

*Direction des transports terrestres***Circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises**NOR : *EQU0010035C**Références :*

Règlement 881/92 du conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres ;

Règlement 3118/93 du conseil du 25 octobre 1993 modifié fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre ;

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs ;

Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises ;

Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises ;

Arrêté du 16 novembre 1999 relatif aux titres administratifs de transport qui doivent être détenus par les entreprises effectuant en France un transport routier de marchandises ;

Arrêté du 29 juin 1990 relatif à l'exécution de transports routiers internationaux de marchandises par des transporteurs ne résidant pas en France ;

Arrêté du 11 juillet 1994 modifié, fixant les conditions de dépôt des demandes d'autorisations pour les transports routiers de marchandises effectués dans le cadre du contingent multilatéral de la Conférence européenne des ministres des transports ;

Circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 d'application de l'arrêté du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport.

Champ d'application : France métropolitaine.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement).

SOMMAIRE

1. Les titres administratifs de transport.
 - 1.1. Entreprises résidant en France.
 - 1.1.1. Attribution des titres.
 - 1.1.2. Cas particuliers.
 - 1.1.3. Transports libéralisés.
 - 1.2. Entreprises ne résidant pas en France.
 - 1.3. Sanctions pénales encourues.
 - 1.3.1. Le délit.
 - 1.3.2. La contravention.
2. Les documents de transport.
 - 2.1. Documents de transport à présenter sur route lors d'un transport pour compte propre ou bénéficiant d'une dérogation à l'inscription au registre.
 - 2.2. Documents à présenter sur route lors d'un transport public.
 - 2.2.1. Les lettres de voiture (hors déménagement).
 - 2.2.2. Le document de suivi.
 - 2.2.3. Les lettres de voiture de déménagement.
 - 2.2.4. Les feuilles de location.
3. Le document attestant la relation d'emploi entre l'entreprise et le conducteur.

I. - CONTEXTE JURIDIQUE

La loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier

comporte diverses dispositions relatives à l'organisation et au contrôle des entreprises de transport routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises :

- l'article 2 en modifiant l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, a créé un nouveau régime de titres administratifs de transport : les entreprises sont attributaires d'une licence communautaire et/ou d'une licence de transport intérieur ainsi que de copies conformes de celles-ci destinées à être placées à bord des véhicules et valant titres administratifs de transport ;
- l'article 3, en modifiant l'article 37 de la LOTI, a réaménagé le système des sanctions administratives applicables aux entreprises qui ne respectent pas les réglementations du transport, du travail et de la sécurité. La possibilité de retirer des titres de transport a été confirmée ; une sanction d'immobilisation administrative des véhicules a été créée ;
- l'article 4, en modifiant l'article 17 de la LOTI, a prévu une périodicité des réunions des commissions des sanctions administratives ;
- l'article 5, en créant un article L. 9-2 du code de la route, a créé une sanction d'immobilisation pour défaut de présence à bord du véhicule du document de suivi, dans certains cas.

Le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises a précisé les conditions d'application des articles 36 et 37 nouveaux de la LOTI. Ce décret a donné lieu à notamment deux arrêtés :

- l'arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules effectuant un transport routier de marchandises ;
- l'arrêté du 16 novembre 1999 relatif aux titres administratifs de transport qui doivent être détenus par les entreprises effectuant en France un transport routier de marchandises.

Le régime des titres administratifs et des documents de transport fait l'objet du titre II du décret précité. La présente circulaire a pour objet l'application de ce nouveau régime.

II. - DISPOSITIF DOCUMENTAIRE

En France métropolitaine, le transport routier de marchandises ou la location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises, effectués par des entreprises établies ou non en France, sont couverts par différents documents dont doit être muni le véhicule assurant l'exécution du contrat de transport ou de location :

- la régularité de la situation administrative de l'entreprise au regard des conditions d'exercice de la profession de transporteur public ou de loueur se prouve par la présentation par le conducteur d'un titre administratif de transport ;
- l'exécution du transport donne lieu à l'établissement d'un document de transport accompagnant les marchandises ;
- la location d'un véhicule avec ou sans conducteur se justifie au moyen d'une feuille de location ou du contrat de location ;
- la régularité d'emploi du conducteur se justifie par une nouvelle obligation réglementaire concernant son lien avec l'entreprise à laquelle appartient le véhicule ;
- l'entreprise qui effectue du transport pour son propre compte ou l'entreprise qui, sans être inscrite par dérogation au registre des transporteurs et des loueurs, effectue du transport pour le compte d'autrui, doit pouvoir être en mesure de justifier de sa situation notamment à l'aide du document d'accompagnement de la marchandise.

III. - DÉTERMINATION DE LA NATIONALITÉ DU TRANSPORTEUR

Un transporteur ne peut utiliser qu'un véhicule moteur immatriculé dans son propre Etat de résidence, qu'il soit en pleine propriété, en crédit-bail ou pris en location, avec ou sans conducteur.

En effet, ni la directive 84/647/CEE du conseil du 19 décembre 1984 modifiée relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route, ni les accords passés avec les Etats tiers n'autorisent la location trans-frontalière, que ce soit pour effectuer un transport en compte propre ou en compte d'autrui. En revanche, les remorques ou les semi-remorques peuvent être utilisées en France même si elles sont immatriculées dans un autre Etat.

L'immatriculation du véhicule moteur indique donc l'Etat de délivrance du titre administratif de transport utilisé par l'entreprise.

Dans le cas où le véhicule est immatriculé en France le transporteur doit être établi dans ce pays et le conducteur du véhicule doit présenter les titres et documents mentionnés aux I - 1.1, II et III ci-dessous.

Dans le cas où le véhicule n'est pas immatriculé en France, l'entreprise de transport est non résidente et le conducteur du véhicule doit présenter les titres et documents mentionnés aux I - 1.2, II et III ci-dessous.

Le régime des sanctions encourues est précisé au I - 1.3 ci-dessous.

1. Les titres administratifs de transport

Le a de l'article 12 du décret du 30 août 1999 prévoit que tout véhicule effectuant un transport routier de marchandises doit être muni du titre administratif de transport requis, soit, selon le cas, une copie conforme de la licence communautaire ou de la licence de transport intérieur pour les entreprises établies en France ou, pour les entreprises non résidentes, une copie conforme de la licence communautaire ou une autorisation de transport délivrée en application de règlements communautaires ou d'accords internationaux.

En application des articles 2 et 3 du règlement 881/92 du conseil du 26 mars 1992 susvisé, les déplacements à vide en

relation avec les déplacements internationaux des véhicules sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire. Par extension, les déplacements à vide en relation avec les déplacements intérieurs effectués dans le cadre d'un transport public, doivent être exécutés sous le couvert d'une licence communautaire ou d'une licence de transport intérieur, selon le cas.

Dans le cas où le véhicule effectue un transport pour le propre compte de l'entreprise, aucun titre administratif de transport n'est requis.

1.1. Entreprises résidant en France

1.1.1. Attribution des titres

Lors de sa demande d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs, l'entreprise utilise les formulaires Cerfa n° 11411, 11412 et la notice explicative générale n° 50666. La demande de titres administratifs de transport est insérée dans le formulaire n° 11411.

Toute demande ultérieure est effectuée à l'aide du formulaire Cerfa n° 11413, qui fait référence au formulaire Cerfa n° 11411 ; celui-ci doit à nouveau être rempli et signé par les responsables légaux et le directeur des transports, ce qui permet ainsi de s'assurer de la permanence de la satisfaction des trois conditions d'exercice de la profession, honorabilité professionnelle, capacité financière et capacité professionnelle.

Les entreprises inscrites au registre des transporteurs et des loueurs se voient attribuer une licence communautaire si elles utilisent des véhicules dont le poids maximum autorisé (PMA) est supérieur à 6 tonnes et dont la charge utile est supérieure à 3,5 tonnes. Cette licence permet d'effectuer les transports suivants :

- transports intérieurs en France ;
- transports intra-communautaires. Par transports intra-communautaire, on entend les transports effectués entre les Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) ;
- transports de cabotage dans les Etats parties à l'accord sur l'EEE.

Pour les autres véhicules (PMA inférieur ou égal à 6 tonnes ou charge utile inférieure ou égale à 3,5 tonnes) les entreprises se voient également attribuer une licence de transport intérieur, avec mention d'activité limitée s'il y a lieu (cf. 1.2).

Les véhicules moteurs dont il s'agit sont des véhicules à deux essieux c'est-à-dire comportant au moins quatre roues.

Les licences de transport sont établies au nom de l'entreprise attributaire pour une période maximum de cinq ans, qui peut être réduite en cas de précarité de la condition de capacité financière (cf. circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 susvisée), l'application GRECO édite ces licences en précisant notamment le numéro SIREN de l'entreprise et la date de fin de période de validité de ces titres.

Dans le cas d'une coopérative d'entreprises de transport une licence de transport est établie au nom de la coopérative dans les conditions qui précèdent lorsque chaque entreprise de transport membre est déjà régulièrement inscrite au registre et attributaire de licences ; la délivrance des copies de licence communautaire ou des copies de licence de transport intérieur s'effectue de même en fonction de la capacité financière de la coopérative elle-même (cf. la circulaire précitée).

Les copies de licence ne font pas mention des numéros d'immatriculation des véhicules à bord desquels elles sont requises ; néanmoins la location de véhicules moteurs dans un autre Etat que l'Etat d'établissement du transporteur n'étant pas autorisée, les copies de licence délivrées par l'administration française ne pourront être utilisées que pour des véhicules moteurs immatriculés en France.

A l'exception des cas pour lesquels elle n'est pas requise (cf. 1.1.3 ci-dessous), la copie de licence doit être présentée à toute réquisition des agents de l'Etat chargés du contrôle sur route.

1.1.2. Cas particuliers

a) Transport de béton prêt à l'emploi :

La circulaire n° 1556 du 26 mars 1996 avait autorisé, par dérogation, les entreprises de transport de béton prêt à l'emploi, inscrites au registre des transporteurs et des loueurs à cette date, à continuer leur activité sans obligation de satisfaire à la condition de capacité professionnelle. Ces entreprises continuent à bénéficier de la dérogation accordée.

Une licence communautaire ne peut dans ces conditions leur être délivrée ; la copie du certificat d'inscription portant mention de l'activité limitée au transport de béton, qui demeure en vigueur pour ce seul cas en application des articles 7 et 16 de l'arrêté du 16 novembre 1999, vaut titre administratif de transport.

Cette copie n'autorise que les transports intérieurs sur le territoire français de béton prêt à l'emploi.

b) Entreprises utilisant des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé :

Pour ces véhicules, les copies de la licence de transport intérieur comportent la mention d'une activité limitée même si l'entreprise détient une licence de transport intérieur sans mention spéciale.

Cette disposition prévue par l'article 5 de l'arrêté du 16 novembre 1999 a pour objet de mieux contrôler l'application de la condition de capacité financière.

c) Application de l'article 17 du décret du 30 août 1999 :

Cet article 17 se substitue aux dispositions anciennes prévues par l'article 45 du décret du 14 mars 1986 ; il concerne certains transports publics exécutés par des entreprises non inscrites au registre des transporteurs et des loueurs, du fait des dispositions dérogatoires de cet article.

1. Les paragraphes 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de l'article 17 reprennent les dispositions antérieures moyennant des adaptations de forme aux paragraphes 2 et 6.

Comme par le passé, les entreprises doivent apporter la preuve en cas de contrôle sur route qu'elles exécutent le transport dans les conditions prévues par le décret et il sera exigé d'elles le document de transport prévu par le titre 1^{er} de l'arrêté du 9 novembre 1999 (cf. Infra II-1.1).

2. Le paragraphe 1 fera ultérieurement l'objet d'un arrêté et d'une circulaire d'application spécifiques.

Dans l'attente de ces nouveaux textes, les dérogations délivrées en vertu des anciens textes demeurent valables dans la limite de leur durée de validité.

A l'exception de décisions ministérielles individuelles qui pourraient intervenir pour régler certains cas urgents, aucune décision d'autorisation préfectorale ne pourra être délivrée dans cette attente.

3. Le paragraphe 8 limite la dérogation dont bénéficie La Poste au transport effectué par ses propres véhicules et pour ses missions de service public.

Les véhicules dont il s'agit sont la propriété de La Poste ou pris en crédit-bail ou en location financière. Par ailleurs, lorsque La Poste prend en location un véhicule avec ou sans conducteur, elle bénéficie de la dérogation en tant que locataire.

Les missions de service public sont celles qui sont effectuées dans le cadre du service universel défini par les articles L. 1 et L. 2 du code des Postes et Télécommunications. Entrent dans le cadre de ce service les envois postaux et les colis postaux ne dépassant pas respectivement 2 kilogrammes et 20 kilogrammes, les envois recommandés et les envois à valeur déclarée.

Antérieurement au dispositif actuel, en vertu du paragraphe 5 de l'article 45 du décret du 14 mars 1986 désormais abrogé, les entreprises qui effectuaient, en activité principale ou accessoire, des transports pour le compte de La Poste, avec laquelle elles étaient liées par contrat, bénéficiaient d'une dérogation de droit à l'inscription au registre.

Du fait du nouveau paragraphe 8 de l'article 17 précité, ces entreprises n'en bénéficient plus. Toutefois, en application de l'article 21 du décret du 30 août 1999 susvisé, elles disposent d'un délai expirant le 4 septembre 2000 pour régulariser leur situation en demandant leur inscription au registre des transporteurs et des loueurs.

Celles qui utilisent exclusivement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé sont inscrites sans avoir à justifier de la capacité professionnelle, conformément au III de l'article 4 du décret du 30 août 1999.

Pour les entreprises qui utilisent des véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, vous pourrez accepter leur demande d'attestation de capacité par la voie de l'expérience professionnelle, sans préjudice des autres modes d'obtention de l'attestation de capacité professionnelle.

Au terme du délai expirant le 4 septembre 2000, pour les entreprises qui n'auront pas d'attestation de capacité professionnelle, des dispositions spéciales prises dans le cadre du paragraphe 1 de l'article 17 du décret du 30 août 1999 vous seront communiquées.

1.1.3. Transports libéralisés

a) Transports en compte propre ou entrant dans le champ d'application de l'article 17 du décret du 30 août 1999 :

Le transport en compte propre est établi lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée ou réparée par elle et est transportée par cette entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur ; le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise.

Les transports qui entrent dans le cadre de cette catégorie, ainsi que ceux entrant dans le champ d'application de l'article 17 du décret du 30 août 1999, s'effectuent sans licence communautaire ni licence de transport intérieur.

Toutefois, en cas de contrôle sur route, l'entreprise doit toujours apporter la preuve qu'elle exécute un transport dans les conditions dérogatoires ; en outre il sera exigé d'elle la production du document de transport prévu par le titre I de l'arrêté du 9 novembre 1999 (cf. Infra II - 1.1) et, pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 17, de l'autorisation de transport.

b) Transports libérés de tout régime de licence communautaire (dispositions applicables à toutes les entreprises, résidentes ou non résidentes) :

L'annexe II du règlement 881/92 énumère les cas pour lesquels il n'est pas exigé de licence communautaire ; outre les transports pour compte propre traités ci-dessus sont libéralisés les transports suivants :

- transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service public ;
- transports de véhicules endommagés ou en panne ;
- transports intracommunautaires effectués à l'aide de véhicules n'excédant pas 6 tonnes de PMA ou 3,5 tonnes de charge utile ;
- transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

Ces quatre cas pour lesquels il n'est pas exigé de licence communautaire s'appliquent uniquement aux entreprises, résidant ou non en France, qui effectuent des transports intracommunautaires entre les Etats parties à l'accord sur l'espace économique européen et des transports de cabotage dans ces Etats.

Les transports intérieurs effectués par les entreprises résidentes ne sont pas concernés par cette disposition et se justifient dans les conditions communes soit par une copie de la licence communautaire, qui vaut en l'espèce titre de transport intérieur, soit par une copie de la licence de transport intérieur.

1.2. Entreprises ne résidant pas en France

Lorsqu'une entreprise ne résidant pas en France effectue un transport dont tout ou partie de l'itinéraire emprunte le territoire français, elle doit pouvoir présenter à toute réquisition des agents chargés du contrôle le titre de transport requis pour ce transport (cf. L'arrêté du 16 novembre 1999).

De façon générale, et sauf pour les transports pour lesquels il n'en est pas exigé (transports libéralisés, cf. 1.1.3.b ci-dessus), un transport international à destination ou au départ du territoire français, ou en transit à travers celui-ci, s'effectue sous couvert d'un titre administratif de transport établi au nom de l'entreprise qui réalise l'opération de transport.

Les titres de transport qui sont exigibles à bord des véhicules sont selon les cas les suivants :

a) Copies conformes de la licence communautaire, pour les entreprises résidant dans les Etats partie à l'accord sur l'Espace économique européen et autorisées à effectuer un transport routier international ou de cabotage sur le territoire français dans les conditions prévues par le règlement 881/92 du conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres, ou le règlement 3118/93 du conseil du 25 octobre 1993 modifié, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre.

Ces titres de transport autorisent tous types de trafics au sein de l'EEE, trafics intracommunautaires, trafics bilatéraux avec ou sans transit, transports de cabotage, et dans certains cas, transports triangulaires ;

b) Autorisations issues du contingent multilatéral CEMT dont les carnets de voyage sont obligatoirement complétés avant chaque voyage. Elles sont accompagnées s'il y a lieu des certificats attestant la conformité des véhicules aux normes EURO, pour les entreprises résidant dans les Etats membres de la CEMT ; ces autorisations, valables pour l'année civile (autorisations « à temps »), permettent tous types de transport entre les pays membres de la CEMT, y compris les transports triangulaires, mais à l'exception des transports de cabotage ;

c) Autorisations bilatérales issues des contingents échangés dans le cadre des accords bilatéraux ou d'actes équivalents, accompagnées s'il y a lieu des carnets de compte rendu de voyages et des certificats attestant la conformité des véhicules aux normes EURO lorsque ces autorisations le prévoient, et dûment complétées par les transporteurs avant l'exécution du voyage, pour les entreprises résidant dans des Etats avec lesquels la France a conclu de tels accords ; ces autorisations permettent, selon le cas et en vertu des dispositions de chaque accord :

- des voyages bilatéraux avec ou sans transit par le territoire français ;
- uniquement des voyages de transit sur le territoire français ;
- des transports triangulaires, avec obligation de retransiter par le pays d'immatriculation du véhicule ;
- des transports triangulaires, sans obligation de retransiter par le pays d'immatriculation du véhicule.

Les tableaux 1 et 2 annexés résument les dispositions bilatérales arrêtées avec les autres Etats pour l'utilisation de ces différents titres de transport ;

d) Titres de transport délivrés par certains Etats aux entreprises résidant dans ces Etats et reconnus équivalents par la France aux autres types d'autorisations ou de licences. A l'heure actuelle, il s'agit de la licence de transport délivrée par les autorités suisses depuis le 1^{er} janvier 2000, du certificat d'inscription délivré par les autorités compétentes monégasques, d'un certificat spécifique délivré par les autorités compétentes du Danemark pour les entreprises établies dans les îles Féroé et par les autorités compétentes du Royaume-Uni pour les entreprises établies dans les îles anglo-normandes. Ces titres de transports particuliers permettent des voyages bilatéraux ou de transit par le territoire français ;

e) Autorisations exceptionnelles accordées directement par le Gouvernement français aux transporteurs ne résidant pas en France, et qui ne peuvent se prévaloir d'aucune des dispositions permettant d'obtenir les titres ci-dessus et dûment complétées avant l'exécution du (ou des) voyages. Ces autorisations sont délivrées par la DRE Ile-de-France dans le cadre de l'arrêté du 29 juin 1990 relatif à l'exécution des transports internationaux de marchandises par des transporteurs ne résidant pas en France. Ces autorisations permettent des voyages bilatéraux ou en transit par le territoire français.

1.3. Sanctions pénales encourues

1.3.1. Le délit

Sauf en cas de transport libéralisé, des poursuites pourront être engagées à l'encontre de l'entreprise propriétaire du véhicule et/ou de celle qui l'utilise pour le délit d'exercice illégal de la profession s'il apparaît lors du contrôle que l'une ou l'autre n'est pas habilitée à exercer l'activité de transport ou de location. Ce délit est réprimé par une peine de prison d'un an maximum et d'une amende pouvant atteindre 100 000 francs, (lorsqu'il ne peut être justifié d'un domicile en France, une consignation pouvant atteindre 15 000 francs est perçue auprès du conducteur).

Cette infraction est notamment constituée lorsque l'entreprise :

- n'est pas inscrite au registre des transporteurs et des loueurs, si elle réside en France, ou ne dispose d'aucun des titres administratifs correspondant à l'activité exercée (licence communautaire, licence de transport intérieur, autorisation CEMT ou bilatérale ou délivrée par la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, autorisations délivrées dans le cadre du paragraphe 1 de l'article 17 du décret du 30 août 1999) ;

- présente un titre administratif établi au nom d'une autre entreprise ou d'une autre personne ;

- présente un titre administratif de transport périmé (il est rappelé notamment que les licences communautaires et les licences de transport intérieur sont valables pendant cinq ans maximum, les autorisations bilatérales pendant l'année en

cours plus le mois de janvier suivant, les autorisations CEMT pendant la seule année en cours) ;

- présente un titre administratif non valable pour l'activité exercée (par exemple, pour un transporteur résidant en France, transport avec un véhicule d'un PMA excédant six tonnes, sous couvert d'une copie de licence transport intérieur ou, pour un transporteur résidant dans un Etat tiers, exercice d'une activité de cabotage sous couvert d'une autorisation bilatérale ou d'une autorisation CEMT) ;

- présente un titre administratif de transport délivré par un Etat mais ne correspondant pas à l'Etat d'immatriculation du véhicule ; dans ce cas, l'infraction est relevée à l'encontre du propriétaire du véhicule pour lequel il ne peut être présenté le titre de transport requis ;

- présente un titre administratif de transport falsifié. (Il est rappelé que les contrôleurs des transports terrestres peuvent, depuis la loi n° 98-69 du 6 février 1998, constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur les titres administratifs de transport).

1.3.2. La contravention

Si le transporteur, résidant ou non, et/ou, s'il y a lieu, le loueur de véhicules industriels avec conducteur (ce dernier devant obligatoirement résider en France), n'est pas en mesure de présenter le titre administratif de transport correspondant à la prestation et au type de voyage qu'il est en train de réaliser, ce transporteur (et/ou ce loueur) est passible de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe (s'il ne peut être justifié d'un domicile en France, une consignation d'un montant de 5 000 francs est perçue auprès du conducteur).

Cette infraction est notamment constituée lorsque le titre administratif de transport :

- n'est pas à bord du véhicule (la preuve étant préalablement faite que l'entreprise est autorisée à exercer la profession de transporteur ou de loueur de véhicules industriels avec conducteur) ;

- est incomplètement renseigné par le transporteur lorsqu'il existe une obligation de compléter le titre de transport de mentions particulières avant le début d'exécution du voyage (cas des autorisations bilatérales) ;

- n'est pas accompagné des pièces complémentaires du titre de transport requises s'il y a lieu (carnets de compte rendu de voyage dûment complétés, certificats de conformité des véhicules...) ou est accompagné de pièces périmées (certificats de conformité par exemple) ;

- est présenté après sa date limite d'utilisation (cas d'une autorisation bilatérale qui, en général, doit être utilisée dans les trois mois suivant la date de remise de l'autorisation au transporteur non résident par les autorités compétentes de son Etat d'établissement).

2. Les documents de transport

L'article 12 du décret du 30 août 1999 prévoit que tout véhicule effectuant un transport routier de marchandises doit être muni notamment de la lettre de voiture nationale ou internationale et du document justificatif de la location du véhicule avec ou sans conducteur.

La lettre de voiture n'est pas exigée lorsque le véhicule circule à vide.

En application de l'article 19 de ce décret, tout manquement à ces obligations est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

L'arrêté fait la distinction entre les entreprises effectuant des transports pour leur propre compte ou dans le cadre de la dérogation prévue à l'article 17 du décret du 30 août 1999 (titre 1^{er}) de celles qui exécutent des contrats de transport public ou de location de véhicules industriels (titres II à IV).

Un véhicule assurant des transports pour le propre compte de l'entreprise ou dans les conditions prévues à l'article 17 du décret du 30 août 1999 ne présente pas de lettre de voiture mais le document précisé au point 2.1 ci-dessous.

Dans le cas où ce véhicule est pris en location sans conducteur, il doit être muni d'une feuille de location ou d'une copie du contrat de location ; dans le cas où il est pris en location avec conducteur, il doit, en outre, être muni d'un titre administratif de transport établi au nom du loueur.

L'arrêté du 9 novembre 1999 s'applique à toute entreprise, résidant ou non en France, qui effectue des transports de marchandises par route sur le territoire métropolitain.

2.1. Documents de transport à présenter sur route lors d'un transport pour compte propre ou bénéficiant d'une dérogation à l'inscription au registre

L'article 5 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs spécifie que sont considérés comme des transports publics tous les transports de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Il résulte de cet article que lors d'un contrôle sur route, il appartient à l'entreprise qui effectue un transport pour son propre compte d'en établir la preuve par tout document, faute de quoi elle pourrait être considérée comme exerçant une activité de transport public.

Dans le cas où aucun élément probant n'est présenté, l'entreprise est considérée comme exerçant illégalement une activité de transport public routier de marchandises, fait passible d'un an d'emprisonnement et de 100 000 francs d'amende, en application du II de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée.

Ce délit pourra être aussi relevé à l'encontre des entreprises ne pouvant pas apporter la preuve qu'elles effectuent du transport entrant dans le champ d'application de l'article 17 du décret du 30 août 1999 ou qui ne présentent pas

l'autorisation de transport prévue au paragraphe 1 de cet article.

Les précisions apportées par l'article 2 du l'arrêté du 9 novembre 1999 sont destinées à permettre à l'entreprise d'établir soit le caractère de compte propre du transport effectué, soit la réalité du transport effectué dans les conditions prévues à l'article 17 du décret du 30 août 1999. Le défaut à bord du véhicule de ce document n'est pas réprimé pénalement.

Le II de cet article permet de prendre en compte la situation des transports de produits de même nature en cas d'expéditeurs ou de destinataires multiples : le véhicule peut ne pas être muni de l'ensemble des renseignements identifiant les expéditeurs et les destinataires et précisant les quantité, poids ou volume des marchandises. Dans ce cas l'entreprise dispose de trois jours francs pour apporter les renseignements complémentaires ; l'article 2 précise qu'un bulletin de contrôle est remis au conducteur, indiquant les coordonnées du service de contrôle destinataire de ces informations.

A défaut, le délit d'exercice illégal de la profession est confirmé.

2.2. Documents à présenter sur route lors d'un transport public

L'arrêté du 9 novembre 1999 traite des transports publics effectués par toutes les entreprises hors déménagement (titre II) puis par les entreprises de déménagement (titre III) ; il traite ensuite de la location (titre IV).

2.2.1. Les lettres de voiture (hors déménagement)

a) Principe.

Outre le titre administratif de transport, sauf lorsque le véhicule circule à vide, un véhicule assurant un transport public doit être muni d'un document relatif à la marchandise transportée, qui est nécessaire, d'une part, à l'entreprise pour l'exécution de son contrat de transport et les relations avec ses cocontractants, d'autre part, aux agents des services de contrôle de l'Etat, sur route et en entreprise, pour leur permettre de procéder à certaines vérifications.

L'article 12 du décret du 30 août 1999 prévoit que tout véhicule circulant sur le territoire national pour y effectuer du transport public doit être muni d'un document de transport. Dans le cas d'un transport international, effectué au départ ou à destination de la France ou en transit, la lettre de voiture internationale prévue par la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au transport international de marchandises par route doit donc obligatoirement être présentée, sauf les cas d'exemption de droit prévus à l'article 1^{er} de cette convention (transports postaux, funéraires et de déménagement).

Innovation par rapport à l'ancienne réglementation, il n'existe désormais qu'un seul type de document quels que soient les trafics effectués, le poids des envois et la distance parcourue. L'instauration de ce « document unique » constitue une mesure préconisée par le contrat de progrès.

La distinction technique entre la « messagerie » et le « transport de lots » ne sert plus de fondement à la réglementation et ce, afin de simplifier les procédures.

Le document d'accompagnement de la marchandise est appelé « lettre de voiture », terme désormais officialisé par le décret du 30 août 1999, qui reprend celui de l'article 102 du code de commerce.

Il est de forme et de présentation libres et peut ainsi être conçu, agencé et édité librement, dans la mesure où il contient toutes les mentions obligatoires. Il n'existe plus de modèle imposé.

Cette liberté de présentation permet aux anciennes lettres de voiture-transports de lots de l'arrêté du 19 mai 1987 abrogé et aux anciens récépissés de transport du code général des impôts, qui ont été supprimés au 1^{er} décembre 1999, de continuer néanmoins à être utilisés dans la mesure où ils contiennent les renseignements prévus par l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999. La nouvelle dénomination s'impose au plus tard le 3 septembre 2000.

De même, ces anciens documents peuvent valablement continuer à être utilisés quels que soient les trafics effectués et le poids des envois.

b) Etablissement du document.

L'arrêté du 9 novembre 1999 spécifie que la lettre de voiture doit être établie avant toute exécution du contrat de transport mais n'apporte aucune précision sur la personne qui effectue cette tâche. Celle-ci incombe usuellement à l'entreprise de transport voiturier, mais rien n'empêche qu'elle soit effectuée par un tiers (chargeur, commissionnaire, etc.), y compris avec un papier à en-tête de celui-ci, cette pratique étant courante en messagerie.

La lettre de voiture est établie en autant d'exemplaires que nécessaire.

Les nouvelles technologies sont prises en compte : l'entreprise peut équiper ses véhicules de moyens informatiques pouvant restituer les renseignements demandés.

L'absence de lettre de voiture (ou une lettre de voiture incomplètement renseignée), en transport intérieur (effectué par un transporteur résidant ou non en France) comme en transport international, est sanctionnée par l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe.

L'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 précise les renseignements devant être portés sur la lettre de voiture. Dans le cas où certains renseignements, hors ceux prévus aux a, b et c de cet article, ne peuvent pas, pour des raisons pratiques tenant par exemple à l'organisation des tournées de ramassage et de livraison concernant un nombre important d'expéditeurs ou de destinataires, être portés sur la lettre de voiture, l'article 5 prévoit qu'un état récapitulatif peut être présenté lors d'un contrôle sur route.

Dans le cas où l'état récapitulatif ne comporte pas tous les renseignements prévus à l'article 4 précité, l'entreprise dispose de trois jours francs pour le présenter. Le bulletin de contrôle qui est établi précise les coordonnées du service destinataire de cet état.

L'article 10 de l'arrêté du 9 novembre 1999 prévoit que la lettre de voiture et l'état récapitulatif doivent être conservés pendant un délai de deux ans, les éléments conservés devant permettre d'accéder aux informations relatives aux donneurs d'ordres et aux prix facturés. Cette obligation ne concerne que les entreprises établies en France.

2.2.2. Le document de suivi

L'article 11 de cet arrêté rappelle les cas où, en plus de la lettre de voiture ou de l'état récapitulatif, le document de suivi prévu par l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 doit être présenté, sous peine d'immobilisation du véhicule, en application de l'article L. 9-2 du code de la route.

Ce document de suivi, de caractère commercial, est par nature de forme libre et doit comporter l'ensemble des renseignements prévus par la loi précitée, notamment les signatures des remettants et des destinataires successifs, même s'il n'est pas établi sur un support papier.

L'obligation de l'établissement du document de suivi concerne toute entreprise établie ou non en France, effectuant un transport intérieur, y compris de cabotage ou un transport international au départ ou à destination de la France, à l'exception du transit.

Au contraire de la lettre de voiture, l'absence à bord du véhicule du document de suivi (et *a fortiori* un document de suivi incomplet) n'est pas réprimée pénalement ; il n'y a donc pas d'amende possible dans ce cas.

Toutefois, si le conducteur ne présente pas le document de suivi dûment rempli aux agents du contrôle, et si par ailleurs a été commise l'une des trois infractions suivantes :

- dépassement de plus de 20 % de la durée maximale de conduite journalière ;
- dépassement de plus de 20 % de la vitesse maximale autorisée ;
- réduction à moins de six heures de la durée du repos,

le véhicule et son chargement seront immobilisés sur-le-champ.

Cette immobilisation est prononcée sans préjudice des sanctions spécifiques encourues pour chacune de ces trois infractions.

2.2.3. Les lettres de voiture de déménagement

Les transports intérieurs de déménagement donnent lieu à l'établissement d'une lettre de voiture de déménagement, établie en quatre exemplaires, comportant des mentions spécifiques à cette activité.

L'entreprise de déménagement est aussi tenue à la présentation du document de suivi, dans les conditions prévues par l'article L. 9-2 du code de la route.

2.2.4. Les feuilles de location

Le c de l'article 12 du décret du 30 août 1999 prévoit que tout véhicule effectuant en France un transport routier de marchandises doit, le cas échéant, être accompagné du document justificatif de la location du véhicule avec ou sans conducteur.

La location sera présumée s'il apparaît lors du contrôle que le propriétaire du véhicule est une personne ou une entreprise différente de la personne ou de l'entreprise titulaire du titre administratif de transport ou de l'entreprise effectuant du transport en compte propre.

Par ailleurs, sauf cas particulier prévu par le règlement 3118/93 du 25 octobre 1993, la location de véhicules de transport routier de marchandises (véhicules tracteurs) n'est autorisée que dans l'Etat d'établissement du transporteur ; c'est pourquoi l'Etat de résidence du transporteur qui produit le titre de transport, ou celui du chargeur, ne peut être différent de l'Etat où est immatriculé le véhicule.

Nonobstant les règles applicables au loueur pour justifier de son activité de location, il sera de plus exigé un document justificatif de cette location ; ce document doit indiquer en particulier :

- le nom du loueur ;
- le nom du locataire ;
- la date et la durée du contrat ;
- l'identification du véhicule ;
- le régime de location du véhicule, avec ou sans conducteur.

Ce document pourra être une copie du contrat de location ou un extrait de ce contrat établi par l'entreprise de location.

L'absence du document de location est sanctionnée par une amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe. Cette infraction est imputable au locataire.

La location d'un véhicule tracteur dans un Etat autre que l'Etat d'établissement du transporteur est réprimée selon les conditions prévues au paragraphe 1.3.1. ci-dessus.

3. Le document attestant la relation d'emploi entre l'entreprise et le conducteur

Le d de l'article 12 du décret du 30 août 1999 prévoit que tout véhicule effectuant en France un transport routier de marchandises doit être accompagné d'un document établi par l'employeur attestant la relation d'emploi existant entre

l'entreprise et le conducteur du véhicule.

L'entreprise concernée est soit le loueur du véhicule avec conducteur (et non le locataire), soit le transporteur voiturier utilisant un véhicule pris en location sans conducteur ou possédé en pleine propriété ou faisant l'objet d'un crédit-bail ou d'une location financière.

Sans préjudice des dispositions actuelles interdisant la location de véhicules dans un Etat différent de l'Etat d'établissement du transporteur, cette mesure s'applique à toutes les entreprises de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur, résidant ou non en France, quels que soient les trafics effectués, ainsi qu'aux entreprises qui effectuent du transport en compte propre.

A cette fin, l'entreprise peut utiliser tout document probant existant et prévu par la législation et la réglementation du travail : bulletin de salaire, copie du contrat de travail, déclaration préalable à l'embauche ou tout autre document équivalent.

Ce document doit indiquer clairement l'Etat de résidence et le nom de l'employeur du conducteur ainsi que, s'il y a lieu, l'entreprise d'accueil du conducteur dans le cas où ce dernier y aurait été détaché ou mis à disposition temporairement par son employeur d'origine.

Pour les transporteurs non résidents, ce document, à défaut d'être rédigé en langue française, pourra être accepté dès lors qu'il sera rédigé dans l'une des autres langues de l'Union européenne.

L'absence de ce document (ou la présentation d'un document incomplet) est sanctionnée par l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe. Si le conducteur prouve qu'il est lui-même son propre employeur ce document n'est toutefois pas exigé.

L'absence de ce document est, en outre, susceptible d'entraîner l'ouverture d'une enquête pour travail dissimulé.

En outre, le conducteur du véhicule qui ne peut prouver qu'il est bien l'employé de l'entreprise de transport ou de location est présumé être lui-même le véritable transporteur ou loueur et comme tel, est soumis aux obligations qui s'imposent concernant notamment les titres et les documents de transport exigibles à bord des véhicules.

*
* *

Je vous demande d'assurer la plus large diffusion de cette circulaire auprès des services de l'Etat chargés du contrôle.

Vous voudrez bien me faire connaître, sous le présent timbre, les difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de cette circulaire, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des transports
terrestres,
H. du Mesnil*

Tableau I :

Structure des contingents d'autorisations bilatérales de transports

Situation au 1^{er} janvier 2000

PAYS	A. AUTORISATION AU VOYAGE (1)				B. AUTORISATION A TEMPS (2)			C. Autorisation au voyage « pays tiers »	D. Autorisation au voyage de transit exclusif
	Standard (3)	Camions verts (4)	Camions super verts (5)	Coopération (3) (6)	Standard (3)	Camions verts (4)	Camions super verts (5)		
Albanie	x					x			
Andorre	x				x				
Autriche								x	
Biélorussie	x	x						x	
Bosnie	x					x		x	
Bulgarie	x				x			x	
Chypre	x				x	x		x	
Croatie	x							x	
Estonie	x	x				x			
Finlande						x		x	

Géorgie	x								
Hongrie	x					x			
Iran	x							x	
Lettonie	x	x	x		x	x	x	x	
Lituanie	x		x			x	x	x	
Macédoine	x							x	
Maroc	x			x	x				
Moldavie	x							x	
Norvège								x	
Pologne	x			x	x	x			x
Portugal								x	
RFY	x								
Roumanie	x	x	x		x			x	
Russie	x				x	x		x	
Slovaquie	x				x				
Slovénie	x	x				x	x	x	
Suède								x	
Suisse								x	
Tchéquie	x				x		x		
Tunisie	x								
Turquie	x	x			x				
Ukraine	x					x			

(1) Utilisables pour un voyage bilatéral ou en transit aller-retour.

(2) Utilisables pendant un an pour des voyages bilatéraux ou en transit aller-retour.

(3) Utilisables avec tout type de véhicule.

(4) Utilisables avec des véhicules Euro 1 ou Euro 2.

(5) Utilisables uniquement avec des véhicules Euro 2.

(6) Autorisations supplémentaires attribuées en cas de coopération « interentreprises ».

Tableau II :

Réalisation de trafics triangulaires entre Etats membres et pays tiers

On entend par trafics triangulaires les transports internationaux exécutés par un transporteur établi dans un Etat autre que ceux de chargement et de déchargement de la marchandise.

Ces trafics peuvent être réalisés selon les cas, soit avec l'obligation de retransiter par le pays d'immatriculation du véhicule, (colonne 1) soit sans qu'il soit nécessaire de satisfaire à cette dernière obligation (colonne 2).

Lorsqu'il y a obligation de retransiter par le pays d'immatriculation, le voyage peut s'effectuer soit :

- sous couvert de la copie certifiée conforme de la licence communautaire (pour les entreprises résidant dans les Etats participant à l'E.E.E.) ;
- sous couvert d'une autorisation bilatérale de transport au voyage ou à temps (pour les entreprises résidant dans les pays tiers à l'E.E.E.).

Lorsqu'il n'y a pas cette obligation de retransiter par le pays d'immatriculation du véhicule, le transport s'effectue sous couvert d'une autorisation au voyage spécifique « pays-tiers », qui sera exigée à bord du véhicule à l'exclusion de tout autre autorisation bilatérale, sauf pour l'Andorre (cf. renvoi (1)).

PAYS	OBLIGATION DE TRANSIT avec		SANS OBLIGATION de transit
	Licence communautaire	Autorisation bilatérale	Autorisations spécifiques pays-tiers
Albanie		x	
Allemagne	x		x
Andorre	voir renvoi (1)		

Autriche	x		x
Belgique	x		x
Biélorussie		x	x
Bosnie		x	x
Bulgarie		x	x
Chypre		x	x
Croatie		x	x
Danemark	x		
Espagne	x		
Estonie		x	x
Finlande	x		x
Grèce	x		
Hongrie		x	
Iran		x	x
Irlande	voir renvoi (1)		
Islande	x		
Italie	x		
Lettonie		x	x
Liechtenstein	x		x
Lituanie		x	x
Luxembourg	x		
Macédoine			x
Moldavie		x	x
Maroc		x	
Norvège	x		x
Pologne	x	x	
Portugal	x		x
Pays-Bas	x		
RFY		x	
République tchèque		x	
République slovaque		x	
Roumanie		x	
Royaume-Uni	voir renvoi (1)		
Russie		x	x
Slovénie		x	x
Suède	x		x
Suisse			x
Turquie		x	
Ukraine		x	

(1) Pour l'Andorre, les trafics triangulaires avec la France et l'Espagne uniquement s'effectuent sous couvert d'une autorisation bilatérale sans obligation de retransiter.

Pour le Royaume-Uni et l'Irlande pas d'obligation de retransit.