

ÉNERGIE, CLIMAT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale
de l'énergie et du climat*

Service climat
et efficacité énergétique

Sous-direction de la sécurité
et des émissions des véhicules

Bureau de l'animation
du contrôle technique déconcentré

Note technique du 11 janvier 2016 relative à l'organisation générale des pôles interrégionaux « véhicules » pour le traitement de certaines opérations de réception de véhicules

NOR : DEVR1600436N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Date de mise en application : immédiate.

Résumé : la présente note a pour objet de définir l'organisation des DREAL/DRIEE/DEAL en matière d'opérations complexes, dans le cadre de la réception des véhicules. Afin de maintenir le haut niveau de technicité nécessaire et d'être en mesure de répondre à la demande, il a été décidé en 1994 de réunir plusieurs régions au sein d'une même entité appelée « pôle interrégional ». Au sein de ces pôles, les agents sont répartis suivant deux niveaux de fonction, opérateur et vérificateur soutien, avec des habilitations spécifiques à chaque catégorie de véhicules réceptionnés. Chaque pôle comprend également un coordonnateur qui remplit la mission d'appui, d'animation et de coordination. La nouvelle organisation territoriale issue de la réforme administrative et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 entraîne un aménagement des contours administratifs des pôles.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenue par la ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

Domaine : écologie, développement durable.

Mots clés liste fermée : Energie_Environnement.

Mots clés libres : opérations complexes de réceptions de véhicules – pôles interrégionaux « véhicules ».

Références :

- Code de la route, notamment ses articles L. 321-1 à L. 321-6 et R. 321-1 à R. 321-25;
- Arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules automobiles;
- Arrêté du 4 mai 2009 modifié relatif à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules en application de la directive 2007/46/CE.

Annexes :

- Annexe I. – Nature des opérations complexes.
- Annexe II. – Habilitation des opérateurs procédant aux opérations complexes.
- Annexe III. – Habilitation des vérificateurs soutiens procédant aux opérations complexes.
- Annexe IV. – Demande d'habilitation d'un agent procédant à des opérations complexes.

Annexe V. – Modèle de rapport annuel.

Annexe VI. – Modèle de convention interpôles.

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à Mesdames et Messieurs les préfets de région (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DREAL]; direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DEAL]; direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie [DRIEE]) (pour exécution); secrétariat général du Gouvernement; secrétariat général du MEDDE et du MLETR/service du pilotage et de l'évolution des services (SPES) (pour information).

Les pôles inter-régionaux « véhicules » ont été créés à partir de 1994 pour répondre à un enjeu important de sécurité routière et d'accompagnement du développement économique des constructeurs et des carrossiers dans le domaine des réceptions de véhicules avec un double besoin :

- disposer d'un seuil critique d'activité nécessaire au maintien du niveau de technicité requis pour harmoniser les pratiques et assurer la réalisation des opérations concernées;
- mutualiser les moyens pour pallier, dans certains cas, l'absence de compétence locale.

Les principes de base de cette organisation inter-régionale ont fait la preuve de leur efficacité depuis plusieurs années en répondant aux attentes des constructeurs, aménageurs ou transformateurs des véhicules tout en garantissant un haut niveau de prestations de la part des agents de l'État.

I. – DOMAINE D'APPLICATION DES PÔLES INTER-RÉGIONAUX « VÉHICULES »

Parmi les activités de réception des véhicules, certaines présentent un caractère de technicité marqué et requièrent, pour leur réalisation, des compétences de haut niveau. Ces opérations sont appelées « opérations complexes » et sont définies comme suit :

- les réceptions par type nationales et leurs mises à jour portant sur l'ensemble des véhicules routiers automoteurs et remorqués, des véhicules et citernes de transport de matières dangereuses ainsi que des véhicules agricoles automoteurs et remorqués. Ces réceptions comprennent les réceptions communautaires de petites séries de portée nationale, appelées NKS, ainsi que les réceptions nationales par type, appelées RPT;
- certaines réceptions à titre isolé et certaines réceptions individuelles nécessitant une compétence particulière, soit en raison de la catégorie du véhicule, soit de la nécessité d'examiner certains justificatifs portant notamment sur la fonction freinage, soit qu'il s'agit de véhicules neufs ou originaux ou non conforme à un type réceptionné.

Dans la continuité de l'organisation mise en place depuis 1994, les pôles inter-régionaux « véhicules » ont en charge l'instruction et la réalisation des réceptions de véhicules appelées « opérations complexes » définies au tableau de l'annexe I de la présente note.

Les autres opérations de réception ne sont pas considérées comme complexes.

Les autres réceptions communautaires (RCE) ne sont pas visées par la présente note et font l'objet d'une organisation spécifique.

II. – DÉFINITION DES PÔLES INTER-RÉGIONAUX « VÉHICULES »

Les DREAL/DRIEE sont regroupées en cinq groupes constituant chacun un pôle de compétence comprenant les opérateurs, les vérificateurs soutiens et un coordonnateur. Ces agents ont en charge la gestion et la réalisation des opérations complexes dans leur groupe de régions. Suite à la réforme territoriale prévue par la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral, les 5 pôles sont :

1. Le pôle Véhicules Nord, constitué des régions **Île-de-France**, Centre - Val de Loire, Nord - Pas-de-Calais - Picardie et Normandie.

2. Le Véhipôle Atlantique, constitué des régions **Pays de la Loire** et Bretagne.

3. Le pôle Véhicules Est, constitué des régions **Bourgogne - Franche-Comté** et Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine.

4. Le pôle **Auvergne - Rhône-Alpes**, Corse, Provence-Alpes-Côte d'Azur.

5. Le pôle Grand Sud-Ouest, constitué des régions **Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées** et Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes.

Les régions repérées en gras ci-dessus sont les régions « sièges de pôle ».

Les régions outre-mer (Mayotte, Réunion, Guyane, Guadeloupe et Martinique) sont régies par des dispositions particulières traitées au § X ci-après.

III. – ORGANISATION GÉNÉRALE DES PÔLES INTER-RÉGIONAUX « VÉHICULES »

III.1. Principes généraux

Le pôle est une entité inter-régionale comprenant :

- un coordonnateur au niveau du siège du pôle désigné conjointement par les directeurs de chacune des DREAL et DRIEE pour remplir la mission d'appui, d'animation et de coordination (ou basé au CNRV pour le pôle Véhicules Nord) ;
- des agents habilités regroupés au siège et/ou au sein des entités territoriales des DREAL et DRIEE des régions concernées couvrant l'ensemble géographique du pôle.

L'ensemble des agents composant un pôle inter-régional a vocation à intervenir sur tout le territoire géographique composant ce pôle et éventuellement porter assistance à d'autres pôles.

Un dossier d'opération complexe est traité au plan technique et administratif en deux étapes distinctes correspondant à deux niveaux différents ayant chacun une fonction bien définie. Ces deux niveaux sont dénommés « opérateur » et « vérificateur soutien ».

NIVEAU	FONCTION
Opérateur	Agent ayant en charge le premier niveau des opérations complexes
Vérificateur soutien	Agent ayant en charge le soutien de l'opérateur et la vérification de l'opération

III.2. Applications informatiques

La gestion des dossiers est assurée dans chacun des pôles par des applications informatiques nationales dédiées :

- AGORAA, application de gestion des opérations de réception et actes associés, à compter du 4 janvier 2016, pour les réceptions à titre isolé et les réceptions individuelles complexes ;
- AGIR, application de gestion informatique des réceptions pour les réceptions par type (dans l'attente de la généralisation d'AGORAA à toutes les réceptions).

Ces applications permettent d'assurer les fonctions suivantes :

- l'enregistrement des demandes ;
- le suivi des dossiers entre les opérateurs, les vérificateurs soutiens et les approbateurs ;
- l'édition des documents de réception ;
- le suivi des délais ;
- l'établissement des statistiques d'activités ;
- le suivi des habilitations des agents.

III.3. Comité de coordination des pôles

La sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules s'appuie sur un comité de coordination des pôles qui se réunit à son initiative.

Le comité de coordination des pôles est composé des membres suivants :

- le sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules qui en assure la présidence ou son représentant, accompagné du chef du bureau « véhicules lourds et deux roues » ou son représentant et du chef du bureau « animation du contrôle technique déconcentré » ou son représentant ;

- le chef de la mission transports des matières dangereuses ou son représentant ;
- un directeur régional ;
- un chef de service en charge de l'activité véhicules au sein d'une région siège d'un pôle ;
- les coordonnateurs de chacun des pôles inter-régionaux ;
- le responsable du CNRV.

Ce comité est chargé d'examiner et de donner son avis, notamment sur les points ci-après :

- l'organisation des pôles inter-régionaux ;
- les dérogations éventuelles pour les qualifications des opérateurs et des vérificateurs soutiens ;
- les procédures de réception relatives aux opérations complexes ;
- les conclusions des évaluations des pôles ;
- les propositions d'améliorations du système mis en place.

Chaque année, la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules organise au moins une réunion du comité afin de faciliter les échanges entre ses membres. D'autres réunions occasionnelles peuvent être organisées en cas de besoin. Le secrétariat de ces réunions est assuré par un représentant de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules.

III.4. Organisation de chacun des pôles inter-régionaux

L'organisation de chaque pôle permet d'animer, orienter, assister, gérer et contrôler l'activité ainsi que d'encadrer les agents.

L'organisation et le management de chaque pôle inter-régional respectent les principes essentiels pertinents des normes ISO 9001 et 17020.

À ce titre, le fonctionnement du pôle est décrit dans un système qualité approuvé par les directeurs régionaux. Ce système qualité s'appuie sur celui des directions régionales du pôle lorsque celui-ci comprend dans son champ le processus de réception.

Le système qualité décrivant l'organisation d'un pôle inter-régional comprend *a minima* des procédures traitant de :

- la gestion des compétences et des habilitations ;
- la maîtrise des délais d'instruction ;
- la supervision de l'activité des opérateurs et des vérificateurs soutiens ;
- l'organisation des audits internes ;
- le traitement des remarques et des non-conformités.

L'organisation mise en place par un pôle inter-régional a pour objectif de satisfaire, en permanence, sur l'ensemble de son territoire, à la demande de réceptions complexes. Pour chaque pôle, l'objectif de performance à atteindre est d'instruire les dossiers et de délivrer les actes réglementaires dans le délai maximum de 60 jours.

IV. – RÔLE DES INTERVENANTS

IV.1. Les directeurs régionaux

Le directeur régional, siège du pôle inter-régional, s'assure de la mise en œuvre et du suivi de l'organisation du pôle visée au § III.4 ci-dessus en s'appuyant sur le coordonnateur du pôle désigné.

Chaque directeur régional veille à la bonne adéquation moyens/missions sur sa région.

Les directeurs régionaux prononcent les réceptions, par délégation du préfet, et assurent les mises à jour correspondantes.

Les directeurs régionaux peuvent déléguer au chef de service en charge de l'activité véhicules tout ou partie de la mission sur les opérations complexes.

IV.2. Le coordonnateur du pôle inter-régional

Le coordonnateur du pôle a en charge l'animation opérationnelle de l'activité « opérations complexes » du pôle auquel il appartient, en liaison avec tous les acteurs de chacune des régions concernées et notamment les responsables de l'activité véhicules de chacune des régions du pôle. Il s'assure que les dossiers sont bien traités par les niveaux adéquats. À ce titre, il a notamment pour mission :

- de veiller au bon fonctionnement du pôle et du système qualité mis en place ;
- d'élaborer en liaison avec les responsables de l'activité véhicules de chacune des régions du pôle et de faire approuver, par les directeurs régionaux, les documents d'organisation du pôle ;
- d'apporter un appui technique et réglementaire aux différents intervenants du pôle ;
- de mettre en place des pratiques communes pour chaque type d'opérations complexes, en particulier en veillant à ce que les instructions techniques nationales soient comprises et appliquées dans les régions concernées ;
- de s'assurer de la qualification des agents, y compris du maintien de leur habilitation ;
- de mettre en place des actions de formation internes dans le cadre des plans de formation propres à chaque région dont dépend le pôle ;
- de pallier l'absence éventuelle d'un vérificateur soutien ou d'un opérateur s'il dispose des habilitations correspondantes ou d'organiser son remplacement ;
- d'effectuer des contrôles internes et participer aux évaluations définies au point IX ci-après ;
- d'assurer la diffusion auprès de l'ensemble des intervenants, des documents internes du pôle, des textes et instructions nationales ;
- de suivre l'activité des agents intervenants ;
- de rendre compte de l'activité du pôle aux directeurs régionaux.

Le coordonnateur organise la supervision des opérateurs et des vérificateurs soutiens. Sur une période de 3 ans, pour chaque catégorie d'habilitation détenue, chaque opérateur et chaque vérificateur soutien sont évalués au moins une fois. L'évaluation est réalisée sur site, lors de l'examen d'un véhicule. Elle porte sur l'étendue des connaissances techniques et réglementaires et les méthodologies mises en œuvre.

Chaque année, le coordonnateur établit un compte rendu d'activité du pôle et en particulier, pour chaque opérateur et vérificateur soutien, un bilan de leur activité et de la formation continue suivie. Ce compte rendu est transmis à la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules par les directeurs concernés avant le 1^{er} mars de chaque année $n + 1$ pour l'activité de l'année n .

Le coordonnateur dépend hiérarchiquement du directeur régional de sa résidence administrative. Ce dernier veille à ce qu'il exerce sa mission conformément à la présente note.

Lorsque l'activité d'un pôle est insuffisante pour maintenir la compétence d'opérateur(s) et/ou de vérificateur(s) soutien(s) pour certaines catégories de véhicules ou en cas de besoins occasionnels, le coordonnateur d'un pôle peut solliciter le pôle voisin et/ou faire appel à la compétence d'un autre pôle dans des conditions fixées conjointement par les 2 pôles partenaires.

IV.3. Les opérateurs

L'opérateur a en charge le premier niveau des opérations complexes. Il instruit les dossiers présentés et procède à l'examen des véhicules, conformément à la réglementation de la réception correspondante.

L'opérateur est titulaire d'une habilitation « opérateur opérations complexes » pour la catégorie correspondant à l'opération réalisée. Il instruit la demande de réception. L'opérateur signe le procès verbal de réception. Il peut demander l'assistance du vérificateur soutien. Il transmet ensuite le dossier au vérificateur soutien.

Le territoire sur lequel l'opérateur est susceptible d'intervenir est constitué par la zone géographique du pôle auquel il appartient.

Au titre du soutien entre pôles, l'opérateur peut également intervenir occasionnellement dans d'autres régions.

IV.4. Les vérificateurs soutiens

Le vérificateur soutien est chargé du soutien de l'opérateur et de la vérification des opérations complexes. Son rôle consiste, en particulier, à :

- vérifier la bonne réalisation des opérations et notamment la conformité des dossiers avec les exigences réglementaires et le respect des procédures par l'opérateur ;
- participer, en tant que de besoin, à l'examen des véhicules ;
- conseiller l'opérateur, aussi bien sur le plan technique que réglementaire ;
- pallier l'absence d'opérateurs s'il dispose des habilitations correspondantes ;
- réaliser des opérations complexes en tant qu'opérateur dans le cadre de l'activité minimale exigée pour le maintien de son habilitation ;
- assurer le tutorat des nouveaux opérateurs.

Le vérificateur soutien vise (*via* AGORAA ou AGIR) les dossiers qu'il contrôle et les transmet, soit à l'opérateur pour compléments d'informations le cas échéant, soit à l'approbateur de la région concernée territorialement compétente qui prononce la réception.

Le vérificateur soutien est titulaire d'une habilitation « vérificateur soutien opérations complexes » pour la catégorie correspondant à l'opération réalisée.

Le territoire sur lequel le vérificateur soutien est susceptible d'intervenir est constitué par la zone géographique du pôle auquel il appartient.

Au titre du soutien entre pôles, le vérificateur soutien peut également intervenir occasionnellement dans d'autres régions.

Le vérificateur soutien a vocation à intervenir dans les formations à caractère national et peut être amené à participer aux groupes de travail nationaux.

V. – HABILITATION DES AGENTS DU PÔLE

V.1. Définitions

Qualification: valeur professionnelle d'un agent liée à sa formation (à partir du cahier des charges de l'annexe II pour l'opérateur et de l'annexe III pour le vérificateur soutien), ses aptitudes professionnelles et son expérience.

Habilitation: décision formelle du directeur régional désignant un agent qualifié pour procéder à la réalisation des opérations complexes selon le niveau « opérateur » ou « vérificateur soutien ».

V.2. Catégories d'habilitation des opérations complexes

Chaque catégorie d'opérations complexes correspond à une catégorie d'habilitation « opérateur » ou « vérificateur soutien » portant la même référence.

Les critères d'habilitation initiale ou de maintien « opérateur » ou « vérificateur soutien » sont présentés respectivement en annexes II et III.

Pour des raisons de souplesse dans les organisations de chacun des pôles, le coordonnateur peut admettre la règle particulière suivante :

L'AGENT QUI POSSÈDE L'HABILITATION correspondant à la catégorie d'opérations complexes n°...	... PEUT RÉALISER EN COMPLÉMENT des opérations complexes de la catégorie n°...
1 (réception complète de véhicules)	2, 3 et 5
2	3 et 5
3	5
4.2	4.1

V.3. Habilitation des opérateurs

L'annexe II présente les critères d'habilitation pour les opérateurs.

Une fiche d'habilitation est définie à l'annexe IV. Elle prend en compte les critères suivants :

- la formation initiale et continue ;
- les connaissances ;
- l'expérience dans le domaine considéré ;
- l'activité de l'agent.

Les habilitations des opérateurs sont délivrées par le directeur régional dont ils dépendent hiérarchiquement après avis du coordonnateur.

Le coordonnateur effectue ses propositions en liaison avec tous les intervenants, suivant des modalités définies au sein du pôle inter-régional. La décision d'habilitation précise la ou les catégorie(s) d'opération(s) couverte(s).

Cette habilitation est d'une durée limitée à trois ans. Elle est reconductible, si les critères de renouvellement sont remplis, dans les mêmes formes que celles de la délivrance de l'habilitation initiale.

La sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules est saisie des demandes de dérogations éventuellement nécessaires.

V.4. Habilitation des vérificateurs soutiens

Pour être habilité vérificateur soutien, un agent doit avoir été, au préalable, habilité opérateur et répondre aux critères de l'annexe III.

La demande d'habilitation comprend les informations prévues par le document de l'annexe IV.

Les habilitations des vérificateurs soutiens sont délivrées par le directeur régional dont ils dépendent hiérarchiquement après avis du coordonnateur.

Le coordonnateur effectue ses propositions en liaison avec les responsables de l'activité véhicules de chacune des régions du pôle, suivant des modalités définies au sein du pôle inter-régional. La décision d'habilitation précise la ou les catégorie(s) d'opération(s) couverte(s).

Cette habilitation est d'une durée limitée à trois ans. Elle est reconductible, si les critères de renouvellement sont remplis, dans les mêmes formes que celles de la délivrance de l'habilitation initiale.

La sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules est saisie des demandes de dérogations éventuellement nécessaires.

V.5. Validité des habilitations

Dans le cadre des échanges entre pôles, l'habilitation d'origine est nécessaire et suffisante pour la catégorie de réception considérée.

La mobilité d'un agent ne remet pas en cause son habilitation pour une activité donnée. Dans sa nouvelle affectation intervenant pendant la période de validité de cette habilitation, celle-ci est reconduite au vu de l'ensemble des activités exercées par l'agent dans son ancien poste, sur la proposition du nouveau coordonnateur.

VI. – PROCÉDURE SIMPLIFIÉE ET CONTRÔLE *A POSTERIORI*

Dans des conditions définies au sein du pôle inter-régional, pour les réceptions à titre isolé/ réceptions individuelles complexes uniquement, sur proposition motivée du vérificateur soutien, le coordonnateur peut accepter que le contrôle de vérification d'un dossier par ce vérificateur soutien, avant approbation de la réception, puisse ne pas être réalisé systématiquement.

Dans ce cas, une décision est formalisée par le coordonnateur du pôle en précisant l'opérateur concerné, le type de dossier considéré, la durée et les modalités du contrôle *a posteriori*.

Lorsque cette procédure est utilisée, un pourcentage qui ne peut pas être inférieur à 10 % du nombre de dossiers concernés sur une année calendaire est contrôlé *a posteriori* par un ou des vérificateur(s) soutien(s).

Ces contrôles font l'objet d'un enregistrement particulier sur AGORAA.

VII. – COOPÉRATION

En cas de nécessité, des pôles inter-régionaux peuvent coopérer pour mutualiser des compétences. Cette coopération peut s'inscrire dans la durée lorsque le niveau d'activité ne permet pas le maintien d'une habilitation. Les conditions particulières de cette coopération sont fixées librement par les pôles coopérateurs. Un modèle de convention figure en annexe VI de la présente note.

VIII. – CAS PARTICULIER DES CITERNES DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Sur avis de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules, le pôle Véhicules Est, auquel appartient la région Bourgogne - Franche-Comté, peut être sollicité pour assurer le tutorat de futurs opérateurs de la catégorie 4.2. A l'issue du tutorat, le coordonnateur du pôle rédige son avis sur l'aptitude du candidat à l'attention du coordonnateur du pôle d'affectation.

IX. – ÉVALUATION DES PÔLES INTERRÉGIONAUX VÉHICULES

À l'initiative de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules, les pôles inter-régionaux sont soumis périodiquement à une évaluation s'appuyant notamment sur la supervision des dossiers de réception.

Ces évaluations ont lieu au moins tous les trois ans pour chaque pôle.

Elles sont effectuées par une équipe comprenant au minimum, un représentant de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules, un coordonnateur ainsi qu'éventuellement un représentant de la MTMD.

En tant que de besoin, cette équipe peut être élargie à d'autres personnes choisies en fonction de leurs compétences.

L'étendue du programme d'évaluation peut être adaptée pour tenir compte de la performance du système qualité mis en œuvre au sein du pôle.

X. – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

La présente note n'est pas applicable pour ce qui concerne :

- les dossiers des opérations complexes traités par les agents de Mayotte, de La Réunion, de Guyane, de Martinique et de Guadeloupe, à l'exception des dispositions suivantes :
 - ces régions s'organisent pour identifier les dossiers relevant des opérations complexes ;
 - les dossiers sont examinés avant approbation de la réception, par des vérificateurs soutiens habilités appartenant au pôle Véhicules Nord ;
 - l'instruction des demandes de réception par le CNRV qui entrent dans le champ de la certification ISO 9001 de la DRIEE IDF.

La présente note sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Fait le 11 janvier 2016.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général de l'énergie et du climat,
L. MICHEL

ANNEXE I

NATURE DES OPÉRATIONS COMPLEXES

CATÉGORIES d'opérations complexes	CATÉGORIES DES VÉHICULES		RPT/NKS	RTI/RI
1	Véhicules de transport de personnes M2 M3.		RPT/NKS	Toutes RTI et RI, y compris : – aménagement; – et véhicule complet.
2	Véhicules de transport de marchandises N1 N2 N3. Cette catégorie comprend également les VASP classés en M1.		RPT/NKS	RTI et RI nécessitant des justificatifs concernant le freinage (hors essais simplifiés), y compris : – les constatations de conformité de véhicules incomplets; – CTTE neuve non conforme à un type réceptionné; – CTTE neuve de type original; – transformation non conforme type réceptionné.
3	Véhicules remorqués O3 O4.		RPT/NKS	RTI et RI nécessitant des justificatifs concernant le freinage, y compris : – les constatations de conformité de véhicules incomplets; – transformation non conforme type réceptionné.
4.1	Véhicules TMD.		RPT/NKS	Toutes RTI et RI.
4.2	Citernes.		RPT	Toutes RTI.
5	5.1	Véhicules agricoles «moteur».	RPT	RTI sur agricole / forestier automoteur : – non conforme à un type réceptionné; – de type original.
	5.2	Véhicules agricoles «remorqués».	RPT	RTI sur agricole / forestier remorqué : – non conforme à un type réceptionné; – de type original.
	5.3	Véhicules. Remorques. O1 O2.	RPT/NKS	
	5.4	Autres. Véhicules de la catégorie L. Engin spécial de catégorie A. Petit train touristique.	RPT	RTI sur transformation non conforme à un type réceptionné et type original : – cyclo, moto, tricycle et quadricycle à moteur non conforme à un type réceptionné; – cyclo, moto, tricycle et quadricycle à moteur de type original; – engin spécial catégorie A non conforme à un type réceptionné; – engin spécial catégorie A de type original; – petit train touristique.

ANNEXE II

HABILITATION DES OPÉRATEURS PROCÉDANT AUX OPÉRATIONS COMPLEXES

I. – NIVEAU DE QUALIFICATION INITIALE DES OPÉRATEURS – CAS GÉNÉRAL

Niveau de connaissance	Connaissances réglementaires: niveau examen professionnel technicien supérieur ou ingénieur. Connaissances techniques: niveau examen professionnel technicien supérieur ou ingénieur en matière de connaissances générales des véhicules et de freinage.									
Expérience	Au moins 6 mois d'expérience dans le domaine des réceptions de véhicules.									
Habilitation requise	Réceptions simples.									
Formation technique	Le candidat doit avoir réalisé, <i>a minima</i> , les formations par rapport aux catégories d'opérations:									
		1	2	3	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	5.4
	Module bases réglementaires et technologiques du code de la route.	X	X	X			X	X	X	X
	Module bases réglementaires et technologiques TMD.				X	X				
	* Modules opérationnels couvrant l'habilitation OS1.			X	X	X	X	X	X	X
	* Modules opérationnels couvrant l'habilitation OS2.	X	X							
	** Connaissance technique générale des équipements sous pression.					X				
	Module réceptions complexes.	X	X	X			X	X	X	X
	Module réceptions TMD.				X	X				
	Module TCP.	X								
	Module catégorie L.									X
	Module agricole.						X	X		
	Module regroupement 2: chocs [...] vision avant.	X	X	X			X	X	X	X
Module regroupement 3: essuie-glace et lave-glace [...] pneumatiques.	X	X	X			X	X	X	X	
Formation pratique ***	Habilitation CDR: avoir réalisé au moins 10 opérations complexes en double dans le délai maximal des trois dernières années, dont au moins 6 dans la catégorie d'opération recherchée (volume minimal pouvant être éventuellement augmenté selon l'évaluation portée par le coordonnateur).									
	Habilitation TMD (catégories 4.1 et 4.2): avoir réalisé au moins 5 opérations complexes en double dans le délai maximal des trois dernières années dans la catégorie d'opération recherchée (volume minimal pouvant être éventuellement augmenté selon l'évaluation portée par le coordonnateur).									
<p>* Un agent ayant une bonne expérience de l'activité véhicules peut être dispensé de ces stages sous réserve que les compétences correspondantes aient été acquises par ailleurs. Tous les modules ne sont pas obligatoires; ils seront sélectionnés par le coordonnateur selon le profil de l'agent.</p> <p>** Un agent ayant une bonne expérience de l'activité « appareils à pression ou équipements sous pression » peut être dispensé de ces stages sous réserve que les compétences correspondantes aient été acquises par ailleurs.</p> <p>*** Au besoin, un accord de collaboration peut être passé avec un autre pôle dont le volume d'activité, pour la catégorie considérée, permet une expérience dans un délai réduit.</p>										

Le tutorat: le rôle du tuteur prenant en charge l'agent consiste à assurer le suivi de la mise en application du plan de formation initiale, veiller ensuite à la réalisation d'opérations simples et complexes par un ou plusieurs opérateurs ou vérificateurs soutiens en présence du candidat, et, dans un second temps, lorsqu'il juge le candidat prêt, assister à la réalisation par celui-ci des opérations complexes dans la catégorie d'habilitation recherchée.

II. – LE RENOUVELLEMENT DE L'HABILITATION

Le renouvellement de l'habilitation est basé, à la fois, sur la formation continue et la réalisation d'une activité minimale.

La formation continue s'apprécie tous les six ans et porte sur les mêmes thèmes techniques ayant permis de délivrer l'habilitation initiale. On considérera que la formation continue est respectée sur cette période de six ans, si au moins un des points suivants est respecté :

- participation aux stages conduisant à l'habilitation initiale ;
- participation à des journées spécifiques de réactualisation ou de maintien des connaissances ;
- compétence reconnue par le coordonnateur.

L'agent habilité doit pouvoir justifier d'une activité minimale sur une période de 3 ans avec un minimum d'opérations complexes dans chacune des catégories d'habilitation CDR ou TMD détenues par l'agent :

- 5 (cinq) opérations en CDR ;
- 5 (cinq) opérations en TMD.

Le renouvellement pour une catégorie de réception tient compte des opérations de cette catégorie. Les possibilités offertes par les règles particulières du V.2 pourront être utilisées conformément aux exemples ci-après.

Exemples :

- un opérateur est habilité en catégories 2 et 3 ; il a réalisé 6 réceptions en catégorie 3 mais 3 en catégorie 2 ; son habilitation peut être renouvelée en catégorie 3 mais pas en 2 ;
- un opérateur est habilité en catégories 2 et 3 ; il a réalisé 6 réceptions en catégorie 2 mais 3 en catégorie 3 ; son habilitation peut être renouvelée en catégories 2 et 3.

III. – EXTENSION DE L'HABILITATION

En cas d'extension d'une habilitation sur une ou plusieurs autres catégories, il n'est pas demandé la participation aux stages requis pour la formation lorsque ceux-ci ont été effectués depuis moins de 6 ans ou que les compétences correspondantes ont été acquises par ailleurs.

Dans tous les cas, ces demandes sont soumises à l'avis préalable du coordonnateur qui sollicite en tant que de besoin une demande de dérogation auprès de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules.

ANNEXE III

HABILITATION DES VÉRIFICATEURS SOUTIENS PROCÉDANT AUX OPÉRATIONS COMPLEXES

I. – NIVEAU DE QUALIFICATION INITIALE DES VÉRIFICATEURS SOUTIENS – CAS GÉNÉRAL

Niveau de connaissance	Connaissances réglementaires: niveau examen professionnel technicien supérieur ou ingénieur. Connaissances techniques: niveau examen professionnel technicien supérieur ou ingénieur en matière de connaissances générales des véhicules et de freinage.									
Expérience	Au moins 6 mois d'expérience dans le domaine des réceptions de véhicules. Avoir effectué, en tant qu'opérateur, 6 opérations complexes CDR ou 5 opérations complexes TMD dans la catégorie d'habilitation considérée (au cours des 3 dernières années) ***.									
Habilitation requise	Le candidat doit être titulaire d'une habilitation «opérateur» dans la catégorie d'opération recherchée.									
Formation technique	Le candidat doit avoir réalisé, <i>a minima</i> , les formations par rapport aux catégories d'opérations:									
		1	2	3	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	5.4
	Module bases réglementaires et technologiques du code de la route.	X	X	X			X	X	X	X
	Module bases réglementaires et technologiques TMD.				X	X				
	* Modules opérationnels couvrant l'habilitation OS1.			X	X	X	X	X	X	X
	* Modules opérationnels couvrant l'habilitation OS2.	X	X							
	** Connaissance technique générale des équipements sous pression.					X				
	Module réceptions complexes.	X	X	X			X	X	X	X
	Module réceptions TMD.				X	X				
	Module TCP.	X								
	Module catégorie L.									X
	Module agricole.						X	X		
	Module regroupement 2: chocs [...] vision avant.	X	X	X			X	X	X	X
Module regroupement 3: essuie-glace et lave-glace [...] pneumatiques.	X	X	X			X	X	X	X	
<p>* Un agent ayant une bonne expérience de l'activité véhicules peut être dispensé de ces stages sous réserve que les compétences correspondantes aient été acquises par ailleurs. Tous les modules ne sont pas obligatoires; ils seront sélectionnés par le coordonnateur selon le profil de l'agent.</p> <p>** Un agent ayant une bonne expérience de l'activité «appareils à pression ou équipements sous pression» peut être dispensé de ces stages sous réserve que les compétences correspondantes aient été acquises par ailleurs.</p> <p>*** Au besoin, un accord de collaboration peut être passé avec un autre pôle dont le volume d'activité, pour la catégorie considérée, permet une expérience dans un délai réduit.</p>										

II. – ACTIVITÉ POUR LE RENOUELEMENT DE L'HABILITATION

Le renouvellement de l'habilitation est basé, à la fois, sur la formation continue et la réalisation d'une activité minimale.

La formation continue s'apprécie tous les six ans et porte sur les mêmes thèmes techniques ayant permis de délivrer l'habilitation initiale. On considérera que la formation continue est respectée sur cette période de six ans, si au moins un des points suivants est respecté:

- participation aux stages conduisant à l'habilitation initiale;
- participation à des journées spécifiques de réactualisation ou de maintien des connaissances;
- compétence reconnue par le coordonnateur.

L'agent habilité doit pouvoir justifier d'une activité minimale sur une période de 3 ans avec un minimum de vérification d'opérations complexes dans chacune des catégories d'habilitation CDR ou TMD détenues par l'agent :

- 15 (quinze) opérations en tant que vérificateur soutien ;
- 3 (trois) opérations en tant qu'opérateur (ou en double) portant sur la même catégorie d'opérations complexes.

Le renouvellement pour une catégorie de réception tient compte des opérations de cette catégorie. Les possibilités offertes par les règles particulières du V.2 peuvent être utilisées conformément aux exemples ci-après.

Exemples :

- un vérificateur soutien est habilité en catégories 2 et 3 ; il a réalisé 15 opérations en tant que vérificateur soutien en catégorie 3 mais 12 en catégorie 2 ; son habilitation peut être renouvelée en catégorie 3 mais pas en 2 ;
- un vérificateur soutien est habilité en catégories 2 et 3 ; il a réalisé 15 opérations en tant que vérificateur soutien en catégorie 2 et 12 en catégorie 3 ; son habilitation peut être renouvelée en catégories 2 et 3.

III. – EXTENSION DE L'HABILITATION

En cas d'extension d'une habilitation sur une ou plusieurs autres catégories, il ne sera pas demandé la participation aux stages requis pour la formation lorsque ceux-ci auront été effectués ou que les compétences correspondantes ont été acquises par ailleurs.

Dans tous les cas, ces demandes sont soumises à l'avis préalable du coordonnateur qui sollicitera en tant que de besoin une demande de dérogation auprès de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules.

ANNEXE IV

DEMANDE D'HABILITATION D'UN AGENT PROCÉDANT À DES OPÉRATIONS COMPLEXES

NIVEAU	OPÉRATEUR	VÉRIFICATEUR SOUTIEN
Pôle inter-régional «véhicules»:		
Nom, prénom:		
Affectation et position de l'agent dans l'organisation du pôle:		
Nombre d'années d'expérience dans l'activité «véhicules»:		

HABILITATIONS OBTENUES		
Niveau	Nature de l'activité véhicules	Date d'obtention

ACTIVITÉ			
Nature de l'activité véhicules Catégorie de réception	Périodes	Niveau opérateur Expériences des 3 dernières années	Niveau vérificateur soutien Expériences des 3 dernières années

FORMATION		
Formations suivies	Périodes	Raison en cas de dispense

Avis du tuteur: *(ne concerne que les opérateurs)*

(Date, nom et signature)

Avis du chef de service:

(Date, nom et signature)

Avis du coordonnateur du pôle:

(Date, nom et signature)

Avis de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules: *(ne concerne que les demandes de dérogations)*

(Date, nom et signature)

ANNEXE V

MODÈLE DE RAPPORT ANNUEL

1. Activité des réceptions complexes

Fait(s) marquant(s).

Nombre d'opérations complexes par département, par DREAL/DRIEE/DEAL et par catégories d'opérations complexes.

Variation par rapport à l'année $N - 1$.

Commentaires éventuels par catégories d'OC et/ou global.

Point particulier sur les principaux constructeurs/importateurs/transformateurs – aménageurs.

2. Activité par opérateur

Fait(s) marquant(s).

Nombre d'opérations complexes par opérateurs et par catégories d'opérations complexes.

Variation par rapport à l'année $N - 1$.

Habilitations (dont renouvellement) prononcées et refusées.

Commentaires éventuels.

3. Activité des vérificateurs soutiens

Fait(s) marquant(s).

Nombre d'opérations complexes contrôlées par opérateurs et par catégories d'opérations complexes.

Variation par rapport à l'année $N - 1$.

Contrôles au second niveau et *a posteriori*.

Habilitations (dont renouvellement) prononcées et refusées.

Commentaires éventuels.

4. Délais

Résultats globaux de traitement des dossiers.

Indicateurs: nombre de dossiers traités en moins 60 jours.

Commentaires éventuels pour les opérateurs et les vérificateurs soutiens.

5. Formation et réunions

Formation et réunions organisée par le pôle: intitulé, intervenant ou nom du formateur, lieu, durée, nombre de stagiaires.

Formation et réunions non organisée par le pôle: intitulé, intervenant ou nom du formateur, lieu, durée, nombre de stagiaires.

Commentaires éventuels.

6. Organisation du pôle

Vie du pôle: arrivées et départs des agents.

Évaluations.

7. Objectifs et perspectives pour l'année $N + 1$

8. Conclusion

ANNEXE VI

MODÈLE DE CONVENTION INTERPÔLES

Conformément aux dispositions de la note technique du, relative à l'organisation générale des pôles inter-régionaux « véhicules », et notamment son chapitre VII, la présente convention est établie entre :

- le pôle inter-régional[A]....., représenté par le directeur de la DREAL/DRIEE, siège du pôle et
- le pôle inter-régional[B]....., représenté par le directeur de la DREAL/DRIEE, siège du pôle,

en vue de définir les conditions de coopération entre lesdits pôles.

Article 1^{er}

Nature de la coopération

Le responsable du pôle[B]..... peut solliciter l'appui du pôle[A]..... pour :

[exemples]

- [qualifier un opérateur ou un vérificateur soutien en vue de son habilitation];
- [confier une réception complexe à un opérateur ou à un vérificateur soutien ayant l'habilitation requise].

À cet effet il adresse une demande au chef de service responsable du pôle[A]..... précisant la nature et la durée de l'appui.

L'appui sollicité peut prendre la forme, suivant les cas :

[exemples]

- [d'une formation organisée sur le site de et/ou d'un tutorat dans la région de l'agent à habiliter];
- [de la désignation d'opérateurs ou de vérificateurs soutiens de(s) la DREAL/DRIEE pour intervenir au premier niveau ou au deuxième niveau d'une ou plusieurs réceptions complexes relevant de(s) la DREAL/DRIEE].

Article 2

Mise en œuvre de l'appui

Le chef de service responsable du pôle[A]..... précise les modalités de mise en œuvre de l'appui sollicité. Il désigne, au besoin en concertation avec les autres chefs de services du pôle, les opérateurs et/ou vérificateurs soutiens devant intervenir.

Le chef de service responsable du pôle[A]..... fixe, au besoin en concertation avec les autres chefs de services du pôle, le planning des interventions nécessaires dans le cadre de l'appui sollicité en fonction de la charge de travail des agents au sein de son pôle. Le cas échéant, il informe au plus tôt le coordonnateur du pôle[B]..... de l'impossibilité de répondre à court terme à la demande d'appui sollicité.

Dans le cas de la réalisation de réceptions, il précise les règles de circulation des dossiers de réception.

Lorsqu'un agent du pôle[A]..... est ainsi désigné pour intervenir en tant qu'opérateur, il devient l'interlocuteur des constructeurs concernés rattachés au pôle[B]..... Toutefois, il doit veiller à tenir informée la DREAL/DRIEE territorialement compétente, de l'état d'avancement des réceptions en question et, le cas échéant, des difficultés rencontrées.

Pour leurs interventions, les agents qui interviennent en appui utilisent les procédures et méthodologies du pôle[A].....

Lorsqu'il s'agit d'organiser la formation d'un ou plusieurs agents, un programme est élaboré par les deux chefs de services responsables des pôles.

L'ensemble des modalités de mise en œuvre de l'appui font l'objet d'une formalisation écrite validée par les deux chefs de services responsables des pôles [A] et [B].

Article 3

Validation des réceptions

Conformément à la note technique du précitée, les réceptions concernées sont prononcées par le DREAL/DRIEE territorialement compétente sur la base d'une part, du procès-verbal de réception établi par l'opérateur et, d'autre part, de l'avis du vérificateur soutien.

Ces réceptions sont comptabilisées dans les statistiques du pôle[B]..... via les applications informatiques AGIR et AGORAA.

Article 4

Bilan annuel

Les rapports d'activité annuels des pôles [A] et [B] font état des enseignements tirés de la coopération cadrée par la présente convention sur le plan de l'organisation de l'activité au sein de chaque pôle, d'une part, et en matière d'adéquation missions/moyens, d'autre part.

Article 5

Déplacements

Le cas échéant, les frais de déplacement engagés par un agent du pôle[A]..... dans le cadre de cette convention, sont pris en charge par le service qui bénéficie de l'appui sollicité.

Pour le pôle [A]

À, le

*Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement (ou DRIEE)*

Pour le pôle [B]

À, le

*Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement (ou DRIEE)*