

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Secrétariat général

*Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

Circulaire du 10 février 2010 relative au contrôle technique routier des véhicules lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et des véhicules de transport de personnes de plus de neuf places, conducteur compris

NOR : DEVT1004655C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Dans le cadre de la politique commune des transports, la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes de transport routier de marchandises et des véhicules de transport de personnes de plus de neuf places, conducteur compris, doit s'effectuer dans les meilleures conditions de sécurité routière et dans le respect d'une saine concurrence entre transporteurs des Etats membres. A cette fin, les véhicules utilitaires doivent être entretenus conformément à la réglementation technique en vigueur et doivent faire l'objet de contrôles périodiques sur route.

La réglementation européenne fait obligation aux Etats membres d'informer régulièrement la Commission des contrôles réalisés à ce titre. A l'occasion de l'élaboration du bilan 2007-2008, il est apparu nécessaire de préciser les conditions de mise en œuvre du contrôle technique routier pour les véhicules lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et les véhicules de transport de personnes de plus de neuf places, conducteur compris.

Le contrôle technique doit être organisé selon trois étapes, correspondant à des niveaux d'intervention, d'équipement et d'expertise variables pour les agents qui en sont chargés :

- 1^{re} étape : contrôle documentaire : vérification de la validité du certificat de contrôle technique périodique du véhicule lors de l'examen des documents de bord ;
- 2^e étape : contrôle visuel du véhicule à l'arrêt : 3 niveaux de contrôle peuvent être effectués en fonction de la qualification des agents et des matériels dont ils disposent ;
- 3^e étape : établissement du rapport de contrôle technique remis au conducteur.

Lorsque des défauts d'entretien constatés sont susceptibles de constituer un risque important pour la sécurité routière, le véhicule pourra être immobilisé sur place ou sur le lieu de réparation jusqu'à ce que cesse l'infraction, sur le fondement de l'article R. 325-5 du code de la route.

Les infractions relevées à l'égard des véhicules appartenant à des entreprises non résidentes devront, indépendamment des poursuites pénales qui seront engagées, être signalées aux autorités de l'Etat membre du lieu d'établissement de l'entreprise. A cet effet, il vous appartient de transmettre au ministère chargé des transports, direction des services de transport, bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers, toutes les informations relatives à ces situations, notamment celles à l'origine de l'immobilisation du véhicule.

Je vous demande de bien vouloir diffuser le plus largement possible ces informations aux agents chargés des contrôles des transports placés sous votre autorité. Vous voudrez bien également leur demander de s'assurer, lors de leurs contacts avec les agents des autres corps de contrôle de votre région, que ceux-ci ont eu connaissance de ces dispositions, qui sont également communiquées à leur ministère de tutelle.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Pour le ministre d'Etat et par délégation :

Le directeur des services de transport,
P. VIEU

Le préfet, secrétaire général,
D. LALLEMENT

ANNEXE I

I. – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Les contrôles techniques des véhicules de transport en commun de personnes de plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et de marchandises d'un poids de plus de 3,5 t de PTAC, sont principalement encadrés par :

- les dispositions spécifiques du code de la route précisées dans le tableau du III ci-après ;
- la directive 2009/40/CE du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (ex-directive 96/96/CE du 20 décembre 1996 modifiée), qui institue un contrôle technique périodique à effectuer par un organisme agréé et qui prévoit que les véhicules utilitaires doivent effectuer un contrôle technique obligatoire annuel. La périodicité des contrôles techniques des véhicules de transport en commun de personnes est fixée à six mois suivant la date d'autorisation de mise en circulation ou la dernière visite technique périodique (article R. 323-23 du code de la route) ;
- la directive 2000/30/CE du 6 juin 2000 (modifiée par la directive 2003/26 CE du 3 avril 2003 portant adaptation au progrès technique en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement), qui prévoit la mise en place de contrôles techniques effectués sur la voie publique ;
- l'arrêté du 9 août 2002 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires transposant la directive 2000/30/CE en droit français (modifié par l'arrêté du 17 mai 2004 suite à la directive 2003/26/CE) ;
- l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds et ses annexes qui a transposé la directive 96/96/CE du 20 novembre 2003.

II. – LE PÉRIMÈTRE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DÉFINI PAR LA DIRECTIVE 2000/30/CE

La directive 2000/30/CE s'appuie notamment sur les considérants suivants : « il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule » et « la méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus, et améliorant par là-même l'efficacité de la mise en œuvre des contrôles par les autorités, tout en réduisant au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises ».

Sur cette base, l'article 4 de la directive prévoit que :

- « Le contrôle technique routier comporte soit un, soit deux, soit l'ensemble des éléments suivants :
- a. – Une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule à l'arrêt ;
 - b. – Un contrôle du rapport de contrôle routier établi récemment dont le modèle figure en annexe I de la directive 2000/30/CE, ou une vérification des documents attestant du passage au contrôle technique obligatoire ;
 - c. – Une inspection du véhicule visant à déceler les défauts d'entretien et pouvant porter sur un, plusieurs ou la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant au paragraphe 10 de l'annexe I. Cette liste comprend les 12 points suivants :

- a) Le dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage ;
- b) Le dispositif d'échappement ;
- c) L'opacité de la fumée (diesel) ;
- d) Les émissions gazeuses (essence, gaz naturel ou GPL) ;
- e) Le système de direction ;
- f) Les feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation ;
- g) Les roues et pneumatiques ;
- h) La suspension (défauts visibles) ;
- i) Le châssis (défauts visibles) ;
- j) Le chronotachygraphe (installation) ;
- k) Le limiteur de vitesse (installation et fonctionnement) ;
- l) Les fuites de carburant et/ou d'huile.

L'inspection des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement est effectuée selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive 2000/30/CE. »

III. – LES NIVEAUX DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

Le contrôle technique a pour but :

- de sensibiliser les conducteurs et les entreprises de transport à la sécurité routière et à l'importance de l'entretien du véhicule en circulation ;
- de satisfaire à des exigences de sécurité routière et de protection l'environnement.

A. – LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE 1^{ER} NIVEAU

Les contrôles de 1^{er} niveau sont effectués conformément à l'article 4 de la directive 2000/30, mais ne concernent que les points visés dans le tableau ci-après.

Pour les points de contrôle spécifiques au transport en commun de personnes, il est rappelé que le respect des dispositions de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes est à vérifier également. Les règles d'équipement définies par l'arrêté du 2 juillet 1982 auxquelles sont soumis les autocars et les autobus français ne sont applicables aux véhicules de transport en commun de personnes immatriculés dans un autre Etat de la Communauté que lorsqu'ils réalisent des transports de cabotage.

Le fait, pour tout propriétaire, de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule sans avoir satisfait aux obligations de contrôle technique est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe, en application de l'article R. 323-1 du code de la route.

ORIGINE	CATÉGORIE de points à contrôler	NATURE DU CONTRÔLE	TEXTES EXISTANTS	SANCTIONS	IMMOBILISATION possible
Point f du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Feux, dispositifs d'éclairage	Bon fonctionnement des dispositifs d'éclairage (feux de croisement et de route) et de signalisation (feux de position avant, feux indicateurs de direction, signaux de détresse, feux rouges arrière, feux stop, catadioptres)	Articles R. 313-1 à R. 313-7, R. 313-10, R. 313-12, R. 313-14, R. 313-17 à R. 313-20	Contravention 3 ^e classe	OUI
Point g du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Roues et pneumatiques	Etat des pneumatiques : détérioration, usure	Articles R. 314-1 et R. 314-3	Contravention 4 ^e classe	OUI
Point j du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Chronotachygraphe	Présence et bon fonctionnement	– Ordonnance n° 58-1310 du 23/12/58 et articles R. 317-3 et R. 317-4 – Règlement CE n° 561-2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 et règlement CE n° 3821-85 du Conseil du 20 décembre 1985	Délit : un an de prison et 30 000 €	OUI
Point k du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Limiteur de vitesse	Présence, conformité avec la plaque du limiteur, modification du dispositif	Article L. 317-1	Délit : un an de prison et 30 000 €	OUI
Point l du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Fuites de carburant ou d'huile	Notamment réservoir	Articles L. 311-1 et R. 311-3		OUI

ORIGINE	CATÉGORIE de points à contrôler	NATURE DU CONTRÔLE	TEXTES EXISTANTS	SANCTIONS	IMMOBILISATION possible
Points de contrôle obligatoire du contrôle technique périodique	Plaque d'immatriculation	Bonne lisibilité, absence de détérioration, fixation, conformité avec le certificat d'immatriculation	Articles R. 317-8 à R. 317-14	Contravention 3 ^e classe Contravention 4 ^e classe	OUI
Points de contrôle obligatoire du contrôle technique périodique	Essuie-glaces	Présence et état	Articles R. 316-4 et R. 311-3	Contravention 3 ^e classe	OUI
Points de contrôle obligatoire du contrôle technique périodique	Pare-choc avant et arrière, protection latérale anti-encastrement	Etat général Absence	Articles R. 317-23, R. 317-26 et R. 311-3	Contravention 3 ^e classe	OUI
Points de contrôle obligatoire du contrôle technique périodique	Ceinture de sécurité pour les autocars	Fonctionnement si présence	- Article R. 412-1 - Articles 52 et 63 d de l'arrêté du 2 juillet 1982	Contravention 4 ^e classe	NON
Points de contrôle obligatoire du contrôle technique périodique	Extincteur	Présence	- Articles R. 317-23 et R. 317-24 - Articles 17 et 64 de l'arrêté du 2 juillet 1982 (transport en commun de personnes) - Articles 1 ^{er} et 2 de l'arrêté du 2 mars 1995 (transport de marchandises)	Contravention 2 ^e classe (TC de personnes) Contravention 3 ^e classe (marchandises)	OUI

B. – LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE 2^e NIVEAU

Le contrôle de 2^e niveau ne nécessite pas de matériel spécifique, mais des connaissances particulières relatives au véhicule. Une formation préalable est nécessaire.

ORIGINE	CATÉGORIE de points à contrôler	NATURE DU CONTRÔLE	TEXTES EXISTANTS	SANCTIONS	IMMOBILISATION possible
Point b du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Dispositif d'échappement	Etat	Article R. 318-3 (bruit)	Contravention 3 ^e classe	OUI
Point h du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Suspension	Défaut(s) visible(s) : lame cassée, coussin de suspension éventré	Articles L. 311-1 et R. 311-3		OUI
Point i du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Châssis	Défectuosités visibles graves (longeron cassé)	Articles L. 311-1 et R. 311-3		OUI

C. – LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE 3^e NIVEAU

Ces contrôles nécessitent la présence d'agents qualifiés et la disponibilité de matériels de contrôle spécifiques.

ORIGINE	CATÉGORIE de points à contrôler	NATURE DU CONTRÔLE	TEXTES EXISTANTS	SANCTIONS	IMMOBILISATION possible
Point a du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Dispositif de freinage et freinage ABS	Bon fonctionnement	Article R. 315-1 (V)	Contravention 4 ^e classe	OUI
Point c du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Opacité de la fumée (diesel)	Aspect toxique, corrosif	Article R. 318-1	Contravention 3 ^e classe	OUI
Point d du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Emissions gazeuses (essence)	Emission de CO ₂	Article R. 318-1	Contravention 3 ^e classe	OUI
Point e du point 10 de l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE	Système de direction	Fonctionnement	Articles R. 316-7 et R. 311-3	Contravention 3 ^e classe	OUI

Un projet de décret modifiant le contrôle routier est actuellement en préparation pour relever les sanctions relatives à certaines de ces infractions.

IV. – L'HABILITATION DES CONTRÔLEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES

Les contrôleurs des transports terrestres sont habilités, en application de l'article R. 130-6 du code de la route, à effectuer le contrôle technique routier. Ils peuvent relever les infractions pour lesquelles une sanction pénale est prévue, soit en vertu de leurs habilitations, soit selon le principe de connexité lorsque sont constatées d'autres infractions en matière de coordination et d'harmonisation des transports.

ANNEXE II

LE DÉROULEMENT DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

Le contrôle technique routier comporte en premier lieu une réflexion sur le ciblage des véhicules les plus à risques de sorte à améliorer l'efficacité des contrôles. Il peut se décomposer en trois étapes successives.

A. – LE CONTRÔLE PROPREMENT DIT

1^{re} phase : examen des documents de bord

Lors des contrôles, il est déjà procédé à un examen des documents de bord du véhicule, ce qui permet notamment de vérifier le certificat d'immatriculation et sa concordance avec les plaques d'immatriculation.

L'agent de contrôle, avant de procéder à une inspection visuelle portant sur les points énumérés au III de l'annexe I de la présente circulaire, prend en considération le dernier certificat de contrôle technique périodique et/ou un rapport de contrôle technique routier portant sur le ou les véhicules établi récemment (art. R. 323-1 du code de la route), ainsi que le certificat attestant de l'inspection périodique du chronotachygraphe (plaquette d'installation fixée à l'intérieur du véhicule).

Lorsque le certificat de contrôle technique périodique et/ou le rapport de contrôle technique routier fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur des points énumérés au III de l'annexe I, ces points ne sont pas contrôlés de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié, notamment à cause d'une défektivité et/ou d'une non-conformité manifeste.

2^e phase : inspection du véhicule

Le contrôle technique porte sur l'ensemble ou sur certains des dix points du tableau du A du III de l'annexe I et du B si l'agent de contrôle dispose des connaissances nécessaires. Ce contrôle visuel, qui se fait à l'occasion d'un tour du véhicule, permet de détecter des défauts manifestes du véhicule.

Dans un premier temps, le contrôle technique de 3^e niveau (C) pourra être limité au contrôle de la pollution en fonction des équipements disponibles.

B. – L'IMMOBILISATION DU VÉHICULE (LE CAS ÉCHÉANT)

Si l'agent de contrôle constate que les défauts relevés peuvent constituer un risque important de sécurité pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, le véhicule peut être immobilisé sur place ou sur le lieu de réparation jusqu'à ce que la réparation soit effectuée (art. R. 325-5 du code de la route).

Dans le cas d'une immobilisation sur le lieu de réparation, et en cas d'impossibilité de s'y rendre par ses propres moyens, le véhicule peut être acheminé par un véhicule de remorquage ou de dépannage, les frais étant pris en charge par le transporteur.

Pendant tout le temps de l'immobilisation, le véhicule demeure sous la garde juridique de son propriétaire ou de son conducteur.

L'immobilisation est levée lorsque le conducteur est en mesure de justifier que les réparations ont été effectuées. Cette justification peut être visuelle ou attestée par une facture ou un bon de réparation.

C. – L'ÉTABLISSEMENT D'UN RAPPORT DE CONTRÔLE

A l'issue du contrôle, un rapport de contrôle technique routier est établi par l'autorité ou l'agent de contrôle qui l'a effectué. Le modèle de ce rapport figure à l'annexe III de la présente circulaire.

L'autorité ou l'agent de contrôle coche les cases correspondantes de l'annexe I du bulletin de contrôle d'OCTET. Lorsque aucune case n'est cochée, le point est considéré comme non contrôlé.

Un exemplaire du rapport de contrôle technique routier est remis au conducteur du véhicule.

Les données du contrôle technique, enregistrées dans OCTET, seront importées dans GRECO afin de répondre aux obligations de communication à la Commission européenne des données statistiques prévues à l'article 6 de la directive 2000/30/CE.

ANNEXE III

MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER COMPORTANT UNE LISTE DES POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE (Directive 2000/30/CE)

1. Lieu du contrôle :
2. Date :
3. Heure :
4. Signe distinct du pays et numéro d'immatriculation du véhicule :
5. Signe distinct du pays et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque :
6. Catégorie de véhicule :
 - a) Camion léger (3,5-12 tonnes) (1) ;
 - b) Remorque (2) ;
 - c) Train routier (3) ;
 - d) Autobus ou autocar (4) ;
 - e) Poids lourds (plus de 12 tonnes) (5) ;
 - f) Semi-remorque (6) ;
 - g) Véhicule articulé (7).
7. Entreprise effectuant le transport/adresse :
8. Nationalité :
9. Conducteur :

(1) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes (catégorie N2).

(2) Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises : remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes (catégorie O3), remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes (catégorie O4).

(3) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes (catégories N2, N3) attelé à une remorque (catégorie O3, O4).

(4) Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

(5) Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 12 tonnes (catégorie N3).

(6) Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur d'une manière telle qu'une partie de cette semi-remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids ou du poids de son chargement est supportée par ledit véhicule et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises (catégories O3 et O4).

(7) Véhicule tracteur couplé à une semi-remorque.

10. Points contrôlés :

	CONTRÔLÉS	NON CONTRÔLÉS	NON CONFORMES
a) Dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Dispositif d'échappement (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opacité de la fumée (diesel) (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	CONTRÔLÉS	NON CONTRÔLÉS	NON CONFORMES
d) Emissions gazeuses (essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié [GPL]) (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Système de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Roues/pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Suspension (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Châssis (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tachygraphe (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Limiteur de vitesse (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Ces points font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive 2000/30/CE.			

11. Résultats du contrôle :

Suspension de l'utilisation du véhicule qui présente des défauts graves.

12. Divers/observations.

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle.

Signature de l'autorité, agent ou inspecteur ayant procédé au contrôle.