

**CIRCULAIRE N° 86-66 DU 29 SEPTEMBRE 1986**  
**relative à la réglementation sociale européenne**  
**dans les transports routiers**

---

Le Ministre délégué  
auprès du Ministre de l'Équipement, du Logement,  
de l'Aménagement du Territoire et des Transports  
Chargé des Transports

à

Messieurs les Préfets, Commissaires de la République de région ;  
Messieurs les Préfets, Commissaires de la République ;  
Messieurs les Directeurs Régionaux et Départementaux de  
l'Équipement (sous-couvert de Messieurs les Préfets, Commissaires de  
la République de région et de département) ;  
Messieurs les fonctionnaires de l'Inspection du Travail des  
Transports ;

(Pour attribution)

Le Conseil des Ministres des Transports des Communautés Européennes a adopté le 20 décembre 1985 deux règlements n° 3820/85 et 3821/85, qui se substituent aux règlements CEE n° 543/69 et 1463/70 et qui entrent en vigueur le 29 septembre 1986 et s'appliquent donc directement sur le territoire français à compter de cette date.

Ces deux règlements constituent ce qu'il est convenu d'appeler la réglementation sociale européenne dans les transports routiers, qui s'applique à l'ensemble des conducteurs (salariés, non salariés, français, étrangers, compte d'autrui, compte propre). Ils s'intègrent à l'ensemble des textes régissant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés, fondés sur l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière.

Pour ce qui concerne les conducteurs salariés du transport pour compte d'autrui et pour compte propre, cette réglementation européenne s'applique concurremment avec la réglementation interne française relative à la durée du travail, résultant du Code du Travail et de ses textes d'application.

.../...

2.

La nouvelle réglementation apporte une plus grande souplesse, répondant à la volonté de mieux prendre en compte les conditions particulières qui sont celles du transport routier, tout en poursuivant la réalisation des trois objectifs qui avaient initialement conduit à la mise en place d'une réglementation dans ce domaine.

Il s'agit en premier lieu d'améliorer la sécurité routière. Il est en effet incontestable que durées de conduite excessives et temps de repos insuffisants ou mal répartis sont à l'origine de nombre d'accidents de la circulation dont sont victimes aussi bien les conducteurs routiers eux-mêmes que les autres usagers de la route.

Cette réglementation vise également à favoriser l'amélioration des conditions de travail et de vie des conducteurs routiers qui exercent un métier difficile indispensable à l'activité économique du pays. Ceci implique la réalisation d'un certain équilibre entre les périodes de conduite et de repos quotidiens et plus généralement entre le temps consacré aux activités professionnelles et celui disponible pour des activités personnelles.

Dernier objectif recherché enfin, mais qui n'est pas le moins important, l'harmonisation des conditions de concurrence. En effet, les charges de personnel représentent une part importante du coût du transport. Il est donc particulièrement nécessaire, et cela plus encore dans la perspective de la réalisation du marché communautaire unique, que les "règles du jeu" soient les mêmes pour tous, dans l'ensemble des pays de la communauté, quels que soient la nationalité et le statut du conducteur et le type de transport effectué.

La volonté d'aboutir à la plus grande simplification possible a en outre présidé à l'élaboration de ces textes qui résultent de longues négociations et traduisent un compromis entre dix Etats-membres dont les positions de départ étaient parfois assez éloignées. Toutefois, en raison de la nécessité de prendre en compte les spécificités de certains types de transport (de longue distance, de voyageurs notamment) ou de certaines situations (éloignement du domicile par exemple), des aménagements aux quelques règles simples relatives à la conduite et au repos constituant la base de cette réglementation ont dû être prévus.

La première partie de la présente circulaire a pour objet principal d'analyser et de commenter les nouvelles dispositions de la réglementation à l'intention des agents habilités à effectuer les contrôles. Elle devrait permettre également à l'ensemble des autres personnes concernées, à savoir responsables d'entreprise, conducteurs routiers, et autres intervenants dans la chaîne de transport, d'en avoir une bonne connaissance, l'information étant une des conditions essentielles pour que la nouvelle réglementation soit appliquée dans les faits.

La seconde partie est consacrée aux conditions dans lesquelles les fonctionnaires et agents habilités à contrôler doivent exercer leur action en ce domaine.

En conclusion, des instructions sont données aux corps de contrôle afin que cette réglementation soit effectivement appliquée.

J'appelle votre attention sur la période transitoire de trois mois, jugée nécessaire à l'adaptation des conditions d'exploitation des entreprises, durant laquelle le contrôle s'effectuera sur la base, soit des règles antérieurement pratiquées, soit du nouveau règlement, comme cela est plus explicitement précisé en fin de circulaire.

.../...

S O M M A I R E

Pages

PREMIERE PARTIE : ANALYSE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATIONA - De nouvelles définitions (Règlement 3820/85)

|  |   |
|--|---|
| 1°) Le transport par route (article 1) | 6 |
| 2°) Les personnels visés (article 1)   | 6 |
| 3°) La semaine (article 1)             | 6 |
| 4°) Le repos (article 1)               | 7 |

B - De nouvelles normes en matière de conduite (Règlement 3820/85)

|  |   |
|--|---|
| 1°) La conduite continue (article 7)                                       | 7 |
| 2°) La conduite journalière (article 6)                                    | 8 |
| 3°) La règle des six périodes ou jours de conduite consécutifs (article 6) | 8 |
| 4°) La conduite par période de deux semaines consécutives (article 6)      | 9 |

C - De nouvelles normes en matière de repos (Règlement 3820/85)

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 1°) Le repos journalier (article 8)   | 9  |
| 2°) Le repos hebdomadaire (article 8) | 10 |

D - Le champ d'application du Règlement 3820/85

|   |    |
|---|----|
| 1°) Les exemptions de plein droit (article 4) | 11 |
| 2°) Les dérogations nationales (article 13)   | 12 |

.../...

**DEUXIEME PARTIE : LES MODALITES DU CONTROLE**

**A - Caractéristiques du contrôle** 14

**B - Le contrôle sur route**

1°) Les agents habilités 16

2°) La spécificité du contrôle sur route 16

3°) La vérification des dispositifs de contrôle 16

- a) l'appareil de contrôle (chronotachygraphe)
- b) les documents manuscrits

4°) Les normes à contrôler 19

5°) Le bulletin de contrôle 19

6°) Les mesures à prendre 20

- a) l'immobilisation
- b) la consignation

**C - Le contrôle en entreprise**

1°) Les agents habilités 21

2°) La spécificité du contrôle en entreprise 21

3°) Les modalités du contrôle en entreprise 21

.../...

5.

Pages

**D - Les sanctions**

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1°) La poursuite des infractions    | 22 |
| 2°) La rédaction des procès-verbaux | 23 |

**E - Le suivi du contrôle**

|   |    |
|---|----|
| 1°) Le contrôle des équipages français à l'étranger | 23 |
| 2°) Le contrôle des équipages étrangers             | 24 |
| 3°) Les statistiques du contrôle                    | 24 |

\*

\* \*

Conclusion : Exercice du contrôle et période transitoire.

.../...

## PREMIERE PARTIE

### ANALYSE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION

Elle porte sur certaines définitions importantes, les normes de conduite et de repos, le champ d'application de la réglementation et les moyens de contrôle.

#### A - De nouvelles définitions (Règlement 3820/85, article 1)

##### 1°) Le transport par route :

Le nouveau règlement complète la définition du transport par route en précisant qu'il s'agit de "tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public...". Sont donc exclus de l'application du règlement les transports par route effectués exclusivement sur des voies privées non ouvertes à la circulation publique. C'est le cas notamment des déplacements dans l'enceinte de certains ports et aéroports.

##### 2°) Les personnels visés :

Sont dorénavant visés par la nouvelle réglementation les seuls conducteurs. Ne sont donc plus concernés les autres membres d'équipage, à savoir les convoyeurs et receveurs sauf pour les dispositions relatives à l'âge (article 5) qui doit être d'au moins 18 ans.

##### 3°) La semaine :

Elle est désormais calendaire - et donc fixe - et remplace la semaine glissante (période de sept jours consécutifs). Elle commence le lundi à 0 heure et se termine le dimanche à 24 heures. C'est donc cette période ainsi définie qui doit servir de cadre pour la détermination des durées de conduite sur deux semaines consécutives et de repos hebdomadaire.



.../...

7.

4°) Le repos :

Cette notion est utilisée en matière de repos journalier et de repos hebdomadaire. Il est défini comme toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.

Ne constituent donc pas du repos :

- une période pendant laquelle le conducteur exerce une autre activité que la conduite retracée sous le signe :  , ou est en disponibilité, retracée sous le signe :  . Par disponibilité, il faut entendre les temps d'attente et les temps passés à côté d'un conducteur ou sur une couchette pendant la marche du véhicule, (article 15 § 3c du règlement CEE n° 3821/85).,

- une période de repos inférieure à une heure. Ceci a son importance pour le décompte du repos journalier lorsqu'il est fractionné.

- les périodes d'interruption de conduite ou pauses (article 7 §5).

B - De nouvelles normes en matière de conduite (Règlement 3820/85)

Elles résultent soit de la modification de normes existantes, soit de la création d'une nouvelle règle.



1°) La conduite continue (article 7) :

La durée maximale de conduite continue est fixée pour l'ensemble des véhicules à 4 h 30.

L'interruption de conduite, qui est ici dénommée "pause" pour éviter toute confusion avec le repos journalier, devient la même pour toutes les catégories de véhicules, plus aucune distinction n'étant faite entre les véhicules longs et lourds et les autres véhicules.

Elle est fixée à 45 minutes et peut être remplacée par des pauses d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou situées immédiatement après cette conduite.

Le règlement prévoit que, après 4h30 de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos. Par période de repos, il faut entendre un repos hebdomadaire ou un repos journalier, tel que défini à l'article 8. Dans le cas de fractionnement du repos journalier, il s'agit de la période d'au moins 8 heures consécutives. C'est ainsi qu'un conducteur, qui effectue deux périodes de conduite continue de 4h30, plus une période de 1 heure pour atteindre le maximum journalier de 10 heures, doit avoir deux interruptions de conduite d'au moins 45 minutes. Par contre, un conducteur qui n'effectue que deux périodes de conduite continue de 4h30 et qui prend ensuite un repos d'au moins 8 heures, doit avoir au minimum une interruption d'au moins 45 minutes entre lesdites périodes.

Le temps de disponibilité () est désormais considéré comme interrompant également la durée de conduite continue. Par contre, tous les temps de travail () autres que la conduite ne constituent pas une pause.

.../...

8.

2°) La conduite journalière (article 6) :

La définition de la conduite journalière reste la même que dans l'ancien règlement à savoir l'addition de toutes les périodes de conduite comprises entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire. Il n'y a donc pas, à la différence de la notion de semaine, de référence aux journées calendaires (lundi, mardi, ...).

La durée maximale de conduite journalière est fixée à 9 h et peut être portée à 10 h deux fois par semaine calendaire.

3°) La règle des six périodes ou jours de conduite consécutifs (article 6) :

a) cas général :

Juridiquement, la norme de conduite hebdomadaire, précédemment limitée à 48 heures, a disparu.

En fait, la durée de conduite hebdomadaire demeure cependant limitée en raison de l'intervention d'une règle nouvelle qui limite le nombre de jours consécutifs de conduite et instaure donc un "butoir" hebdomadaire.

En effet, l'article 6 2e alinéa stipule qu'après six périodes de conduite journalières le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire. De la combinaison de cet alinéa avec le 1er alinéa du même article, qui définit le terme de "période de conduite journalière", il résulte qu'un conducteur ne peut conduire consécutivement plus de quatre fois 9 heures et deux fois 10 heures. Lorsqu'il atteint ce total de 56 heures, il doit obligatoirement prendre un repos hebdomadaire.

Le 3ème alinéa du même article 6 permet à un conducteur, qui a effectué six périodes de conduite journalière dont la durée totale est inférieure à 56 heures, de conduire pendant le 6e jour, dans la limite du maximum de 56 heures.

Cette nouvelle norme peut se résumer par une double interdiction :

- interdiction d'effectuer plus de 56 heures de conduite par semaine calendaire

- interdiction de conduire plus de six jours consécutifs.

A l'issue de ces six périodes ou six jours de conduite, un repos hebdomadaire est obligatoirement pris.

Pour les conducteurs salariés, il est rappelé que le Code du Travail limite la durée hebdomadaire maximale du travail.

.../...



9.

b) cas particulier des transports occasionnels internationaux de voyageurs :

En raison de la spécificité de certains de ces transports (du type circuits tour d'Europe portant sur plus d'une semaine), le nombre de 6 jours ou périodes est porté à 12.

Cela revient en pratique à permettre le report à la semaine suivante d'un repos hebdomadaire et le cumul de deux repos hebdomadaires toutes les deux semaines. Une telle possibilité existait déjà dans le précédent règlement, mais sous une forme et dans des conditions différentes. Dans le règlement actuel, cette disposition s'applique toute l'année.

Dans ce cas particulier, la durée de conduite sur les deux semaines ne peut dépasser 90 heures.

4°) La conduite par période de deux semaines consécutives (article 6) :

La durée maximale sur deux semaines consécutives est ramenée de 92 à 90 h.

Elle se calcule semaine par semaine, de manière "glissante" :

ex : semaine 1 + semaine 2 ≤ à 90 h  
semaine 2 + semaine 3 ≤ à 90 h  
semaine 3 + semaine 4 ≤ à 90 h etc...

C - De nouvelles normes en matière de repos  
(Règlement 3820/85, article 8)

1°) Le repos journalier :

Hormis le cas du double équipage, la durée minimale du repos journalier est fixée à 11 h par période de 24 heures pour tous les conducteurs, sans distinction entre transport de voyageurs et transport de marchandises. Cependant cette règle générale fait l'objet des aménagements suivants :

a) possibilité de réduction :

Le repos peut être réduit à 9 h consécutives trois fois par semaine. Un repos de durée équivalente à la réduction doit être accordé au conducteur avant la fin de la semaine suivante et être accolé, en application du paragraphe 6 de l'article 8, à un autre repos d'au moins 8 h. La compensation ne peut donc être donnée sous forme de périodes de repos réparties çà et là à l'intérieur d'une journée de travail. C'est ainsi qu'un conducteur, dont le repos journalier a été

.../...

10.

réduit à 9 h une fois dans la semaine, doit bénéficier en compensation de 2 h de repos supplémentaires, rattachées à un autre repos journalier ou hebdomadaire dans la semaine en cours ou dans la semaine qui suit (il est rappelé qu'il s'agit de semaines calendaires).

b) possibilité de fractionnement :

Le repos peut être fractionné en deux ou trois périodes, sous réserve que soient remplies trois conditions :

- 1) la durée totale du repos journalier doit être portée à 12 h
- 2) l'une de ces périodes doit être d'au moins 8 h consécutives
- 3) le reliquat doit être accordé dans la journée en deux périodes au maximum ; chacune de ces périodes doit être d'au moins une heure. Il est précisé par ailleurs que les temps d'interruption de conduite continue ne peuvent être pris en compte dans le calcul du repos journalier lorsqu'il y a fractionnement. C'est ainsi qu'un conducteur, qui prend une pause de deux heures entre deux périodes de conduite continue de 4h30, doit être considéré comme ayant pris une interruption de 45 minutes et un repos de 1h15. Ce repos de 1h15 peut être pris en compte dans le calcul du repos journalier en cas de fractionnement de ce dernier.

En cas de double équipage, le repos journalier est fixé à 8 h consécutives par période de 30 h. N'est pas considéré comme repos le temps passé en couchette alors que le véhicule est en mouvement.

2°) Le repos hebdomadaire :

Dans le nouveau règlement, la notion de repos hebdomadaire inclut le repos hebdomadaire au sens de l'ancien règlement et le repos journalier qui y est accolé.

La durée normale du repos hebdomadaire est fixée à 45 h consécutives.

Elle peut être réduite :

- soit à 36 h s'il est pris au point d'attache du véhicule ou du conducteur (repos au domicile)
- soit à 24 h s'il est pris en dehors de ces lieux (repos hors domicile).

Toute réduction fait l'objet d'un repos de durée équivalente accordé en bloc. Cette compensation doit avoir lieu dans les trois semaines suivant la semaine concernée. Comme en matière de repos journalier, la compensation des repos hebdomadaires non pris doit être rattachée à un autre repos d'au moins 8 h.

Cela signifie que les compensations doivent être nécessairement accolées soit à un repos journalier, soit à un repos hebdomadaire.

11.

En raison du système de la semaine fixe retenu dans le nouveau règlement, celui-ci prévoit que, lorsque le repos hebdomadaire est "à cheval" sur deux semaines (par exemple repos commençant le samedi à midi et se terminant le lundi à 9 h), ce repos doit être considéré en bloc et rattaché à l'une ou l'autre des deux semaines. La détermination de la semaine de rattachement résulte naturellement de l'enchaînement chronologique des repos hebdomadaires.

#### D - Le champ d'application du Règlement 3820/85

Plusieurs catégories de véhicules sont placées hors du champ d'application du règlement 3820/85, à la suite soit d'exemptions de plein droit, soit de dérogations nationales.

##### 1°) Les exemptions de plein droit (article 4) :

Treize catégories de véhicules ne sont plus soumises au règlement 3820/85 au lieu de neuf précédemment.

Le texte est suffisamment clair pour ne pas appeler de commentaire, sauf pour les cas suivants :

- "véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km à l'heure" : cette disposition vise notamment les tracteurs agricoles, dont la vitesse ne peut par construction excéder 30 km/h.

La disposition prévue à l'article 13 § k permettant à chaque Etat-membre d'accorder des dérogations sur son territoire pour les tracteurs exclusivement affectés à des travaux agricoles et forestiers ne vise que les tracteurs dont la vitesse est supérieure à 30 km/h, puisque, comme il est dit ci-dessus, les autres sont exemptés de plein droit. Cette dérogation ne concerne pas la France, dans la mesure où l'article R 138 du Code de la route réserve l'appellation de tracteur agricole aux véhicules dont la vitesse ne peut dépasser 30 km/h.

- "véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage" : l'exemption est justifiée en cas de catastrophe naturelle (inondation, tremblement de terre...) afin d'assurer la protection de la population et de veiller à sa sécurité.

- "véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales" : cette catégorie était déjà exemptée de l'application du règlement 543/69. Elle recouvre notamment les véhicules dotés d'équipements de réanimation, de radiologie, les camions-laboratoires effectuant la collecte du sang.

- "véhicules spécialisés de dépannage" : cette catégorie était déjà également exemptée de l'application du règlement 543/69. Il est cependant utile de préciser ces termes. Sont considérés comme véhicules spécialisés de dépannage, les véhicules dotés d'équipements spécifiques tels que grues, treuils et autres dispositifs techniques qui vont déplacer des véhicules en panne ou accidentés aux fins de réparation dans un rayon proche de leur établissement d'attache.

.../...

12.

Ce sont toutes ces conditions, à savoir :

- . aménagement éventuel d'un engin de levage
  - . utilisation exclusive pour le dépannage (le véhicule ne peut effectuer une opération de transport classique)
  - . importance relativement faible de la conduite dans l'ensemble de l'activité du dépanneur-conducteur
- qui justifient que ces véhicules ne soient pas soumis à la réglementation européenne.

Ainsi une société n'effectuant pas les réparations elle-même et dont le rayon d'action s'étend sur plusieurs départements est considérée, pour l'application de cette réglementation, comme effectuant du transport de véhicules et ne peut donc être exemptée de l'application des dispositions du règlement.

- "véhicules subissant des tests sur route à des fins d'améliorations techniques, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation" : cette dérogation existait déjà pour les véhicules subissant des tests mais était laissée à l'appréciation des Etats-membres. Elle est dorénavant de droit.

- "véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés" : cette disposition ne vise bien évidemment pas les transports effectués pour le compte d'autrui, ou effectués par un industriel ou un commerçant pour son propre compte. En effet, il s'agit là de transports effectués dans un but professionnel. Elle concerne les véhicules appartenant à des personnes physiques ou associations transportant leurs propres biens, (par exemple un cheval à un champ de course, un bateau à un port ou des canoës-kayaks vers une rivière), l'utilisation épisodique d'une remorque (ou d'un équipement lourd) entraînant un dépassement du PTAC de 3,5 tonnes et donc la soumission au règlement si aucune exemption n'était prévue.

- "véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail" : cette dérogation était déjà prévue, mais n'avait pas été utilisée par la France. Elle est désormais accordée de plein droit. Elle ne concerne pas tous les transports de lait mais seulement le ramassage dans les fermes, c'est-à-dire chez les producteurs.

Cas particulier : Dans l'ancien règlement les véhicules des services publics ne concurrençant pas les transporteurs professionnels relevaient des exemptions de plein droit. Dans la nouvelle réglementation, ces mêmes véhicules relèvent désormais des dérogations nationales. Toutefois, ils continuent à bénéficier jusqu'au 1er janvier 1990 de l'exemption de plein droit en application de l'article 18 §1 du règlement 3820/85.

## 2°) Les dérogations nationales (article 13) :

L'article 13 du règlement 3820/85 permet à chaque Etat-membre d'accorder des dérogations sur son territoire, pour tout ou partie du règlement, pour les transports effectués au moyen de certaines catégories de véhicules.

13.

Les textes relatifs à ces dérogations n'étant pas encore intervenus, il a été décidé de maintenir les dérogations en vigueur sous l'empire des précédents règlements.

En conséquence, les véhicules énumérés ci-après continuent à bénéficier de la dispense de chronotachygraphe qui leur était accordée par l'arrêté du 3 août 1979.

- les véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinées à la consommation humaine

- les véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux

- les véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte, ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, l'exercice du culte, des opérations de prêts de livres, disques ou cassettes, des manifestations culturelles ou des expositions, et spécialement équipés à ces fins.

Un texte réglementaire reprenant les dispositions de l'arrêté de 1979 interviendra prochainement.

\*

\* \*

.../...

## DEUXIEME PARTIE

### LES MODALITES DU CONTROLE

Dans cette partie, sont données un certain nombre d'instructions à l'ensemble des agents chargés du contrôle de la réglementation sociale européenne, quelle que soit l'administration dont ils relèvent.

#### A - Caractéristiques du contrôle

Le contrôle de la réglementation sociale européenne doit répondre à certains critères exposés ci-dessous :

##### 1°) Le contrôle doit être général :

- il doit s'effectuer à la fois sur la route et en entreprise
- il vise aussi bien les transports publics (compte d'autrui) que les transports privés (compte propre)
- il porte aussi bien sur les transports de voyageurs que sur les transports de marchandises
- il concerne tous les conducteurs circulant en France, et donc les étrangers comme les nationaux.

##### 2°) Le contrôle doit être permanent :

- il doit s'exercer de façon continue et donc ne pas se présenter principalement sous la forme d'opérations ponctuelles de type "coups de poing" sans lendemain
- il peut avoir lieu tous les jours de la semaine et à tout moment. L'organisation périodique de contrôles le dimanche et les jours fériés ainsi que de nuit permet d'éviter que toute une catégorie de trafic, qui a lieu à ces moments là, échappe à tout contrôle.

.../...

3°) Le contrôle doit être coordonné :

Des relations constantes doivent exister entre :

- les divers services de contrôle des transports, tant sur le plan départemental que sur le plan régional. Il est en effet indispensable d'harmoniser les opérations de contrôle, que ce soit au niveau des entreprises contrôlées, de la répartition des disques à prélever dans chaque département... Ce rôle d'animation et de coordination incombe aux Directeurs Régionaux de l'Equipement en application des dispositions de la circulaire n° 86-26 du 12 mars 1986

- les diverses administrations chargées du contrôle de cette réglementation : le Directeur Régional de l'Equipement, sous l'autorité du Préfet, Commissaire de la République de région, doit organiser des réunions périodiques (au moins une fois par semestre) afin de porter une appréciation sur les résultats du contrôle de cette réglementation lors du semestre précédent et de fixer les orientations pour le semestre à venir : axes à contrôler principalement, opérations particulières sur certains types de transport... L'existence des bulletins de contrôle devrait faciliter cette appréciation.

4°) Le contrôle doit être efficace :

- il doit s'axer prioritairement sur les entreprises dont le comportement à l'égard de la réglementation sociale européenne apparaît particulièrement critiquable, car elles créent des distorsions de concurrence préjudiciables à l'ensemble des entreprises de transports

- il doit sanctionner les infractions les plus graves, et en particulier celles commises de façon systématique ou répétée, qui de ce fait compromettent la sécurité routière

- le contrôle sur route ne doit pas se renouveler trop souvent dans les mêmes lieux ni aux mêmes heures afin de conserver son caractère impromptu

- il implique l'existence de contacts, même informels, avec les autorités judiciaires. Les poursuites sont en effet généralement beaucoup mieux exercées lorsque les magistrats sont informés de la gravité des infractions à la réglementation sociale. A cet égard, il est précisé que la procédure de l'amende forfaitaire, instaurée par la loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985, n'est pas applicable aux infractions à la réglementation sociale européenne.

.../...

## B - Le contrôle sur route

1°) Sont habilités à effectuer des contrôles sur route plusieurs corps de fonctionnaires énumérés à l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée : inspecteurs, contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres, inspecteurs et contrôleurs du travail, gendarmes, agents de police, (polices urbaines, CRS, police de l'air et des frontières), agents des douanes.

2°) La spécificité du contrôle sur route :

il présente l'intérêt :

. d'être immédiat et donc de permettre de constater l'infraction en cours et de prendre éventuellement les mesures qui s'imposent au regard de la sécurité routière

. de viser tous les véhicules quels que soient leur nationalité ou le type de transport effectué (voyageurs et marchandises, compte propre et compte d'autrui)

. de vérifier l'installation, le fonctionnement et la bonne utilisation de l'appareil de contrôle

. de toucher indistinctement un grand nombre d'équipages en raison de la brièveté de chaque contrôle puisque l'examen ne porte que sur les quelques journées les plus récentes.

3°) La vérification des dispositifs de contrôle :

a) l'appareil de contrôle (chronotachygraphe) :

Le contrôle doit porter sur la présence d'un appareil homologué CEE, sa conformité (scellements, vérification périodique), son bon fonctionnement et son utilisation correcte. Il y a lieu de poursuivre les infractions constatées et en particulier le défaut de vérification périodique. Cette vérification, qui doit avoir lieu au moins tous les deux ans, permet de contrôler l'état de bon fonctionnement de l'appareil.

En ce qui concerne la feuille d'enregistrement (disque), il convient de vérifier que le disque est adapté à l'appareil, que les renseignements devant figurer dans la partie centrale y sont bien portés, et que les enregistrements sont corrects et concordants d'un disque à l'autre.

.../...



Selon les dispositions du précédent règlement, les conducteurs devaient être en mesure de présenter à toute demande des agents de contrôle :

- . le disque en cours d'enregistrement, plus les disques couvrant la période de sept jours précédant le contrôle, en transport international

- . le disque en cours d'enregistrement, plus les disques correspondant aux deux jours précédant le contrôle.

Désormais, le conducteur doit présenter tous les disques de la semaine en cours, et le disque du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit, disposition qui s'applique indistinctement aux transports nationaux et internationaux.

Lorsqu'un conducteur n'exerce aucune activité (notamment pour congé annuel, congé de maladie ...) pendant la semaine qui précède le jour du contrôle et n'est donc pas en mesure de présenter le disque en cause, il doit alors remettre une attestation signée par l'employeur et revêtue du cachet de l'entreprise indiquant que celui-ci n'a pas travaillé pendant le laps de temps considéré.

Lorsqu'un conducteur n'a pas exercé d'activité pendant un ou plusieurs jours de la semaine en cours, il doit pouvoir le justifier lors du contrôle par tout moyen approprié et notamment l'attestation de l'entreprise, les disques eux-mêmes sur lesquels les informations permettent de prouver que le véhicule n'a pas roulé... Si l'agent de contrôle éprouve un doute sérieux sur le fait que le conducteur présente bien le disque du dernier jour de la semaine précédente ou tous les disques utilisés dans la semaine, il peut alors demander qu'une vérification soit faite dans l'entreprise par la Direction Régionale de l'Équipement dans le ressort de laquelle l'entreprise a son siège.

En cas de panne totale ou partielle de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer aussitôt que possible. Cependant si le retour au siège n'a lieu qu'après une période excédant une semaine, la réparation doit être effectuée en cours de route. Le conducteur a obligation de reporter les indications relatives à ses activités :

- soit manuellement sur le disque sur lequel les enregistrements ont été interrompus
- soit sur une feuille appropriée.

b) les documents manuscrits :

- . l'horaire et le registre de service :

ces documents demeurent les documents de contrôle prévus pour l'exécution des transports réguliers nationaux de voyageurs ainsi que pour les transports réguliers internationaux de voyageurs de courte distance, c'est-à-dire dont les terminaux de la ligne ne se trouvent pas à plus de 50 km à vol d'oiseau d'une frontière entre deux Etats membres et dont le parcours de ligne n'excède pas 100 km.

18.

Par contre, le règlement 3820/85 instaure l'obligation d'utiliser l'appareil de contrôle pour les transports réguliers internationaux de voyageurs de longue distance (c'est-à-dire autres que ceux évoqués ci-dessus), obligation effective seulement à compter du 1er janvier 1990. En attendant, si ces véhicules ne sont pas munis d'un appareil, leurs conducteurs doivent tenir un extrait du registre et une copie de l'horaire de service.

Cas particuliers : les transports d'écoliers de plus de neuf places ainsi que certains services réguliers demeurent assujettis à l'utilisation du chronotachygraphe. Les services réguliers de voyageurs étant exemptés par le précédent règlement européen de l'obligation d'utilisation de l'appareil de contrôle, le Gouvernement avait estimé nécessaire, pour des raisons de sécurité routière évidentes, de l'imposer pour les transports scolaires ainsi que pour les services réguliers effectués à bord de véhicules de plus de 23 places sur un parcours de plus de 150 km. Cet impératif demeurant, cette disposition est maintenue.

En ce qui concerne plus précisément les transports d'écoliers, il est indiqué que les véhicules de plus de 9 places effectuant un service destiné à assurer, à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement et pouvant être ouvert à d'autres usagers, tel que défini dans le décret n° 84-322 du 3 mai 1984, demeurent soumis à l'obligation d'utilisation du chronotachygraphe.

. le livret individuel de contrôle :

pour tous les transports soumis au règlement 3820/85, le contrôle des dispositions dudit règlement ne s'effectue désormais que sur la base des disques ou de l'horaire de service.

Cependant le livret demeure un des documents de contrôle de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) pour les transports relevant de cet accord.

L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté Economique Européenne ayant rendu la réglementation européenne applicable dès le 1er janvier 1986 aux transports internationaux espagnols et portugais, le champ d'application de cet accord est maintenant assez restreint compte tenu des courants de trafic.

.../...

4°) Les normes à contrôler :

Les normes à contrôler sont celles du règlement. Elles sont précisées dans la première partie.

En raison du nombre de disques que l'agent de contrôle peut exiger du conducteur, les contrôles sur route portent essentiellement sur la vérification des temps suivants :

- conduite continue et interruptions
- conduite journalière
- repos journalier

Les disques produits doivent permettre également de vérifier le repos hebdomadaire, tout spécialement pour les véhicules pour lesquels leur contrôle en entreprise n'est pas possible.

5°) Le bulletin de contrôle :

Comme cela avait été prescrit à plusieurs reprises et notamment dans la circulaire du 15 janvier 1985, le bulletin de contrôle doit être délivré systématiquement lors de chaque contrôle, même si aucune infraction n'a été relevée. Ce bulletin permet d'attester la matérialité du contrôle aussi bien vis-à-vis de l'employeur que des agents de contrôle et d'alléger les contrôles ultérieurs éventuels lors d'un même voyage.

Lorsqu'une infraction est relevée par procès-verbal, l'agent ayant procédé aux vérifications doit faire figurer sur le disque le service ou l'unité dont il relève et sa signature, ceci pour authentifier le disque afin d'éviter que l'infraction soit relevée une seconde fois lors d'un contrôle a posteriori en entreprise ou qu'il y ait ensuite substitution du disque.

Les indications portées sur le bulletin de contrôle permettent également un suivi statistique assez précis pour pouvoir être utilisé lors des réunions de coordination organisées localement conformément aux dispositions du paragraphe A.3°). Des enseignements peuvent en être en effet tirés pour l'organisation des contrôles futurs.

Par ailleurs, la centralisation par les services de l'Equipement des données du bulletin de contrôle permettra aux divers corps de contrôle d'avoir une bonne connaissance du comportement des entreprises relevant de leur ressort et d'orienter le contrôle vers celles à l'encontre desquelles des infractions sont régulièrement relevées sur route.

.../...

6°) Les mesures à prendre :

Indépendamment de la rédaction d'un procès-verbal, deux mesures complémentaires peuvent être appliquées lors du contrôle sur route : l'immobilisation et la consignation.

a) l'immobilisation :

L'immobilisation doit être prescrite lorsqu'une infraction, susceptible de compromettre la sécurité routière, est en cours. Il en va ainsi lorsque le conducteur a dépassé la durée de conduite continue ou journalière, n'a pas pris le minimum de repos journalier prévu, ou ne peut présenter les documents prouvant qu'il a respecté les temps de conduite et de repos. Visant à faire cesser une infraction en cours, l'immobilisation ne peut être prononcée pour des infractions commises les jours précédant le contrôle.

Lorsque l'immobilisation est prescrite, il convient de prendre des précautions spéciales pour certains types de transport (personnes, animaux vivants, matières dangereuses) afin d'assurer des conditions de sécurité et de confort satisfaisantes.

L'immobilisation doit être levée lorsque l'infraction cesse, notamment lorsque le conducteur a pris le temps de repos réglementaire.

b) la consignation :

La consignation consiste à faire verser par le contrevenant une somme qui sert de dépôt de garantie jusqu'à l'intervention effective du jugement du Tribunal.

Seuls les auteurs d'infraction hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français sont concernés par cette procédure.

Il doit être prélevé systématiquement autant de consignations qu'il y a d'infractions. C'est ainsi que lorsque le conducteur ne peut présenter tout ou partie des disques demandés, il y a une infraction par disque manquant et il y a donc lieu de prélever une consignation par infraction.

.../...

### C - Le contrôle en entreprise

#### 1°) Les agents habilités :

Bien que les dispositions de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 ne limitent pas à un type de contrôle particulier la capacité des agents qui y sont énumérés, les contrôles en entreprise sont pour des raisons d'organisation administrative principalement de la compétence des agents relevant du Ministère des Transports : inspecteurs, contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres, inspecteurs du travail dans les transports. En matière de contrôle de la réglementation sociale européenne, les inspecteurs du travail dans les transports doivent axer principalement leur action sur le contrôle en entreprise pour lequel ils disposent de pouvoirs très étendus.

#### 2°) La spécificité du contrôle en entreprise :

- il vise davantage à apprécier le comportement général des entreprises vis-à-vis de cette réglementation qu'à collecter systématiquement toutes les infractions même mineures.

- il doit être effectué selon un rythme régulier afin d'avoir une bonne connaissance du comportement des entreprises locales.

- il doit être plus sélectif que le contrôle sur route. Il doit viser en effet les entreprises qui respectent le moins la réglementation sociale et exercent ainsi une concurrence déloyale envers celles qui ont fait des efforts pour s'adapter et concourir ainsi à l'amélioration de la sécurité.

- il porte sur une période beaucoup plus longue que le contrôle sur route et permet ainsi de contrôler toutes les normes du règlement européen.

- il revêt la forme de prélèvements temporaires de disques de chronotachygraphe aux fins de reconstituer l'activité des conducteurs sur une période significative.

#### 3°) Les modalités du contrôle en entreprise :

Elles ne sont pas modifiées pour le moment et feront l'objet d'une actualisation en temps voulu et en tant que de besoin. Les directives contenues dans l'instruction annexe à la circulaire n° 76-42 du 9 mars 1976, chapitre II § A et B, et la note du 21 décembre 1981 sont maintenues.

.../...

## D - Les sanctions

### 1°) La poursuite des infractions :

Les textes servant de base juridique à la poursuite des infractions sont :

- l'ordonnance du 23 décembre 1958
- le décret qui se substitue aux décrets n° 71-125 du 11 février 1971 et n° 72-1269 du 30 décembre 1972.

Il conviendra donc de viser ces textes dans les procès-verbaux pour les infractions commises après l'entrée en vigueur des nouveaux règlements (29 septembre 1986).

La dissimulation des documents, que ce soit à bord du véhicule ou dans l'entreprise, le refus de les présenter et de laisser effectuer les contrôles prévus par la réglementation, pour quelque motif que ce soit, constitue un délit. Toute entreprise est tenue de conserver les disques utilisés par ses conducteurs pendant une période d'au moins un an à partir de leur utilisation afin de pouvoir les présenter lors d'un contrôle. Le fait de violer sciemment cette obligation doit être considéré comme un obstacle au contrôle puisque le contrôle des conditions de travail est ainsi rendu impossible.

De même, lorsque le délai imparti à un chef d'entreprise pour remettre les disques en bon ordre au service de contrôle est écoulé et que cette obligation n'a pas été respectée, il convient alors de dresser un procès-verbal pour délit.

L'attention des agents chargés du contrôle est particulièrement attirée sur la nécessité de sanctionner les défauts systématiques de manipulation du sélecteur d'activité de l'appareil lors des contrôles en entreprise. Cette infraction est grave dans la mesure où l'absence d'indication des temps autres que de conduite fausse entièrement le contrôle. Il devient en effet impossible lors de l'analyse des disques de distinguer les temps de repos des temps de disponibilité ou de travail. Un procès-verbal doit être dressé à l'encontre du ou des responsables de l'infraction : l'employeur, si le conducteur a reçu des instructions ou a été incité à ne pas manipuler, le conducteur si la non-manipulation résulte de son seul fait personnel, bien qu'il ait été invité par son employeur à respecter les obligations relatives à l'usage de l'appareil et notamment à bien utiliser le sélecteur d'activité.

Il va de soi qu'un procès-verbal ne doit être dressé que lorsque l'absence de manipulation se reproduit trop fréquemment et non quand elle résulte manifestement d'oublis ou d'erreurs occasionnels.

.../...

## 2°) La rédaction des procès-verbaux :

L'auteur du prélèvement de disques est chargé de la rédaction du procès-verbal. Les modèles de procès-verbaux mis au point en 1981 en collaboration avec le Ministère de la Justice, afin que les poursuites s'exercent dans de bonnes conditions, doivent être utilisés systématiquement.

Les procès-verbaux doivent être aussi complets et détaillés que possible en décrivant notamment de façon précise les infractions pour que le Parquet ou le Tribunal soit à même d'en apprécier l'existence et la gravité. Il est souhaitable de joindre au procès-verbal un document signé par la personne poursuivie en raison de sa responsabilité pénale, faisant état des explications et des observations apportées et qui sont de nature à éclairer le Tribunal. A ce sujet, il est rappelé que pour les contrôles en entreprise, le service de contrôle doit, par lettre, aviser le transporteur des infractions qui lui sont reprochées et lui indiquer qu'il dispose d'un délai de quinze jours pour lui présenter ses éventuelles observations ou demandes d'informations complémentaires. Cette information préalable du transporteur doit permettre d'établir de meilleurs rapports entre les entreprises et l'administration et de donner à celle-ci l'appréciation la plus fidèle possible du comportement de l'entreprise.

Concernant la responsabilité pénale de l'infraction, les dispositions prévues à l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont de nature à permettre la mise en jeu éventuelle de la responsabilité pénale des donneurs d'ordre. Cet article pose le principe de la responsabilité totale ou partielle d'intervenants dans le transport, autres que les transporteurs, à savoir de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre, lorsque les infractions à la réglementation des conditions de travail et de sécurité leur sont imputables. Les agents de contrôle doivent donc attacher toute leur importance aux déclarations du conducteur ou de l'employeur visant à dégager leur responsabilité et à l'imputer à un tiers.

## E - Le suivi du contrôle

En application des dispositions des règlements relatives à l'assistance mutuelle que doivent s'accorder les Etats-membres, des procédures ont été mises au point pour permettre des échanges d'information sur les infractions commises par les conducteurs non résidents de chaque Etat-membre.

### 1°) Le contrôle des équipages français à l'étranger :

Des listes relatives aux transporteurs français verbalisés à l'étranger sont régulièrement adressées à l'Administration Centrale par certains Etats-membres de la CEE.

Ces listes sont désormais envoyées aux Directions Régionales de l'Equipeement où se situe le siège des entreprises en cause. Elles permettent ainsi de compléter les informations sur le comportement des entreprises.

.../...

2°) Le contrôle des équipages étrangers :

En ce qui concerne les infractions relevées à l'encontre des transporteurs étrangers, une copie des procès-verbaux dressés à leur encontre doit être systématiquement envoyée à la Direction des Transports Terrestres - Sous-Direction du Travail et de Affaires Sociales - Bureau TS 2. En effet, afin de répondre à une des obligations prévues par le règlement européen dans le cadre de l'assistance mutuelle entre les Etats-membres, un fichier des contrevenants étrangers est tenu. Les informations ainsi recueillies sont transmises régulièrement à chacun des Etats concernés. Dans certains cas, il est demandé à l'Etat de tutelle d'effectuer un contrôle dans les entreprises verbalisées pour des infractions particulièrement graves.

3°) Les statistiques du contrôle :

Les données statistiques sont indispensables pour apprécier avec précision le niveau de respect de la réglementation sociale européenne ainsi que l'évolution de ce respect. De précieux enseignements peuvent en être tirés en vue notamment d'une adaptation éventuelle des méthodes de contrôle. Enfin, ces statistiques sont nécessaires pour l'établissement du compte-rendu sur l'application de la réglementation sociale européenne dans chaque Etat-membre qui est prévu par le règlement lui-même (article 16).

Les tableaux statistiques du contrôle des conditions de travail doivent être transmis chaque trimestre comme par le passé à l'Administration Centrale.

De nouveaux imprimés adaptés à la nouvelle réglementation seront établis à partir de 1987. Les statistiques pour le 4ème trimestre 1986 seront faites sur la base de l'ancien imprimé.

\* .

\* \*

Il est essentiel que la nouvelle réglementation soit appliquée dès son entrée en vigueur le 29 septembre 1986, étant donné le caractère impératif qui s'attache au respect des règlements, afin que les progrès attendus tant au plan social qu'à celui de la sécurité, soient réels. Ces progrès résulteront essentiellement des efforts faits par les entreprises pour s'adapter à ces nouvelles conditions de nature à préserver et renforcer l'égalité des conditions de concurrence entre les entreprises effectuant des transports routiers.



C'est pourquoi je demande aux agents chargés du contrôle de mettre un accent particulier lors des opérations de contrôle sur l'information des entreprises et des conducteurs pendant cette période de transition entre les deux règlements. La brochure largement diffusée fin septembre peut servir de support à cette action d'information.

Par ailleurs, à titre temporaire et jusqu'au 31 décembre 1986, les agents de contrôle s'attacheront essentiellement à veiller à ce que la réglementation soit respectée dans son esprit et ne relèveront pas les infractions dues à une mauvaise connaissance des textes nouveaux, à une erreur d'interprétation ou à une confusion entre l'ancienne et la nouvelle réglementation. Il demeure bien clair que cela ne signifie pas que les entreprises seront ainsi autorisées pendant ces trois mois à ne respecter aucune règle relative aux temps de conduite et de repos. En toute hypothèse, devront être respectés soit les règles applicables avant le 29 septembre, soit le nouveau règlement. Toute volonté délibérée de se soustraire auxdites règles devra donner lieu à procès-verbal comme par le passé.

J'insiste tout particulièrement sur le point suivant : lorsque l'agent de contrôle constatera le non respect d'une disposition du nouveau règlement, il devra impérativement :

- en informer le conducteur,
- lui indiquer la nature de l'infraction ainsi que la teneur de la règle violée,
- faire mention de l'infraction sur le bulletin de contrôle qui lui sera remis,

afin d'appeler son attention et celle de son entreprise sur la nouvelle réglementation en vigueur.

A compter du 1er janvier 1987, les contrôles s'effectueront exclusivement sur la base des normes fixées par les règlements CEE n° 3820/85 et 3821/85 du 20 décembre 1985.

\*

\* \*

.../...

La présente circulaire annule et remplace les dispositions antérieures contenues dans :

- l'instruction du 12 octobre 1973
- la circulaire n° 76-42 du 9 mars 1976 sauf l'instruction annexe chapitre II § A et B
- la circulaire n° 77-07 du 12 janvier 1977
- la lettre-circulaire du 3 octobre 1978
- la circulaire n° 81-26/3/6 du 31 mars 1981
- la deuxième partie de la circulaire n° 83-45 du 18 juillet 1983.

\*

\* \*

Dans le cas où vous rencontreriez dans l'application des textes commentés par cette circulaire des difficultés que les présentes instructions ne vous permettraient pas de résoudre, vous voudrez bien m'en rendre compte sous le timbre de la Direction des Transports Terrestres, Sous-Direction du Travail et de la Protection Sociale, Bureau TS 2, 244 boulevard Saint-Germain, 75007 PARIS.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur des Transports Terrestres

Claude GRESSIER