

23 MAI 1995

copie de

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU TOURISME**

**DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES**

**Sous-Direction des Transports Routiers**  
*Animation des Politiques Déconcentrées  
et Gestion du Contrôle*

**STR/R3**

Affaire suivie par : C. GALANT - Poste 17.63

Le **18 MAI 1995**

**BORDEREAU D'ENVOI**

Ministère de l'industrie, des  
postes et télécommunications  
et du commerce extérieur  
Direction générale de l'action  
régionale et de la petite et  
moyenne industrie  
Sous-direction de la métrologie  
A l'att. de M. MADELAINE  
22, Rue Monge  
75005 PARIS

Désignation des pièces	Nombre	Observations
Circulaire n° 95-41 du 10 mai 1995 relative à la loi n° 95-96 du 1er février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial.	1	Transmis pour information. L'Administrateur Civil chargé de la Sous- Direction des Transports Routiers  <b>B. FOURNIER</b>



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Tourisme

---

Direction  
des Transports  
Terrestres

---

Sous-direction des Transports  
Routiers  
Bureaux R1 et R3

Téléphone : (1) 40.81.17.63  
Télécopie : (1) 40.81.10.66

**Circulaire n° 95-41 du 10 mai 1995  
relative à la loi n° 95-96 du 1er février 1995  
concernant les clauses abusives et la  
présentation des contrats et régissant diverses  
activités d'ordre économique et commercial.**

-----

**NOR : EQU T 95 100 82 C**

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

à

Messieurs les préfets de région ;

Messieurs les préfets de département ;

Messieurs les directeurs régionaux et départementaux de l'équipement  
(sous couvert de Messieurs les préfets de région et de département) (pour  
attribution) ;

Messieurs les fonctionnaires de l'inspection du travail des transports (pour  
information).

Le titre VI de la loi n° 95-96 du 1er février 1995 parue au JO du 2 février  
1995 contient des mesures relatives à la sécurité du transport routier, aux  
conditions d'exercice de ce mode de transport et aux opérations de transports  
routiers.

.../...

Les dispositions de la loi ont été discutées avec les professionnels et les partenaires du transport routier dans le cadre du contrat de progrès et ont abouti à des propositions approuvées par l'ensemble des organisations professionnelles et syndicales.

1 - Les articles 17 à 23 ont pour objet l'amélioration de la sécurité routière et du respect de la réglementation des transports qui se traduit par la création ou le renforcement des sanctions pour le limiteur de vitesse et le chronotachygraphe, par de nouveaux pouvoirs pour les agents de contrôle et par la répression accrue des délits relatifs notamment à l'inscription aux registres et à l'utilisation de titres administratifs de transport.

#### 1.1. Création d'un délit pour la modification du limiteur de vitesse.

Dans le cadre de la politique commune des transports, et afin d'éviter une concurrence déloyale entre transporteurs routiers, la directive CEE n° 92-6 du 10 février 1992 a prévu l'obligation de l'installation et de l'utilisation d'un limiteur de vitesse sur les véhicules affectés au transport de marchandises d'un poids maximal supérieur à 12 tonnes et sur les véhicules de transport en commun d'un poids maximal supérieur à 10 tonnes :

- à partir du premier janvier 1994 pour les véhicules immatriculés à compter de cette date,
- à partir du 1er janvier 1995 pour les véhicules immatriculés entre le 1er janvier 1988 et le 1er janvier 1994,
- à partir du 1er janvier 1996 pour les véhicules affectés exclusivement au transport national.

En France, la limitation par construction de la vitesse maximale des véhicules automobiles existe depuis une dizaine d'années.

Or malgré l'existence de ce dispositif, le nombre des excès de vitesse paraît en augmentation sensible : certains transporteurs n'hésitent pas en effet à le modifier ce qui est particulièrement grave puisque, au même titre que le non respect des temps de repos, l'excès de vitesse des véhicules lourds constitue un risque majeur pour la sécurité routière.

.../...

Les conséquences sont également très graves pour la situation générale du transport routier dans la mesure où cette situation crée les conditions d'une concurrence déloyale, source de dégradation des conditions de travail des conducteurs.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé de créer un délit relatif à l'altération volontaire des limiteurs de vitesse. L'article L 9.1 du Code de la Route prévoit désormais, pour des raisons d'efficacité et d'exemplarité de la sanction, une peine d'emprisonnement d'un an, en sus d'une amende de 200.000.F, afin de pouvoir recourir à la procédure de comparution immédiate, qui permet de sanctionner dans les délais les plus brefs un comportement totalement inacceptable et dangereux.

#### 1.2. Renforcement de la sanction du délit de fraude sur le chronotachygraphe

La sanction du délit de fraude sur le chronotachygraphe est portée à un même niveau que celui du "débridage" du limiteur de vitesse. Depuis l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958, la fraude sur l'appareil de contrôle est déjà un délit punissable d'une amende d'au moins 25.000.F et d'une peine d'emprisonnement de trois mois depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code Pénal.

La nécessité de réprimer plus sévèrement les fraudes sur le chronotachygraphe s'avère indispensable pour éviter que ne soit faussé le contrôle des activités des conducteurs en dissimulant des durées de conduite excessives ou des repos insuffisants mais aussi car le lien entre limiteur et chronotachygraphe est indispensable pour dépister la fraude envers le premier dispositif et en apporter la preuve.

Si la finalité première du chronotachygraphe est en effet de permettre la vérification des temps de conduite et de repos, l'enregistrement des distances et des vitesses est essentiel pour déceler les manipulations du limiteur.

.../...

L'article 3 de l'ordonnance de 1958 est par conséquent modifié afin que la fraude sur le chronotachygraphe ainsi que la falsification des feuilles d'enregistrement (disques) de chronotachygraphe et des documents manuscrits de contrôle soient désormais passibles d'une amende de 200.000.F et d'un emprisonnement d'un an, mesure autorisant la comparution immédiate des contrevenants devant le juge.

L'article 3 modifié aggrave également les sanctions en cas d'obstacle aux contrôles des dispositions de l'ordonnance, de ses décrets d'application mais aussi des dispositions sur le limiteur de vitesse.

Il impose, ainsi que l'article L 9.1 pour le limiteur de vitesse, la remise en état du véhicule dont les conditions seront précisées par un décret qui vient d'être soumis au Conseil d'Etat.

En conséquence, des instructions seront données pour l'application de la loi après l'intervention dudit décret.

**1.3.** La loi accorde de nouveaux pouvoirs aux fonctionnaires chargés du contrôle :

1.3.1 L'alinéa 1 de l'article L 23.2 du Code de la Route les habilite à constater les infractions en matière d'altération du limiteur de vitesse lorsqu'elles sont commises sur des véhicules soumis à l'appareil de contrôle.

1.3.2 L'alinéa 2 de l'article L 23.2 leur permet d'accéder à l'appareil de contrôle et à toutes ses composantes afin d'en vérifier plus aisément le bon fonctionnement.

Cette possibilité est intégrée à la fois dans le Code de la Route par la création d'un nouvel article L 23.2 et dans l'article 2 de l'ordonnance de 1958.

**1.4.** Le II de l'article 25 de la loi de Finances pour l'exercice 1952, qui définit les infractions délictuelles à l'égard de la réglementation des transports, a été modifié.

.../...

1.4.1. Les sanctions ont été aggravées pour les personnes exerçant une activité de transporteur public ou de commissionnaire de transport sans être inscrites au registre correspondant, les personnes utilisant illégalement des titres administratifs de transport et les personnes refusant d'exécuter des sanctions administratives, en étant portées à un an d'emprisonnement et 100.000 F d'amende, ceci afin de permettre la comparution immédiate desdites personnes.

La mention des entreprises effectuant du cabotage a été ôtée lors de l'examen de la loi par l'Assemblée Nationale.

En conséquence, lors des contrôles sur route, lorsque le conducteur d'une entreprise originaire d'un Etat membre de l'Union européenne ne peut remettre à l'agent une autorisation de cabotage, il convient :

- soit de relever une infraction pour exécution d'un transport routier de marchandises sans autorisation valable, qui est une contravention de 5ème classe, si le conducteur peut apporter la preuve que l'entreprise est habilitée à effectuer des transports internationaux sur le territoire de l'Union Européenne, en produisant une copie conforme de la licence communautaire.

Une infraction identique est relevée pour l'exécution de transports libéralisés de tout régime de licence communautaire (annexe II du règlement CEE n° 881-92 du 26 mars 1992) mais pour lesquels une autorisation de cabotage est requise.

Il s'agit des transports postaux exécutés dans le cadre d'un service public ; des transports de véhicules endommagés ou en panne ; des transports de marchandises par véhicule automobile dont le PTAC, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes ; des transports pour compte propre. Les autres transports libéralisés de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophe naturelle, sont en outre dispensés d'autorisations de cabotage.

Bien entendu, le conducteur devra apporter la preuve par tout moyen que le transport effectué entre dans l'une des catégories des transports décrits ci-dessus.

.../...

- soit de relever, si le conducteur n'est pas en mesure d'apporter la preuve que l'entreprise est habilitée à effectuer des transports internationaux sur le territoire de l'Union Européenne, ou que le transport effectué entre dans les catégories de transports libéralisés définis à l'annexe II du règlement 881-92, une infraction pour exercice illégal d'activité de transporteur routier de marchandises, délit désormais passible d'un an d'emprisonnement et de 100.000 F d'amende.

Il est rappelé qu'en outre, l'absence d'établissement du document de transport intérieur requis pourra être retenue dans les deux cas.

Par ailleurs, le paragraphe D du II de l'article 25 a été supprimé. De ce fait, les contrôleurs des transports ne peuvent plus dresser de procès-verbal pour falsification d'autorisations de transport ainsi que pour usage frauduleux d'autorisation falsifiée. Ils peuvent par contre établir, en vertu de l'article 40 du code de procédure pénale, un rapport au Procureur de la République (l'OPJ assistant au contrôle peut bien entendu procéder à la poursuite de cette infraction).

1.4.2 Les peines réprimant le fait de refuser de présenter aux agents et fonctionnaires de contrôle les documents et renseignements prévus par les règlements, et de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes prévues par les textes ont été renforcées, les premières ayant été alignées sur les peines prévues pour les infractions à l'ordonnance n°58.1310 modifiée et les secondes sur celles prévues par l'article 441.6 du nouveau code pénal sur les faux.

1.5. Le III de l'article 25 de la loi a été abrogé ; le dispositif des sanctions administratives qu'il convient désormais d'appliquer est celui prévu par la loi d'orientation n°82.1153 du 30 décembre 1982 des transports intérieurs.

2. - Le chapitre II du titre VI vise à permettre une juste rémunération de l'opération de transport, qui comprend le déplacement des marchandises et les prestations annexes.

L'article 25 oblige le contractant de l'entreprise de transport à transmettre à celle-ci, par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation, les instructions nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes ainsi que son acceptation des différentes durées pour la réalisation des contrats et des conditions de rémunération des différentes opérations.

.../...

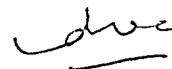
L'article 26 prévoit l'établissement par le transporteur d'un document qui est rempli au fur et à mesure de l'opération de transport et qui est conservé dans le véhicule. Le non respect de ces dispositions par les parties contractantes, bien qu'elles soient d'ordre public (cf art. 28), n'est pas sanctionnable au plan pénal.

Les documents ci-dessus mentionnés ne peuvent donc pas aujourd'hui se substituer aux documents de contrôle prévus par l'arrêté du 27 mai 1987 relatif aux documents devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises et par l'arrêté du 6 janvier 1993 portant création d'un ordre de mission devant se trouver à bord des véhicules de transport routier public.

Le défaut de feuille de route ainsi que le défaut de document valant ordre de mission restent ainsi sanctionnés par l'amende prévue pour les contraventions de 4ème classe, dans l'attente de la création ultérieure d'un document de transport unique, en cours d'étude, qui pourrait répondre à la fois aux objectifs de la loi du 1er février 1995 et aux objectifs du contrôle routier.

Enfin, le journal officiel du 6 mai 1995 a publié le décret n° 95-541 du 2 mai 1995 relatif aux opérations de transport impliquant plusieurs opérations successives de chargement et de déchargement ; il précise les modalités pratiques d'exécution de la loi pour ce type d'opérations.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur des Transports Terrestres



Anne-Marie IDRAC