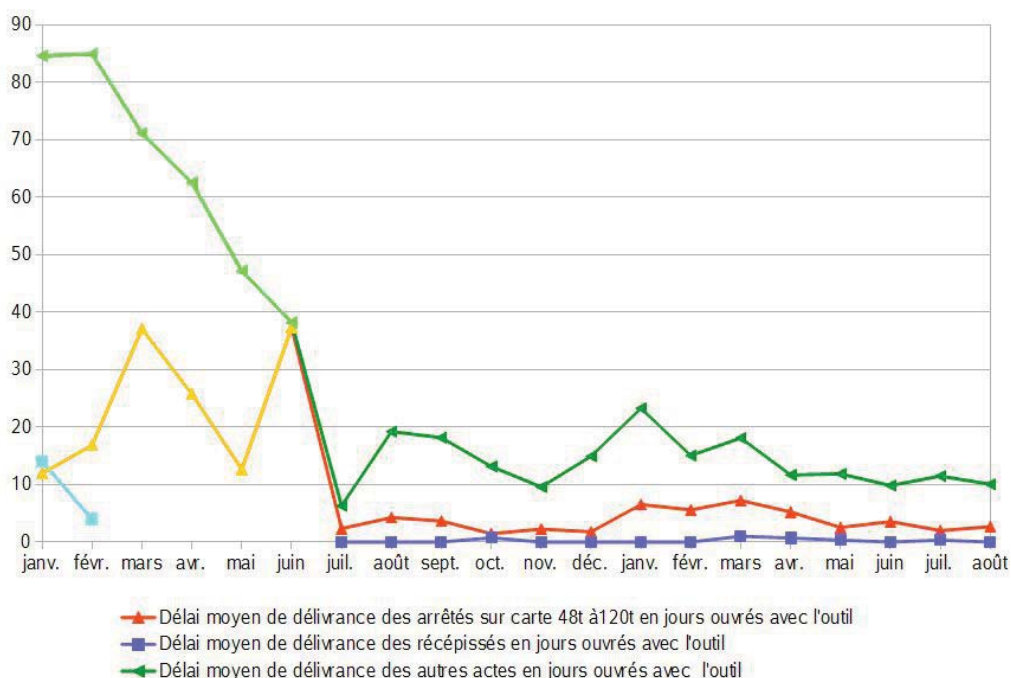
Délai moyen de délivrance hors du champ de l'expérimentation

Dans le champ de l'expérimentation

Pour les dossiers qui relèvent du champ de l'expérimentation, on a constaté une diminution spectaculaire des délais de traitement. Si les dispositifs mis en place pour l'expérimentation ont commencé à porter leurs fruits bien avant son démarrage effectif en juillet, on peut affirmer 14 mois après son lancement qu'ils ont perduré.

Comme on le supposait début mars 2015 le délai d'instruction des arrêtés sur carte en hausse au 1^{er} trimestre 2015 redescend vers sa valeur du second semestre 2014.

En août 2015 les délais de délivrance sont quasi nuls pour les récépissés, inférieurs à 5 jours pour les arrêtés sur carte et proches de 10 jours ouvrés pour les autres actes



Evolution des délais de délivrance des arrêtés dans le cadre de l'expérimentation

Remarques :

- À compter de juillet 2014, seuls les délais calculés à partir de la base expérimentation sont représentés.
- La diminution observée en juillet 2014 tient principalement au fait que seuls les dossiers déposés à partir du premier juillet ont été pris en compte dans le calcul. Ce chiffre n'est donc pas significatif puisque seuls les dossiers les plus simples ont pu être délivrés dans le mois, notamment en ce qui concerne les demandes sur itinéraire (courbe verte).

Le respect des engagements La DREAL s'est engagée à traiter les déclarations devant faire l'objet d'un récépissé de dépôt de demande en 2 jours maximum et les demandes sur cartes de 48 à 120t en 10 jours au maximum.

Depuis début juillet 2014, les 70 récépissés émis l'ont été en une demi-journée en moyenne. Le délai moyen de délivrance des arrêtés sur carte de 48 à 120 t pour la 1ère année d'expérimentation est inférieur à 4 jours pour 1000 arrêtés délivrés environ. Seuls 26 arrêtés sur carte délivrés dans le cadre de l'expérimentation ont fait l'objet d'un délai de traitement de plus de 10 jours ouvrés (3%). 10 % des demandes d'arrêté sur carte se sont avérées incomplètes (25 % pour les autres actes).

On rappelle également l'impact positif de l'expérimentation sur les autres actes relevant du périmètre de l'expérimentation qui voient leur délai de délivrance nettement diminuer pour converger vers 10j.

Hors du champ de l'expérimentation l'impact est également positif un délai moyen entre 20 et 25 jours ouvrés (moins de 15 jours pour les avis, 50 jours pour les arrêtés sur itinéraires précis).

Conclusion

Un effet positif de l'expérimentation indéniable

L'effet bénéfique de l'expérimentation sur les délais de traitement est indéniable et spectaculaire. Pour les demandes entrant dans le cadre de l'expérimentation, tous les délais moyens sont nettement inférieurs aux engagements pris par la DREAL.

Qui dépasse le cadre de l'expérimentation

L'épuisement du stock de dossiers en attente d'instruction a également eu des effets positifs sur les demandes ne relevant pas de l'expérimentation qui voient leurs délais moyens diminuer. Par ailleurs, la clarification et l'extension des règles de non-consultation des gestionnaires tend à diminuer ces délais, même s'ils restent largement contraints par l'attente des avis des autres départements traversés.

Et se confirme après 14 mois

Après 14 mois d'expérimentation les progrès observés dès juillet 2014 ont été confirmés.

Analyse qualitative à partir de l'enquête

Méthodologie

La grille d'enquête

L'enquête a été conçue à partir du *guide d'évaluation des mesures de simplification en faveur des entreprises* produit par l'IGA et le CGEDD. La grille d'enquête contenue dans ce document a été adaptée, avec l'accord de la DSCR, aux 4 types de cibles : les transporteurs, les gestionnaires de voiries ou d'ouvrages, les forces de l'ordre et contrôleurs et les entreprises. Les questionnaires figurent en annexe.

La collecte des données

Concrètement, l'enquête a été réalisée par mail à l'aide de l'outil *Lime-Survey* sous forme de 4 questionnaires différents (un pour chaque type de cible). Les mails ont été envoyés auprès de :

- 182 transporteurs,
- 52 gestionnaires d'infrastructures,
- 24 contrôleurs,
- 9 entreprises.

L'enquête s'est déroulée entre le 27 avril 2015 et le 7 mai 2015.

Le traitement des données

Une première exploitation des résultats chiffrés de cette enquête a été réalisée. Elle fait l'objet d'un premier chapitre. Un second traite de l'exploitation des champs d'expressions libres de l'enquête.

Analyse quantitative des résultats

Sur le nombre de réponses obtenues

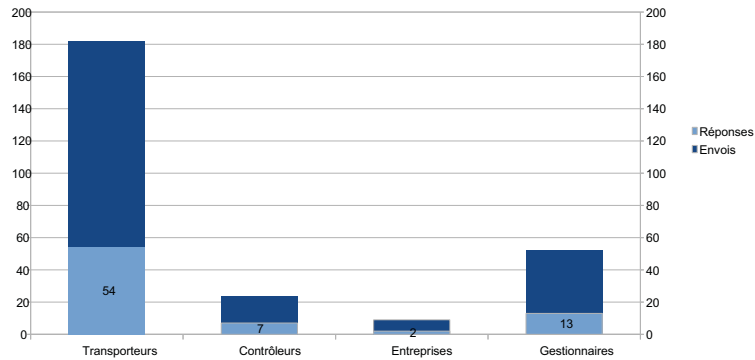
L'enquête s'est déroulée sur un peu moins de 2 semaines avec une relance au milieu de la période.

Taux de réponse de 25 à 30 %

Le nombre d'enquêtés par catégorie est très variable mais les taux de réponse sont relativement proches 30 % pour les transporteurs et les forces de l'ordre / contrôleurs ; 25 % pour les gestionnaires et 22 % pour les entreprises mais avec un effectif très faible rendant le résultat peu significatif.

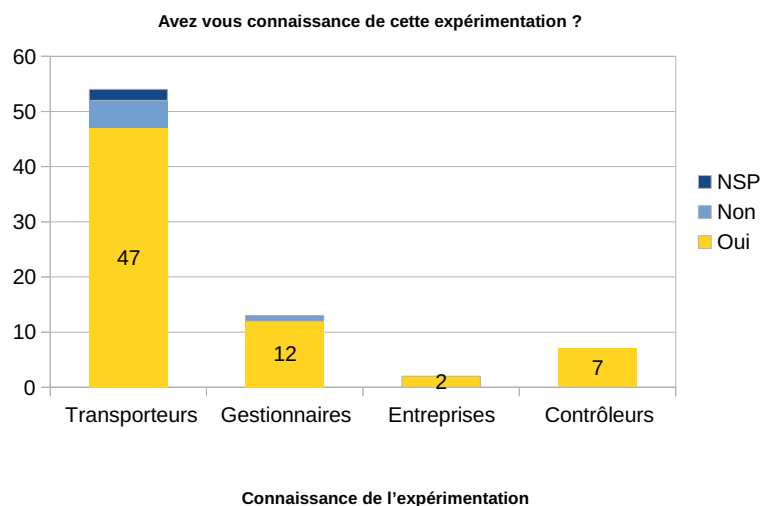
Taux de réponse des acteurs enquêtés

de 22 à 30%



Nombre de réponses par type de cibles

Sur la connaissance de la mesure Par contre, la plupart des enquêtés connaissaient l'expérimentation ; seuls 2 gestionnaires et 5 transporteurs ne la connaissait pas.

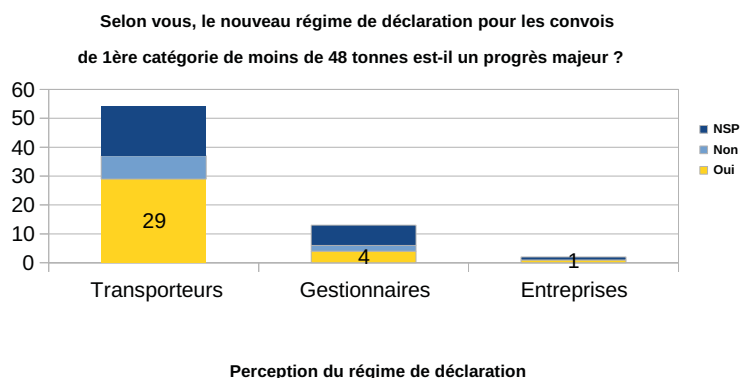


La perception de l'expérimentation

Une série de question portait sur la perception de l'expérimentation par les usagers.

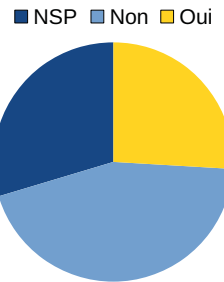
Le nouveau régime de déclaration

La faculté de recourir à une simple déclaration pour les convois de première catégorie de moins de 48t est jugée plutôt favorablement. Les positions *non* ou *ne sait pas* peuvent être interprétées comme le jugement d'un progrès non majeur et non pas comme une opposition ...



Refus de l'administration Cela mérite toutefois d'être tempéré par le fait que l'administration a opposé 14 refus pour des déclarations ...

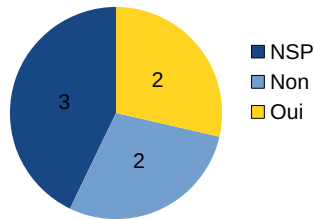
Dans le cas de déclaration, vous est-il arrivé que l'administration vous oppose un refus ?



Les refus en cas de déclaration

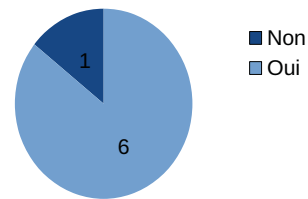
Les effets sur le respect de la réglementation Les forces de l'ordre et les contrôleurs étaient plutôt interrogés sur l'impact du nouveau régime de déclaration sur le respect de la réglementation. Les réponses sont exactement les mêmes pour la simplification de l'instruction des autorisations.

Avez-vous constaté une telle baisse depuis le 1er juillet 2014 ?



L'effet de l'expérimentation

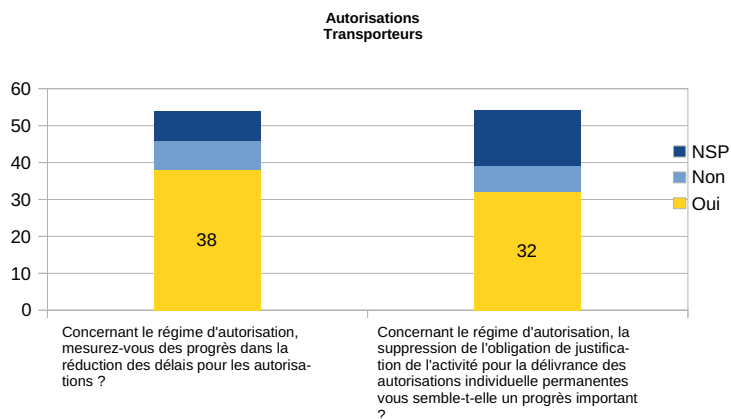
Selon vous, le nouveau régime de déclaration pour les convois de 1ère catégorie de moins de 48 tonnes est-il de nature à faire baisser le nombre d'infractions ?



Sur le respect de la réglementation

La réduction des délais pour les autorisations

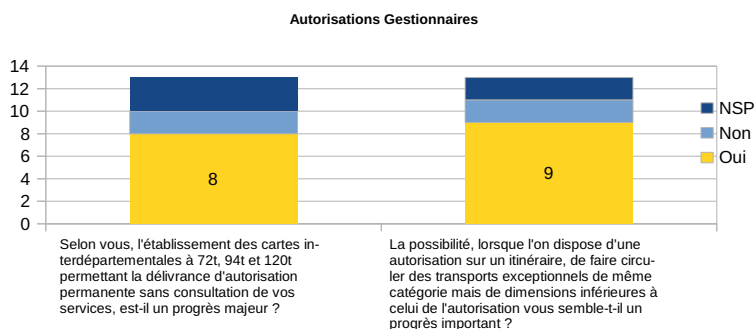
La perception de la réduction des délais est surprenante car elle ne fait pas l'unanimité alors que cette réduction est manifeste. Il est possible que certains transporteurs aient répondu sans distinguer ce qui relève de l'expérimentation et ce qui n'en relève pas.



Appréciation du régime d'autorisation

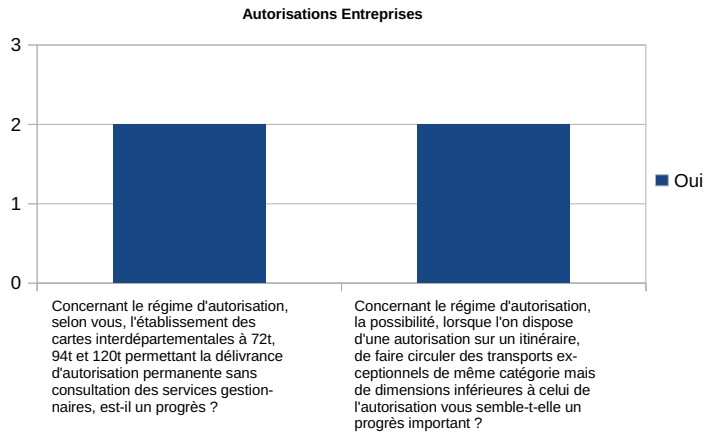
Les cartes inter-départementales 72, 94 et 120 T

De même la perception des gestionnaires vis-à-vis de la carte inter-départementale et de la possibilité de faire circuler des convois de même catégorie mais de dimensions inférieures sans demander une nouvelle autorisation est plutôt positive.



Appréciation des cartes départementales et de la possibilité d'utiliser une même autorisation pour des convois de même catégorie mais de dimensions inférieures

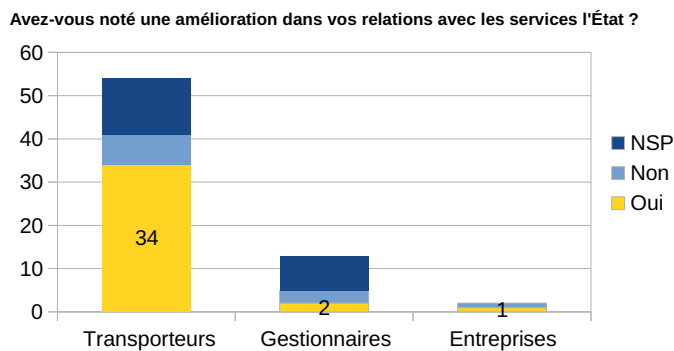
C'est par contre jugé positivement de façon unanime par les entreprises ...



Idem pour les entreprises

L'amélioration des relations avec les usagers

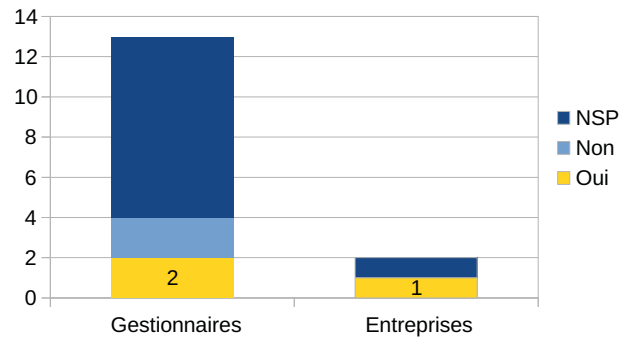
Avec les services de l'État Pour les 3 catégories d'usagers concernés, le bilan est mitigé avec toutefois un net progrès du côté des transporteurs.



L'amélioration des relations avec les services de l'État

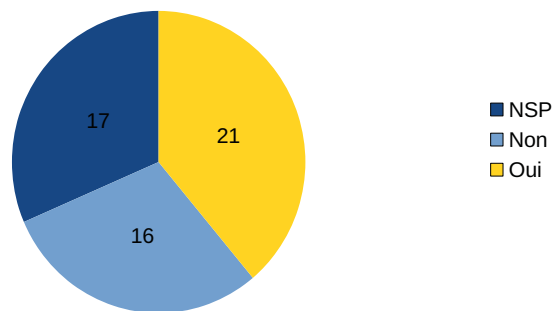
Avec les transporteurs L'amélioration des relations entre gestionnaires et transporteurs restent à approfondir. Il faut sans doute travailler sur la question de l'information préalable de la part des transporteurs.

Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les transporteurs ?



L'effet sur les relations avec les transporteurs

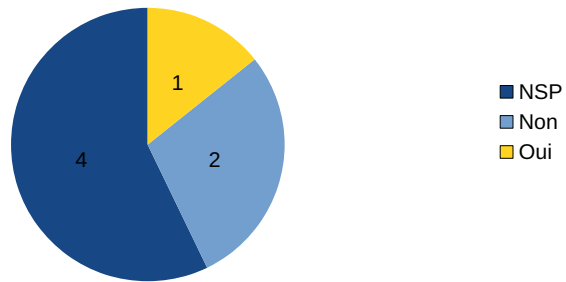
Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les gestionnaires de réseau ?



Perception des transporteurs vis-à-vis des gestionnaires

Le résultat est également mitigé pour ce qui concerne les forces de l'ordre ou les contrôleurs

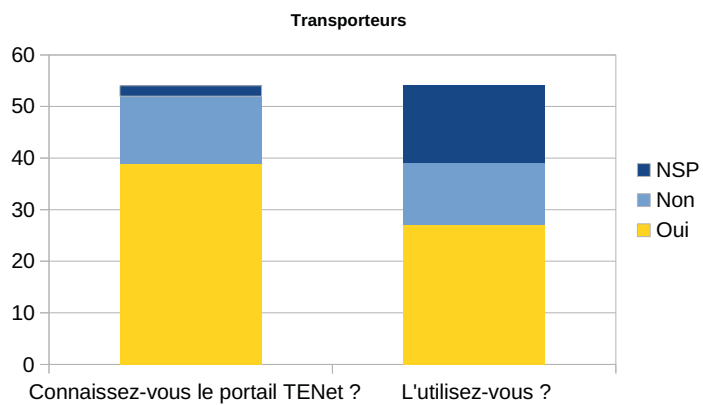
Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les conducteurs de transports exceptionnels ?



Perception des forces de l'ordre et des contrôleurs

TE Net

Le portail TE Net est finalement assez bien connu des transporteurs mais seule la moitié de ceux qui le connaissent l'utilise effectivement.



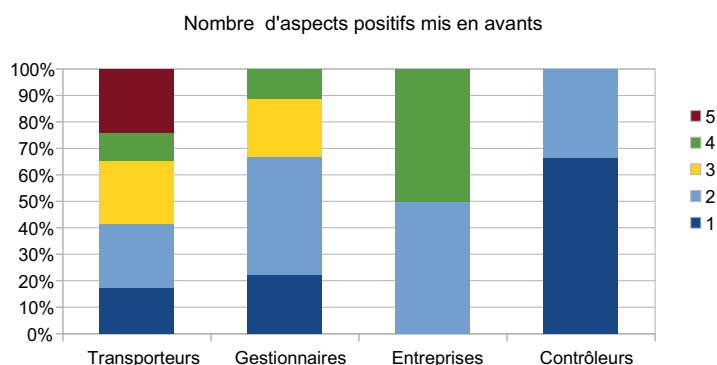
Les transporteurs et le portail TE NET

Autres aspects positifs ou négatifs de l'expérimentation

Cette exploitation ne prendra son sens que lorsqu'on traitera les questions ouvertes. Elle donne toutefois une indication sur le fait qu'il y a de la matière à exploiter ...

Positifs Les usagers les plus impliqués perçoivent de nombreux aspects positifs à cette expérimentation.

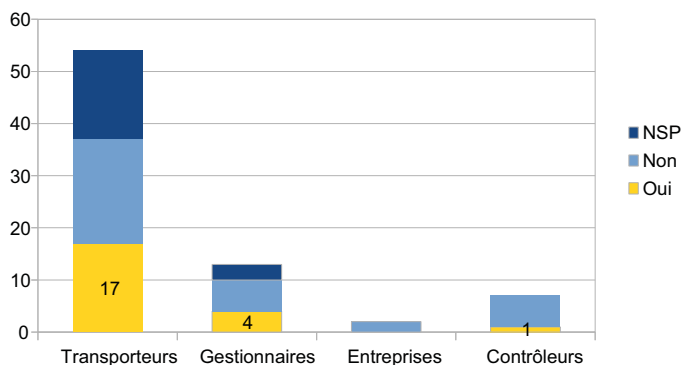
Pouvez-vous indiquer les autres aspects positifs de l'expérimentation ?



Aspects positifs par catégories d'usagers

Négatifs Il est dénombré moins d'aspects négatifs ; il sera intéressant d'analyser ce que les transporteurs peuvent percevoir de négatif ...

Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ?



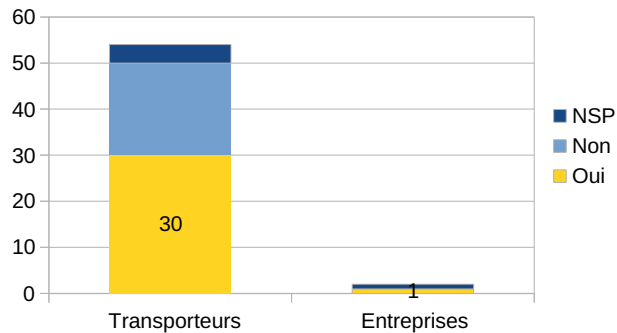
Aspects négatifs par catégories d'usagers

La comparaison

Plus de 50 % des transporteurs interrogés pratiquent le transport à l'international.

avec d'autres pays

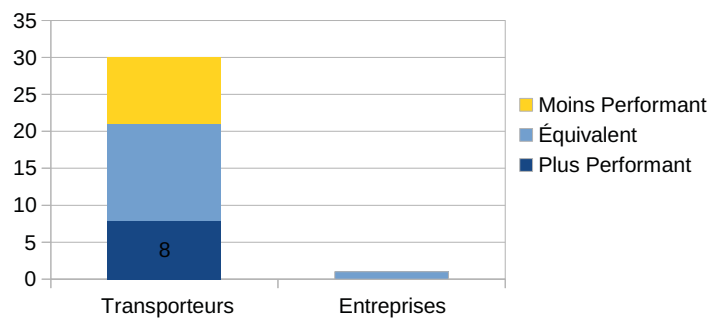
Organisez-vous des transports exceptionnels dans les pays limitrophes ?



Organisation de TE à l'étranger

Pour ceux-là, le système mis en place avec l'expérimentation est finalement jugé au moins aussi performant que ce qui se fait à l'étranger pour les 2/3 d'entre-eux.

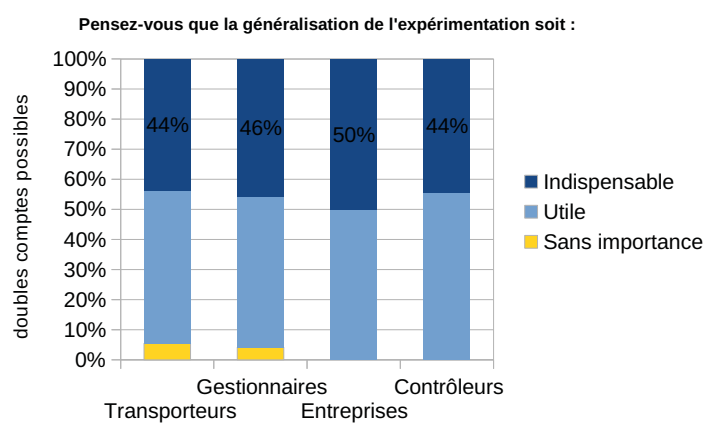
Pensez-vous que le dispositif expérimenté dans la région Nord-Pas de Calais est :



Performance comparée avec les dispositifs étrangers

La généralisation de l'expérimentation

L'intérêt de la généralisation de l'expérimentation fait pratiquement consensus : entre 44 et 50 % des personnes enquêtées la jugent indispensable et la plupart des autres la jugent utile.



Intérêt de la généralisation de l'expérimentation

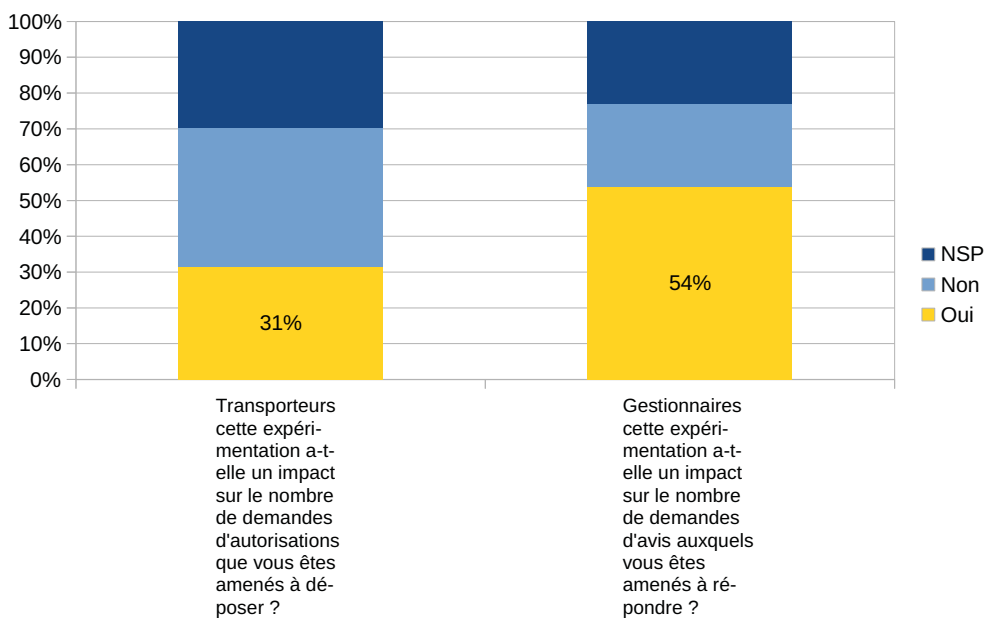
Les impacts de l'expérimentation

Sur le nombre de demandes

Du côté des transporteurs, 30 % affirment que l'expérimentation a réduit le nombre de demandes qu'ils émettent alors que 40 % jugent que cela n'a rien changé.

En revanche, pour les gestionnaires, il est beaucoup plus net que l'expérimentation réduit le nombre d'avis qu'ils sont amenés à donner. Cela est très logiquement dû à la mise au point des cartes interdépartementales.

Impact sur le nombre de demandes



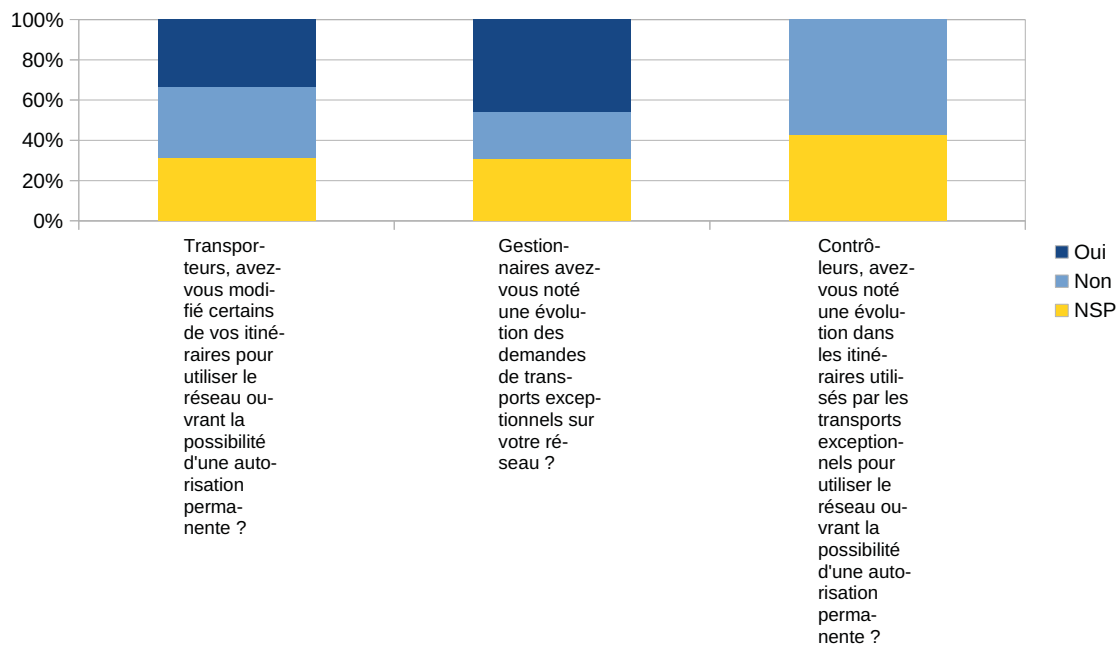
Impact de l'expérimentation sur les volumes de demandes

Sur les itinéraires empruntés

L'impact de l'expérimentation sur les itinéraires empruntés est assez flou :

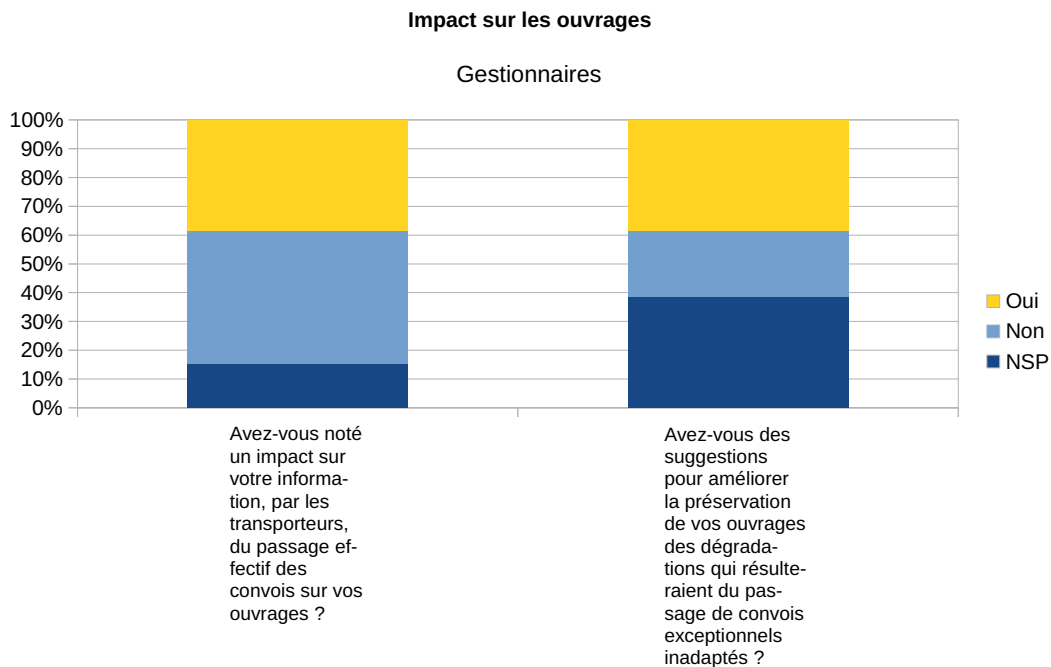
- Les transporteurs sont partagés entre oui et non ; il est probable qu'ils n'aient pas tous encore saisis les nouvelles possibilités offertes par le recours aux cartes interdépartementales.
- Les gestionnaires notent une évolution plus franche des itinéraires objets des demandes mais on ne sait pas ceux qui sont finalement utilisés.
- Quant aux contrôleurs, il est assez logique qu'ils n'aient pas encore suffisamment de recul pour noter une évolution des itinéraires empruntés par les convois.

Impact sur les itinéraires



Impact de l'expérimentation sur les itinéraires empruntés

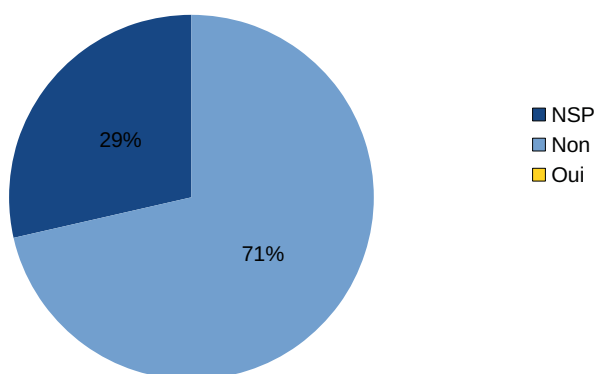
Concernant les ouvrages d'art Un des aspects importants apparus lors de la mise au point des cartes interdépartementales avec les gestionnaires, était leur information préalable par les transporteurs lorsqu'un convoi doit emprunter un de leurs ouvrages. Il est intéressant de relever que près de 40 % des gestionnaires notent une amélioration de cette information alors même que cette information n'est pas très facile à mettre en place pour les transporteurs.



Impact de l'expérimentation sur l'information des gestionnaires des passages sur leurs ouvrages

Sur les temps de contrôle Les contrôleurs ne perçoivent pour l'instant aucun gain de temps dans leurs opérations de contrôle du fait de l'expérimentation.

Contrôleurs :
Cette expérimentation a-t-elle un impact sur le temps moyen que vous mettez pour contrôler un ensemble routier ?



Impact de l'expérimentation sur les temps de contrôle

Analyse qualitative au travers des champs de libre expression

Le processus expérimenté vise à alléger les procédures et à réduire les délais de décision de l'administration (pour les transports exceptionnels internes à la Région Nord Pas-de-Calais, et ceux qui arrivent directement de l'étranger ou y partent)

Selon vous, l'établissement des cartes interdépartementales a 72t, 94t et 120 t permettant la délivrance d'autorisation permanentes sans consultation des services gestionnaires, est-il un progrès majeur ?

Si oui, quelle est votre appréciation sur ces progrès ?

Les entreprises

Ce sont les entreprises qui y trouvent le plus d'intérêt car cela réduit considérablement les délais entre la validation d'une commande et sa réalisation effective. C'est important pour certaines filières.

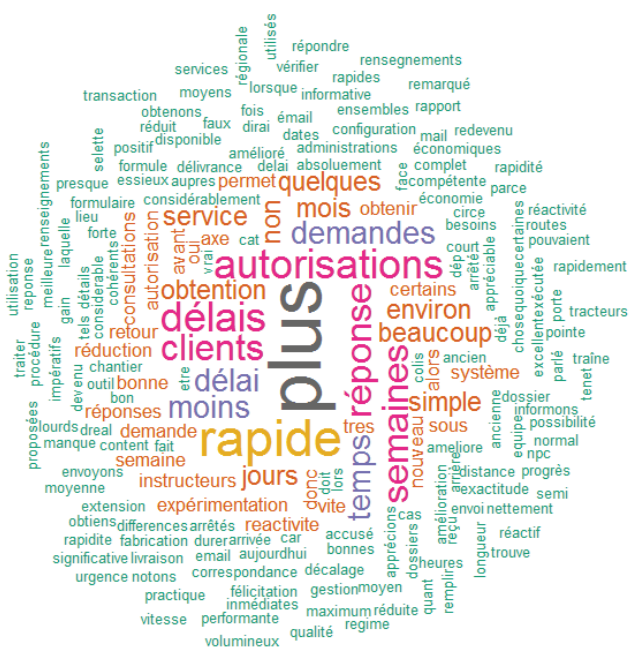
Les gestionnaires

Les gestionnaires d'infrastructures y trouvent également un grand intérêt dans la mesure où le nombre de demande d'avis a fortement diminué.

ANNEXE IV

CARTOGRAPHIE DE L'ORGANISATION DES SERVICES INSTRUCTEURS
DES DOSSIERS DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

**Concernant le régime
d'autorisation,
mesurez-vous des
progrès dans la
réduction des délais
pour les autorisations ?**



Les transporteurs Les transporteurs confirment des délais d’instruction beaucoup plus courts.

émettrice du transport.

Les gestionnaires Oui car la nouvelle procédure a entraîné une augmentation des contacts avec le service instructeur de la Dreal en particulier par mail en direct.

Les transporteurs Les transporteurs notent également une amélioration de leurs relations avec l'État du fait de l'amélioration très importante des délais d'instruction et de la meilleure connaissance réciproque des entités.

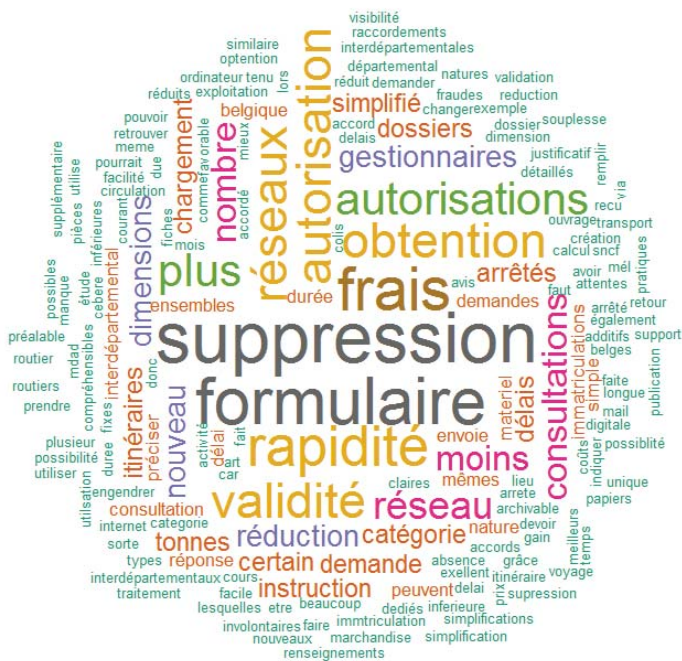
Les relations entre entreprises et transporteurs

Les relations entre les entreprises et les transporteurs se sont également améliorées du fait d'une meilleure maîtrise qu'ont les transporteurs sur leur délais.

Quelle appréciation portez-vous sur le portail TENet ?

Les avis des entreprises et des transporteurs sont très partagés sur TE Net mais tous y voient des points à améliorer ; notamment sur la traçabilité de l'avancement des dossiers.

formulaire à remplir) et la réduction des frais d'instruction par les gestionnaires qui sortent en tête des avantages évoqués.



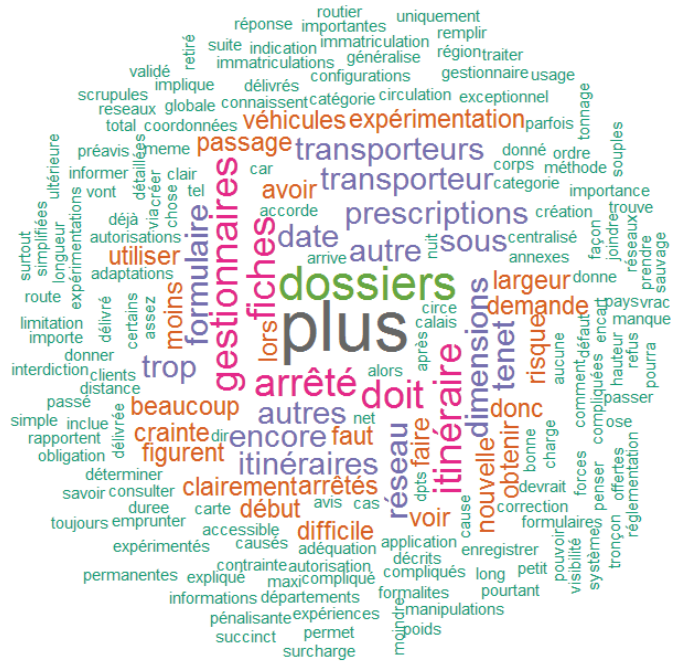
Réponses des Transporteurs

Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ?

Les contrôleurs Pour être efficace, cette procédure nécessite une augmentation des contrôles sur la route alors que l'on manque d'aires de contrôle pour les réaliser.

- Les gestionnaires** Pour les gestionnaires, les effets négatifs de la mesure sont :
1. les convois ne signalent pas leur passage sur les ouvrages,
 2. la rédaction des arrêtés peut prêter à confusion pour les transporteurs ;
 3. les itinéraires prescrits présentent des anomalies de discontinuité,
 4. l'absence de consultation systématique impose d'être vigilant sur l'état des ouvrages.

Les transporteurs Pas de corrélations évidentes. La difficulté pour les transporteurs est « à priori » d'identifier quels véhicules ils pourront utiliser pour un arrêté donné. Difficulté peut-être due à une période de rodage.



Réponses des Transporteurs

Le processus d'amélioration continue

Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ?

Les contrôleurs Pour les contrôleurs, il faut augmenter les points d'immobilisation et de contrôle des véhicules.

Les entreprises Pour les entreprises, il faut impérativement étendre le dispositif à tout le territoire national.

Les gestionnaires Pour les gestionnaires, l'attente porte sur un outil unique qui puisse gérer la demande d'instruction, le suivi de la procédure et disposer de la liste des transports demandés et autorisés.

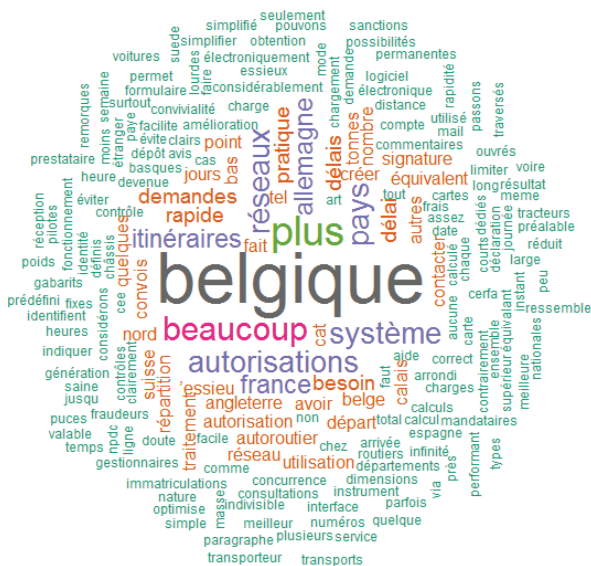
Les transporteurs Pour les transporteurs les demandes d'amélioration sont nombreuses :

1. il y a une forte attente pour disposer d'un outil informatique unique qui pourrait être TE Net mais en l'améliorant pour qu'il corresponde mieux aux pratiques des utilisateurs,
2. ils pensent qu'il est encore possible de trouver des simplifications en travaillant ensemble entre transporteurs, gestionnaires, entreprises et services instructeurs,
3. ils souhaitent pouvoir augmenter les contacts directs avec les services instructeurs pour expliciter leurs besoins,
4. il reste à généraliser le dispositif pour que l'impact soit réel sur les transports à longue distance et, surtout, pour diminuer les frais liés aux instructions payantes de certains gestionnaires.

Précisez ce qui vous semble une meilleure pratique, en citant les pays correspondant :

Ce sont les transporteurs qui répondent à cette question avec une très forte focalisation sur la Belgique :

En Belgique, la déclaration préalable au départ (date heure , N° autorisation , dimensions etc..) optimise les contrôles routiers. Les sanctions très lourdes et l'implication des voitures pilotes ont réduit considérablement les convois frauduleux. La concurrence est devenue plus saine.



Réponses des Transporteurs

Conclusion

Les éléments que l'on peut tirer de cette enquête sont globalement positifs. Il y a quelques points d'insatisfaction de la part des gestionnaires qui s'inquiètent de la pérennité de leurs ouvrages, surtout si les transporteurs ne jouent pas le jeu quant à déclarer leurs voyages effectifs.

Les points à améliorer portent essentiellement sur deux aspects :

1. un outil adapté unique pour la gestion complète du processus de la demande au suivi de la réalisation du voyage,
2. une généralisation qui permettra de tirer tous les fruits de cette amélioration.

Il faut noter que ce sont les entreprises qui se trouvent gagnantes sur tous les points grâce à une meilleure réactivité propre à augmenter la satisfaction de leurs clients.

Enfin, un point très positif de la mesure vient de la démarche elle-même qui a permis aux différents acteurs de se rencontrer et de mieux se connaître et se comprendre.

Annexes

Annexe 1 : Tableau de bord

Au 19/09/2014
Filtres : Arrêtés, Refus ou Avis Favorables ou Défavorables délivrés en 2014

		Valeur															
Indicateurs	Méthode de calcul	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	juillet	juillet	août	août	août	septembre	septembre	septembre	
		CIRCE	CIRCE	CIRCE	CIRCE	CIRCE	CIRCE	CIRCE	Expérimentation demandes avant 01/07	Expérimentation demandes après 01/07	CIRCE	Expérimentation demandes avant 01/07	Expérimentation demandes après 01/07	CIRCE	Expérimentation demandes avant 01/07	Expérimentation demandes après 01/07	
Hors expérimentation	Volumétrie	Stock de dossiers à traiter	Constaté en fin de mois														
		Nombre de demandes enregistrées dans l'outil Expérimentation	5														
		Nombre de demandes TENET															
		Nombre de demandes CIRCE	154	139	189	214	114	270	212			205			17		
		Nombre d'arrêtés sur carte	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0		
		Nombre d'arrêtés modificatifs	2	1	2	1	2	3	1			1			0		
		Nombre d'arrêtés de prorogation	6	5	5	6	7	4	6			4			0		
	Délais	Nombre d'arrêtés de raccordement à une carte	0	0	0	0	0	0	0			0	1	0	0		
		Nombre d'arrêtés sur itinéraire précis	22	39	51	56	19	41	46			48	1	0	4		
		Nombre d'avis délivrés	124	94	131	151	86	222	159			152	3	28	13		
		Délai médian de délivrance des arrêtés sur carte															
		Délai médian de délivrance des arrêtés modificatifs	116	98	89	14	5	42	9			12					
		Délai médian de délivrance des arrêtés de prorogation	3	8	6	8	2	7	4			4					
		Délai médian de délivrance des arrêtés de raccordement à une carte															
Délai médian de délivrance des arrêtés sur itinéraire précis	153	146	120	111	100	106	120			104	65			144			
Délai médian de délivrance des avis	87	76	80	72	62	65	60			59	78	24,5	48				
Indéterminé	Volumétrie	Nombre de demandes TENET															
		Nombre de demandes CIRCE	49	15	22	59	24	23	15			27			6		
		Nombre d'arrêtés sur carte	49	11	20	56	19	23	15			13			6		
		Nombre d'arrêtés modificatifs	0	0	0	2	2	0	0			0			0		
		Nombre d'arrêtés de prorogation	0	0	0	0	0	0	0			0			0		
		Nombre d'arrêtés de raccordement à une carte	0	2	0	1	3	0	0			0			0		
		Nombre d'arrêtés sur itinéraire précis	0	1	0	0	0	0	0			0			0		
	Délais	Nombre d'avis délivrés	0	1	2	0	0	0	0			14			0		
		Délai médian de délivrance des arrêtés sur carte	25	18	63	48	21	24	6			13			12		
		Délai médian de délivrance des arrêtés modificatifs															
		Délai médian de délivrance des arrêtés de prorogation															
		Délai médian de délivrance des arrêtés sur itinéraire précis															
		Délai médian de délivrance des arrêtés de raccordement	10			127	85										
		Délai médian de délivrance des avis	193									17					
Dans le champ de l'expérimentation	Volumétrie	Délai médian de délivrance des avis	190	151													
		Nombre de demandes enregistrées dans l'outil spécifique							38	99	12	47	1	7			
		Nombre de consultation de gestionnaires							1	2	7	6	1	1			
		Nombre de récépissés émis							2	3	0	2	0	1			
		Nombre d'arrêtés sur carte 48t à 120t							20	63	0	28	0	5			
		Nombre d'arrêtés modificatifs	3	2	2	2	6	2	0			0			0		
		Nombre d'arrêtés de prorogation	2	9	1	2	11	19	6			4			0		
	Délais	Nombre d'arrêtés de raccordement à une carte	5	18	6	12	2	14	2	1	8	2	0	0	0	1	
		Nombre d'arrêtés sur itinéraire précis	68	78	94	66	44	96	68	16	28	23	12	19	1	1	1
		Nombre d'avis délivrés	28	25	29	23	25	38	28	1	7			0			
		Délai médian de délivrance des récépissés															
		Nombre de récépissés délivrés en plus de 2j															
		Délai médian de délivrance des arrêtés sur carte 48t à 120t															
		Nombre d'arrêtés sur carte délivrés en plus de 10j															
Délai médian de délivrance des arrêtés modificatifs	56	17	8	7	1	8											
Délai médian de délivrance des arrêtés de prorogation	13	6	6	7	5	7	2			4							
Délai médian de délivrance des arrêtés de raccordement	63	122	130	80	39	36	11	6	11	30			46				
Délai médian de délivrance des arrêtés sur itinéraire précis	114	106	87	84	99	66	83	37	7	119	57	19	115	24			
Délai médian de délivrance des avis	156	148	102	103	91	70	89	88	120								
Temps d'instruction	Temps d'instruction pour chaque type de demande	A partir d'un outil de mise en commun d'information															
Nombre d'informations préalables des gestionnaires																	
Contrôles	Nombre de contrôles réalisés dans le mois																
	Nombre de convois contrôlés relevant de l'expérimentation																
	Nombre d'infractions totales relevées sur le mois Nombre d'infraction relevées dans le mois pour des convois relevant de l'expérimentation																

Annexe 2 : Questionnaires d'enquête

Questionnaire d'appréciation des usagers transporteurs

Nom de votre entreprise :

Vous êtes : Transporteur Commissionnaire de transport

1. Le processus expérimenté vise à alléger les procédures et à réduire les délais de décision de l'administration (pour les transports exceptionnels internes à la Région Nord Pas-de-Calais, et ceux qui arrivent directement de l'étranger ou y partent)

- Avez-vous connaissance de cette expérimentation ? Oui Non

1.1 Le nouveau régime de déclaration

- Selon vous, le régime de déclaration pour les convois de 1ère catégorie de moins de 48 tonnes est-il un progrès majeur ? Oui Non
- Dans le cas de déclaration, vous est-il arrivé que l'administration vous oppose un refus ? Oui Non

Si oui précisez :

1.2 Le régime d'autorisation

- Mesurez-vous des progrès dans la réduction des délais pour les autorisations ? Oui Non

Si oui, quelle est votre appréciation sur ces progrès :

- La suppression de l'obligation de justification de l'activité pour la délivrance des autorisations individuelles permanentes vous semble-t-elle un progrès important ? Oui Non

Si oui, précisez :

2. L'expérimentation vise aussi une amélioration de la qualité des relations avec les usagers

- Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec l'État ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les gestionnaires de réseau ? Oui Non

- Quelle appréciation portez-vous sur le portail TENet ?

3. L'expérimentation peut avoir d'autres impacts positifs ou négatifs

- Classez par ordre d'intérêt décroissant pour votre entreprise, les autres aspects positifs de l'expérimentation (*exemples : nouveau formulaire, suppression d'un certain nombre de frais de dossiers d'instruction par les gestionnaires de réseaux du fait de la publication du réseau interdépartemental, validité de l'autorisation pour les TE de même catégorie, mais de dimensions inférieures, sur un même itinéraire ...*)

1-
2-
3-
4-

- Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Avez-vous modifié certains de vos itinéraires pour utiliser le réseau ouvrant la possibilité d'une autorisation permanentes ? Oui Non

- Cette expérimentation a-t-elle un impact sur le nombre de demandes d'autorisations que vous êtes amenés à déposer ? Oui Non

Si oui, précisez en les raisons :

4. L'administration s'engage dans un processus d'amélioration continu

- Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-
2-
3-

- Si vous organisez des transports exceptionnels dans les pays limitrophes, pensez-vous que le dispositif expérimenté dans la région Nord Pas-de-Calais est :

plus performant	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
équivalent	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
moins performant	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

Précisez ce qui vous semble une meilleure pratique, en citant le pays correspondant.

- Avez-vous des suggestions pour améliorer la qualité de la relation entre vous et l'administration ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-
2-
3-

- Pensez-vous que la généralisation de l'expérimentation soit :

indispensable	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
utile	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
sans importance	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

- Quelle autres suggestions pouvez-vous faire à l'administration ?

1-
2-
3-

Questionnaire d'appréciation des usagers gestionnaires d'infrastructures

Nom de votre organisation :

Vous êtes : Conseil général Direction interdépartementale des routes
Société concessionnaire d'autoroute Ville Intercommunalité SNCF
Réseau
Autre, précisez :

1. Le processus expérimenté vise à alléger les procédures et à réduire les délais de décision de l'administration (pour les transports exceptionnels internes à la Région Nord Pas-de-Calais, et ceux qui arrivent directement de l'étranger ou y partent)

• Avez-vous connaissance de cette expérimentation ? Oui Non

1.1 Le nouveau régime de déclaration

• Selon vous, le régime de déclaration pour les convois de 1ère catégorie de moins de 48 tonnes est-il un progrès majeur ? Oui Non

1.2 Le régime d'autorisation

• Selon vous, l'établissement des cartes interdépartementales à 72t, 94t et 120 t permettant la délivrance d'autorisation permanentes sans consultation de vos services, est-il un progrès majeur ? Oui Non

Si oui, quelle est votre appréciation sur ces progrès :

• La possibilité, lorsque l'on dispose d'une autorisation sur un itinéraire, de faire circuler des TE de même catégorie mais de dimensions inférieurs à celui de l'autorisation vous semble-t-elle un progrès important ? Oui Non

Si oui, précisez :

2. L'expérimentation vise aussi une amélioration de la qualité des relations avec les usagers

• Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec l'État ? Oui Non

Si oui, précisez :

• Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les transporteurs ? Oui Non

• Quelle appréciation portez-vous sur le portail TENet ?

3. L'expérimentation peut avoir d'autres impacts positifs ou négatifs

- Classez par ordre d'intérêt décroissant pour votre structure, les autres aspects positifs de l'expérimentation (*exemples : mise à jour régulière de la carte interdépartementale à 120t, meilleur connaissance des itinéraires à 120t, meilleur coordination des différents gestionnaires ...*)

1-

2-

3-

4-

- Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Avez-vous noté un impact sur votre information, par les transporteurs, du passage effectif des convois sur vos ouvrages ? Oui Non

- Avez-vous noté une évolution des demandes de transports exceptionnels sur votre réseau ? Oui Non

Si oui, précisez en l'ampleur :

- Cette expérimentation a-t-elle un impact sur le nombre de demandes d'avis auxquels vous êtes amenés à répondre ? Oui Non

Si oui, précisez en l'ampleur :

4. L'administration s'engage dans un processus d'amélioration continu

- Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-

2-

3-

- Avez-vous des suggestions pour améliorer la préservation de vos ouvrages des dégradations qui résulteraient du passage de convois exceptionnels inadaptés ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-

2-

3-

- Pensez-vous que la généralisation de l'expérimentation soit :

indispensable Oui Non

utile Oui Non
sans importance Oui Non

- Quelle autres suggestions pouvez-vous faire à l'administration ?

1-
2-
3-

Questionnaire d'appréciation des usagers contrôleurs

Vous êtes : Contrôleur des transports Forces de l'ordre

Autre, précisez :

1. Le processus expérimenté vise à alléger les procédures et à réduire les délais de décision de l'administration (pour les transports exceptionnels internes à la Région Nord Pas-de-Calais, et ceux qui arrivent directement de l'étranger ou y partent)

- Avez-vous connaissance de cette expérimentation ? Oui Non

1.1 Le nouveau régime de déclaration

- Selon vous, le régime de déclaration pour les convois de 1ère catégorie de moins de 48 tonnes est-il de nature à faire baisser le nombre d'infractions ? Oui Non

- Avez-vous constaté une telle baisse depuis le 1^{er} juillet 2014 ? Oui Non

1.2 Le régime d'autorisation

- Selon vous, la simplification des demandes d'autorisations et la réduction des délais pour leur délivrance sont-elles de nature à faire baisser le nombre d'infractions ? Oui Non

- Avez-vous constaté une telle baisse depuis le 1^{er} juillet 2014 ? Oui Non

2. L'expérimentation vise aussi une amélioration de la qualité des relations avec les usagers

- Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les conducteurs de transports exceptionnels ? Oui Non

3. L'expérimentation peut avoir d'autres impacts positifs ou négatifs

- Classez par ordre d'intérêt décroissant pour votre mission, les autres aspects positifs de l'expérimentation (*exemples : simplification de la procédure et des cas de figure rendant le contrôle plus facile, plus efficace, ...*)

1-

2-

3-

4-

- Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Avez-vous noté une évolution dans les itinéraires utilisés par les transports exceptionnels pour utiliser le réseau ouvrant la possibilité d'une autorisation permanentes ? Oui Non

- Cette expérimentation a-t-elle un impact sur le temps moyen que vous mettez pour contrôler un ensemble routier ? Oui Non

Si oui, précisez en les raisons :

4. L'administration s'engage dans un processus d'amélioration continu

- Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-

2-

3-

- Pensez-vous que la généralisation de l'expérimentation soit :

indispensable Oui Non

utile Oui Non

sans importance Oui Non

- Quelle autres suggestions pouvez-vous faire à l'administration ?

1-

2-

3-

Questionnaire d'appréciation des usagers entreprises

Nom de votre organisation :

Précisez votre domaine d'activité :

1. Le processus expérimenté vise à alléger les procédures et à réduire les délais de décision de l'administration (pour les transports exceptionnels internes à la Région Nord Pas-de-Calais, et ceux qui arrivent directement de l'étranger ou y partent)

- Avez-vous connaissance de cette expérimentation ? Oui Non

1.1 Le nouveau régime de déclaration

- Selon vous, le régime de déclaration pour les convois de 1ère catégorie de moins de 48 tonnes est-il un progrès majeur ? Oui Non

1.2 Le régime d'autorisation

- Selon vous, l'établissement des cartes interdépartementales à 72t, 94t et 120 t permettant la délivrance d'autorisation permanentes sans consultation des services gestionnaires, est-il un progrès majeur ? Oui Non

Si oui, quelle est votre appréciation sur ces progrès :

- La possibilité, lorsque l'on dispose d'une autorisation sur un itinéraire, de faire circuler des TE de même catégorie mais de dimensions inférieurs à celui de l'autorisation vous semble-t-elle un progrès important ? Oui Non

Si oui, précisez :

2. L'expérimentation vise aussi une amélioration de la qualité des relations avec les usagers

- Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec l'État ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Avez-vous noté une amélioration dans vos relations avec les transporteurs ? Oui Non

Si oui, précisez :

- Quelle appréciation portez-vous sur le portail TENet ?

3. L'expérimentation peut avoir d'autres impacts positifs ou négatifs

- Classez par ordre d'intérêt décroissant pour votre structure, les autres aspects positifs de l'expérimentation (*exemples : réalisation de vos transports dans de meilleurs délais, meilleur réactivité des transporteurs à vos sollicitations de transport, ...*)

1-
2-
3-
4-

- Y a-t-il, à l'inverse, des impacts négatifs liés à cette expérimentation ? Oui Non

Si oui, précisez :

4. L'administration s'engage dans un processus d'amélioration continu

- Avez-vous des suggestions pour simplifier encore et améliorer le processus administratif ? Oui Non

Si oui, précisez :

1-
2-
3-

- Si vous recourez à des transports exceptionnels dans les pays limitrophes, pensez-vous que le dispositif expérimenté dans la région Nord Pas-de-Calais est :

plus performant	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
équivalent	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
moins performant	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

Précisez ce qui vous semble une meilleure pratique, en citant le pays correspondant.

- Pensez-vous que la généralisation de l'expérimentation soit :

indispensable	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
utile	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
sans importance	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

- Quelle autres suggestions pouvez-vous faire à l'administration ?

1-
2-

Annexe 3 : résultats de l'enquête

