

JM
copie ALG

- 1 OCT. 1996

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**

Le

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

BORDEREAU D'ENVOI

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

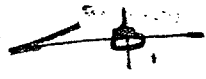
*Ministère de l'Industrie
D.A.R.P.M.I.
Sous-direction de la
métrologie*

STR/R3

- 4 OCT. 1996

22 rue Monge
75005 PARIS
A l'att. de M. MADELAINE

Affaire suivie par : C. GALANT - Poste 17.63

Désignation des pièces	Nombre	Observations
<p>Circulaire n° 96-70 du 27 août 1996 relative au décret n° 95-1001 du 6 septembre 1995 et aux arrêtés du 12 mars 1996 sur les visites des véhicules immobilisés en cas d'emploi irrégulier de l'appareil de contrôle ou du dispositif de limitation de la vitesse.</p>	<p>1</p>	<p>Transmis pour information.</p>  <p>COURLIER</p>



Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

Direction
des Transports
Terrestres

Direction de la
Sécurité et de la
Circulation
Routières

Ministère de
l'Industrie, de la
Poste et des Télé-
communications

Direction de
l'Action Régionale
et de la Petite et
Moyenne Industrie

CIRCULAIRE n° 96-70 du 27 AOÛT 1996

relative au décret n°95-1001 du 6 septembre 1995 et aux arrêtés du 12 mars 1996 sur les visites des véhicules immobilisés en cas d'emploi irrégulier de l'appareil de contrôle ou du dispositif de limitation de la vitesse

NOR : EQU9610138C

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme et le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications,

à

Messieurs les préfets de région ;

Mesdames et Messieurs les préfets de département ;

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

Messieurs les directeurs régionaux de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (sous couvert de Messieurs les préfets de région) (pour attribution) ;

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

.../...

La loi n°95-96 du 1er février 1995 a aggravé les sanctions applicables aux fraudes sur le chronotachygraphe et a créé un délit pour la modification du dispositif de limitation de la vitesse. Elle a, en outre, imposé la remise en état du véhicule dans les deux cas.

Le décret d'application de la loi, n°95-1001 du 6 septembre 1995, précise certaines dispositions de la loi et spécifie dans son article 5 qu'un arrêté conjoint du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé des transports fixe les modalités techniques de la visite effectuée par les services du ministère de l'industrie et qui doit attester du résultat satisfaisant de celle-ci.

Les arrêtés du 12 mars 1996 qui concernent respectivement l'appareil de contrôle et le dispositif de limitation de la vitesse ont été publiés au Journal Officiel du 28 avril 1996.

1. Rappel des dispositions réglementaires concernant l'obligation du limiteur de vitesse et de l'appareil de contrôle

1.1. Le limiteur de vitesse

Le décret n°95-1001 a introduit dans l'article R78 du code de la route l'obligation de limitation de la vitesse par construction pour les véhicules de transport de marchandises d'un PTAC excédant 12 tonnes et pour les véhicules de transport de personnes d'un PTAC supérieur à 10 tonnes.

Ce décret reprend les obligations initiales qui avaient été successivement mises en place par :

- l'arrêté du 30 juillet 1979 en ce qui concerne les transports de matières dangereuses,
- les arrêtés du 26 août 1983 et du 7 novembre 1984 pour les autres poids lourds et les autocars,
- les arrêtés du 14 décembre 1993 et du 18 octobre 1994 qui ont transposé les directives communautaires n°92/6 et 92/24 applicables à tous les poids lourds et autocars mis en circulation pour la première fois depuis le 1er janvier 1988 dans les Etats membres de l'Union européenne.

Pour les véhicules immatriculés en France, il convient de faire la distinction entre les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1988, qui restent conformes aux arrêtés nationaux initiaux, et les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 1988, qui ont été mis en conformité aux nouvelles dispositions réglementaires communautaires.

ANNEXE

relative à la réglementation de la limitation par construction de la vitesse maximale des véhicules

Cas des véhicules immatriculés en France

Catégories de véhicules (classe de PTAC) soumises à l'obligation de la limitation de la vitesse	<u>Dates de mise en circulation</u> (1ère immatriculation)	Vitesse de limitation du véhicule (y compris la tolérance) (km/h)
VEHICULES DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES		
- > 12 tonnes	du 1er mai 1980 au 31 décembre 1987	88 (80 + 8)
- > 12 tonnes	depuis le 1er janvier 1988	90 (85 + 5)
VEHICULES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES		
- 12 à 19 tonnes	du 1er octobre 1984 au 31 décembre 1987	99 (90 + 9)
- > 19 tonnes	du 1er octobre 1984 au 31 décembre 1987	88 (80 + 8)
- > 12 tonnes	depuis le 1er janvier 1988	90 (85 + 5)
VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES		
- > 10 tonnes (sans dispositifs antibloqueurs de freins, ABS ou ABR)	du 1er janvier 1985 au 31 décembre 1987	99 (90 + 9)
- > 10 tonnes (avec dispositifs antibloqueurs de freins)	du 1er janvier 1985 au 31 décembre 1987	110 (100 + 10)
- > 10 tonnes	depuis le 1er janvier 1988	105 (100 + 5)

Cas des véhicules immatriculés dans un autre pays de l'Union Européenne

<u>Catégories de véhicules</u> (classe de PTAC) soumises à l'obligation de la limitation de la vitesse	<u>Dates de mise en circulation</u> (1ère immatriculation)	Vitesse de limitation du véhicule (y compris la tolérance) (km/h)
VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES (y compris matières dangereuses) > 12 tonnes	Depuis le 1er janvier 1988	90 (85 + 5)
VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES > 10 tonnes	Depuis le 1er janvier 1988	105 (100 + 5)

Pour les véhicules immatriculés dans un autre pays de l'Union européenne, l'obligation du limiteur de vitesse n'est intervenue, pour les poids lourds et les autocars, que pour les véhicules immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1988.

Le seuil maximal de la vitesse (seuil nominal + tolérance) est rappelé en annexe de la présente circulaire pour les différentes catégories de véhicules et selon leur date d'immatriculation.

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant les dates indiquées ci-dessus ou immatriculés **dans un pays n'appartenant pas à l'Union européenne** ne sont pas soumis à l'obligation du limiteur de vitesse.

Enfin, il est rappelé que les véhicules de lutte contre l'incendie sont dispensés de limiteur de vitesse.

1.2. L'appareil de contrôle

L'obligation d'installer un appareil de contrôle, le chronotachygraphe, à bord des poids lourds et des autocars, est une obligation à la fois européenne et nationale :

- européenne car elle résulte

. d'une réglementation communautaire qui régit depuis 1969 les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers et qui pour vérifier ces temps a institué un appareil de contrôle par un règlement datant de 1970, abrogé et remplacé par le règlement CEE n°3821-85 du 20 décembre 1985 modifié,

. d'un accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) qui a précisé que le chronotachygraphe était le seul dispositif de contrôle depuis le 24 avril 1995,

- nationale, car sur le plan du droit interne le chronotachygraphe est imposé par l'article R78 du code de la route.

Les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PMA affectés au transport de marchandises ou de plus de 9 places, le conducteur compris, utilisés pour le transport de voyageurs, doivent être équipés d'un chronotachygraphe. Les règlements CEE n°3820-81 et n°3821-85 du 20 décembre 1985 et le décret n°91-223 du 21 février 1991 modifié exemptent toutefois d'appareil de contrôle certaines catégories de véhicules.

2. Un dispositif dissuasif renforcé

La loi n°95-96 punit plus sévèrement la fraude sur le chronotachygraphe puisque ce délit est désormais passible d'une amende de 200.000 F et d'un emprisonnement d'un an et a instauré un délit, passible des mêmes sanctions, pour la modification du dispositif de limitation de la vitesse.

A l'instar du défaut d'installation d'appareil de contrôle, l'absence de limiteur est punie d'une contravention de 4ème classe. L'article R 238-1 du code de la route a été modifié à cette fin. La procédure de l'amende forfaitaire peut être mise en oeuvre en cas d'absence de limiteur à la différence du défaut d'installation d'appareil de contrôle qui doit être relevé par procès-verbal.

3. Modalités de l'immobilisation et de la remise en conformité

La loi n°95-96 a prévu l'immobilisation et le retrait de la circulation du véhicule sur lequel le limiteur de vitesse et/ou le chronotachygraphe a été modifié.

En conséquence, il a été ajouté à l'article R 278 deux nouveaux cas d'immobilisation, un 16° pour l'appareil de contrôle et un 17° pour le limiteur.

Les articles 4, 5 et 6 du décret précisent la procédure d'immobilisation, l'article 1 de l'arrêté du 12 mars 1996 sur le chronotachygraphe et l'article 2 de l'arrêté du 12 mars 1996 sur le limiteur indiquent les modalités de la visite technique effectuée par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

3.1. L'immobilisation

Les dispositions suivantes sont applicables également aux véhicules étrangers auxquels il est fait obligation par la réglementation internationale ou de leur pays d'être équipés d'un chronotachygraphe et/ou d'un limiteur de vitesse.

Les modalités de l'immobilisation sont définies aux articles R 276, R 277, R 280, R 280-2, R 282 et R 283.

En application du nouvel article du Code de la Route, R 282, l'autorité qui a prescrit l'immobilisation en vertu des 16° et 17° de l'article R 278 doit établir une fiche de circulation provisoire dans les conditions définies au premier alinéa de l'article R 282 du Code de la Route.

Conformément aux dispositions de l'article R 277, l'immobilisation est prescrite par les officiers ou agents de la police judiciaire. Toutefois les articles 18 et 20 de la loi n° 95-96 permettent maintenant aux contrôleurs des transports de constater les infractions en matière de limiteur de vitesse et de prescrire la réparation du véhicule dont l'appareil de contrôle ou le limiteur a été modifié ainsi que sa présentation à une visite technique, sans avoir recours à un officier de police judiciaire.

La fiche de circulation permet au conducteur de se rendre du lieu de l'immobilisation jusque chez l'installateur agréé pour l'appareil de contrôle et/ou le représentant du constructeur ou importateur de véhicule agréé pour la remise en conformité du limiteur de vitesse, puis jusqu'à la DRIRE et enfin jusqu'au lieu de rétention des pièces administratives, **à l'exclusion de tout autre déplacement**. Elle devra notamment préciser les stations agréées pour le contrôle du chronotachygraphe et/ou du limiteur de vitesse qui ont été retenues, ainsi que la DRIRE.

Cette fiche est valable sept jours, ce délai incluant la visite technique effectuée par la DRIRE.

Un double de la fiche d'immobilisation est remis au contrevenant.

En outre, l'article R 282 modifié permet désormais pour les infractions aux 16° et 17° du R 278 du code de la route de retirer la ou les pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun à savoir notamment la copie du certificat d'inscription au registre des transporteurs ou des loueurs, l'autorisation de transport, la copie certifiée conforme de la licence communautaire, la carte violette.... Il est en effet apparu indispensable de renforcer les mesures administratives d'immobilisation des véhicules, le retrait de la seule carte grise, ou de sa photocopie, ne s'avérant pas suffisamment dissuasive.

Les listes des stations agréées respectivement pour la remise en conformité du limiteur de vitesse ou de l'appareil de contrôle sont disponibles dans les DRIRE et les directions régionales de l'équipement.

3.2. La remise en conformité

Lorsque le véhicule est immobilisé, l'entreprise a deux obligations :

- faire remettre en conformité le véhicule astreint à l'obligation de l'appareil de contrôle et/ou du limiteur de vitesse par la ou les stations agréées respectives. Celle-ci doit alors délivrer à l'entreprise une attestation de remise en conformité, dont un modèle est joint en annexe de chaque arrêté,

- faire effectuer par la DRIRE une visite technique du véhicule, après lui avoir remis l'attestation citée ci-dessus. Cette visite est prévue par l'arrêté du 15 novembre 1954 en ce qui concerne les véhicules de transport de marchandises ou l'arrêté du 2 juillet 1982 pour les véhicules de transport en commun de personnes.

L'expert de la DRIRE s'assure alors du bon entretien du véhicule et de la délivrance de l'attestation de remise en conformité du (ou des) dispositif (s) concerné (s).

A l'issue de la vérification, il délivre un procès-verbal de visite auquel il annexe l'attestation (ou les attestations) de remise en conformité.

3.3. La levée de l'immobilisation

L'immobilisation est levée par l'officier de police judiciaire territorialement compétent au vu du procès-verbal de visite de la DRIRE attestant du résultat satisfaisant de son contrôle technique. Les pièces administratives nécessaires à la circulation sont alors rendues à l'entreprise.

.../...

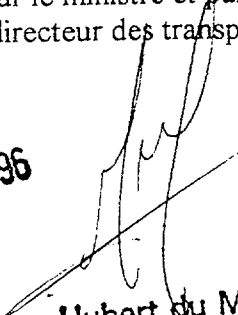
Toutefois, lorsque les véhicules sont en charge, certaines de ces pièces peuvent être restituées, avant la levée de l'immobilisation, lorsqu'un conducteur qualifié proposé par le conducteur ou par le propriétaire du véhicule immobilisé peut assurer le transport du chargement ou des personnes à bord d'un autre véhicule.

*
* *
*

Dans le cas où vous rencontreriez, dans l'application de la présente circulaire, des difficultés particulières, vous voudrez bien en rendre compte, selon les cas, respectivement à la direction des transports terrestres - sous-direction des transports routiers, à la direction de la sécurité et de la circulation routières ou à la direction de l'action régionale et de la petite et moyenne industrie.

Pour le ministre et par délégation
Le directeur des transports terrestres

27 AOUT 1996


Hubert du MESNIL

Pour le ministre et par délégation
Le directeur de la sécurité et de
la circulation routières


Alain BODON

Pour le ministre et par délégation
Le directeur de l'action régionale et de la
petite et moyenne industrie


J. CHIAVERINI