

La pochette de bord du véhicule

Je découvre et j'apprends…

1 – Documents obligatoires

1.1 – Le certificat d'immatriculation



Le certificat d'immatriculation (anciennement appelé carte grise) est, en France, un document qui matérialise l'autorisation de circuler du véhicule et permet son identification.

Le certificat d'immatriculation est un titre de police. Il ne peut en aucun cas être considéré comme un document d'état civil ou un titre de propriété.

1.1.1 – Demande d'un certificat d'immatriculation

Tout propriétaire d'un véhicule à moteur, d'une remorque dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 500 kilogrammes ou d'une semi-remorque et qui souhaite le mettre en circulation pour la première fois doit faire une demande de certificat d'immatriculation.

Cette demande doit être adressée au ministre de l'intérieur :
- soit par l'intermédiaire du préfet d'un département choisi par le propriétaire du véhicule (dans la pratique, cette démarche s'effectue en préfecture et dans certaines sous-préfectures) ;
- soit par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile habilité par le ministre de l'intérieur.

Pour un véhicule neuf, l'immatriculation est effectuée après présentation d'un certificat de conformité qui atteste du contrôle de conformité du service des Mines (« passage aux Mines ») effectué par les services des DRIRE

(remplacées depuis 2010 par la DRIEE d'Île-de-France et les DREAL régionales).
La carte grise est établie en fonction des données constructeur contenues dans le COC ou « Certificat de conformité Européen » (anciennement « barré rouge »).
Les contrôles (réception) permettant l'obtention de ce certificat peuvent être faits collectivement par les constructeurs (homologation par type) ou à titre isolé (par exemple, pour un véhicule prototype ou modifié…).

De la même manière, le nouveau propriétaire d'un véhicule déjà immatriculé doit, s'il veut le maintenir en circulation, faire établir, dans un délai d'un mois à compter de la date de la cession, un certificat d'immatriculation à son nom.

Par contre, si le propriétaire d'un véhicule déjà immatriculé ne désire pas le maintenir en circulation, il doit adresser au préfet du département de son choix le certificat d'immatriculation accompagné d'une déclaration l'informant de son retrait de la circulation.

1.1.2 – Taxes et redevance

Le tarif de la carte grise dépend principalement du nombre de chevaux fiscaux du véhicule

les autres paramètres rentrant en compte dans le calcul sont :

- le genre du véhicule (moto, voiture, camionnette),
- la date de première immatriculation,
- le taux d'émission de dioxyde de carbone (CO_2),
- la région du domicile du demandeur du certificat d'immatriculation.

Depuis le 1er janvier 2009, la délivrance d'un certificat d'immatriculation est soumise à un droit de timbre dit « taxe pour la gestion des certificats d'immatriculation des véhicules ». Son montant est fixé à 4 euros.

Lorsque la délivrance du certificat d'immatriculation est consécutive à un changement de situation matrimoniale ou à un changement de domicile, la taxe sur les certificats d'immatriculation et la taxe de gestion ne sont pas dues. Seule la redevance d'acheminement est due.

Aucune taxe ni redevance n'est due au titre de la délivrance des certificats d'immatriculation des cyclomoteurs à deux roues et des cyclomoteurs à trois roues, non carrossés.

Une taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers est ajoutée pour les véhicules automobiles de transport de marchandises, les tracteurs routiers et les véhicules de transport en commun de personnes, sauf pour les véhicules de collection.

1.2 – Le certificat d'assurance

1.2.1 – La Carte « verte »



Le certificat d'assurance ou "carte verte " : La carte verte est un certificat d'assurance automobile délivré par les assureurs européens créée en 1949.

Elle remplace l'ancienne attestation d'assurance jaune.

Elle est émise par le bureau central du pays de l'assuré (ce bureau sert aussi dans le règlement des sinistres internationaux)

Une carte verte se compose de deux volets :
· le certificat d'assurance ou coupon (qui doit être apposé sur le pare-brise des véhicules légers)
· la carte verte ou attestation d'assurance où figurent les informations sur le souscripteur et la compagnie d'assurance.

Sur la carte verte doivent figurer :
- les coordonnées du souscripteur du contrat et l'entreprise d'assurance,
- les dates de validité,
- le numéro du contrat,
- le numéro d'immatriculation et la marque du véhicule,
- au dos figure la liste des pays où l'on peut circuler sans être obligé de prendre une assurance frontière.

L'attestation d'assurance peut être signée par le souscripteur ; en revanche, le certificat d'assurance que l'on doit disposer sur le pare-brise n'a pas besoin d'être signé.
Pour les personnes qui se rendent au Royaume-Uni et à Chypre, la carte verte doit être signée par toutes autres personnes qui peuvent utiliser le véhicule.

La carte verte n'est qu'une présomption d'assurance. En effet, il se peut que le contrat soit suspendu à la suite d'une mise en demeure, ou résilié à la suite de la demande de l'assuré ou de son assureur. Sauf en cas de circulation du véhicule à l'étranger, la carte verte est considérée comme une preuve d'assurance.
La présomption d'assurance subsiste un mois à compter de l'expiration de la carte.

1.2.2 – Le fichier FVA

Depuis le 1er avril 2024, la carte verte et le certificat apposé sur le pare-brise ne sont plus exigés pour les véhicules immatriculés en France. L'assurance est normalement vérifiée dans le Fichier des Véhicules Assurés (FVA).

Il reste toutefois prudent d'avoir à bord :
- l'attestation d'assurance remise par l'assureur,
- l'attestation provisoire, notamment pour un véhicule récemment assuré,
- pour un déplacement à l'étranger, la carte internationale d'assurance si elle est nécessaire.

En l'absence de justificatif immédiatement disponible, les forces de l'ordre peuvent accorder un délai de cinq jours pour présenter la preuve de l'assurance.

1.3 – La Taxe spéciale

1.3.1 – L'ancienne « Taxe à l'essieu » (TSVR)



La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) ou « Taxe à l'essieu s'appliquait aux poids lourds de fort tonnage pour financer l'entretien de la voirie.
Le propriétaire du véhicule devait effectuer une déclaration avant sa mise en circulation.
La taxe pouvait ensuite être payée de façon journalière ou trimestrielle.

Le propriétaire du véhicule était redevable de la taxe.

Cependant, était redevable, en lieu et place du propriétaire, le locataire ou le sous-locataire d'un véhicule faisant l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de plus de 2 ans.
Dans tous les cas, le propriétaire du véhicule restait solidairement responsable du paiement de la taxe et éventuellement de la majoration de retard.

Le montant de la taxe à l'essieu variait selon la catégorie de véhicules : poids, nombre d'essieux, suspension pneumatique des essieux ou non, etc. Ce montant était fixé par trimestre civil ou par jour.

(Le tarif journalier était égal au 1/25e du tarif trimestriel)

Véhicules soumis à la taxe à l'essieu :

Les véhicules ayant 2 essieux minimum, dont le PTAC est supérieur ou égal à 12 tonnes

Les remorques d'un PTAC à partir de 16 tonnes

Les ensembles composés d'un tracteur et d'une semi-remorque dont le PTRA est supérieur ou égal à 12 tonnes



1.3.2 – La Taxe sur l'affectation des véhicules lourds du transport de marchandises

Un conducteur n'a plus à présenter de document de taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), dite « taxe à l'essieu », parce que cette taxe a été supprimée et remplacée depuis le 1er janvier 2021 par la taxe annuelle à l'essieu.

La gestion et le recouvrement ont été transférés à la DGFiP, tandis que les douanes ne la déclarent plus ni ne la contrôlent plus sur route.

Ce qui a changé :

Avant 2021, la TSVR était une taxe annuelle applicable à certains poids lourds, notamment les véhicules de 12 tonnes ou plus. Elle était gérée par la direction générale des Douanes et Droits indirects (DGDDI).

Depuis le 1er janvier 2021 :

- la TSVR est supprimée et elle est remplacée par la taxe annuelle à l'essieu,
- la DGDDI n'assure plus sa gestion ni son recouvrement,
- la DGFiP gère désormais cette taxe,
- le conducteur n'a plus à déclarer ou présenter un document TSVR aux douanes lors d'un contrôle.

Ce que le conducteur doit présenter aujourd'hui :
La suppression de la TSVR ne supprime pas les autres documents obligatoires. En revanche, il n'y a plus de vignette, de quittance ou de justificatif TSVR à conserver dans la cabine pour le contrôle routier.

La nouvelle taxe annuelle à l'essieu s'applique aux véhicules de transport de marchandises de 12 tonnes ou plus circulant en France à des fins économiques.

Elle est calculée notamment selon :

- le nombre d'essieux,
- le poids total autorisé en charge,
- la présence ou non d'une suspension pneumatique,
- la durée d'affectation du véhicule sur le territoire concerné.

Cette taxe est due par l'entreprise ou l'utilisateur du véhicule, pas par le conducteur personnellement. Elle est déclarée et payée dans le cadre des obligations fiscales de l'entreprise auprès de la DGFiP.

1.4 – Le PV et la vignette du contrôle technique

1.4.1 – Le contrôle technique annuel obligatoire



Le contrôle technique est obligatoire pour les poids-lourds. Il doit être réalisé 1 fois par an. Plusieurs transports sont concernés (marchandises, personnes, agricole, sanitaires, etc.).

Des véhicules spécialisés sont concernés quel que soit leur poids (transports de produits dangereux, dépannage, apprentissage à la conduite, etc.).
Le contrôle est effectué dans un centre agrée pour les poids-lourds, à l'initiative du propriétaire du véhicule et à ses frais.

1.4.2 – Le procès verbal



Le procès-verbal décrit notamment les contrôles effectués, les observations et commentaires. Ce document est établi immédiatement à l'issue du contrôle technique et remis à la personne qui présente le véhicule.

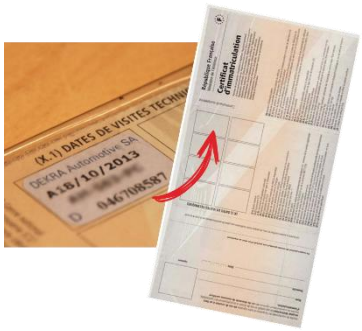
Une copie du procès-verbal est conservée pendant 2 ans par le centre de contrôle agréé (6 ans pour les véhicules de collection).

Les observations indiquées sur le procès-verbal valent mises en demeure d'effectuer les réparations nécessaires.
À chaque défaut correspond un niveau de sanction :

- X : Renvoi du véhicule sans réalisation de la visite ;
- O : Défaut à corriger sans obligation de contre-visite ;
- S : Contre-visite nécessaire avec autorisation de circuler ;
- R : Contre-visite nécessaire avec interdiction de circuler.

La codification C signifie que le libellé correspond à un commentaire qui n'est pas considéré comme un défaut.

1.4.3 – Le timbre du certificat d'immatriculation



Le timbre indique la date-limite de validité du contrôle et l'immatriculation du véhicule.
La durée de validité des contrôles dépend du résultat du contrôle et des véhicules.

Pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses disposant d'un certificat d'agrément, le contrôleur ajoute sur le certificat d'agrément : la date de validité du contrôle, la date et lieu du contrôle technique, son numéro d'agrément contrôleur et son visa.

1.4.4 – La vignette



Si le résultat du contrôle technique est favorable et si le véhicule est équipé d'un pare-brise, le contrôleur fixe une vignette sur la partie inférieure droite du pare-brise visible de l'extérieur

(sauf pour les véhicules de collection).

1.4.5 – Contrôle et sanctions

Si vous ne pouvez pas présenter aux forces de l'ordre un document justifiant du contrôle technique, vous vous exposeriez à une amende de 135 euros (pouvant être minorée à 90 euros et majorée à 375 euros).

Le fait de ne pas présenter un véhicule lourd au contrôle technique est puni d'une amende de 750 € pour une personne physique ou de 3 750 € pour une personne morale. L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent également être prescrites.

1.5 – Le PV et la vignette du limiteur de vitesse

1.5.1 – Contrôle du limiteur de vitesse

Le limiteur de vitesse doit être contrôlé tous les ans dans un centre agréé.

Le limiteur est un dispositif qui limite la vitesse du véhicule en agissant sur sa motorisation. Pour les camions de marchandises soumis à cette obligation, la vitesse maximale de limitation est de 90 km/h.

Les règles d'assujettissement dépendent notamment de la catégorie du véhicule et de sa date de mise en circulation.
Il faut distinguer deux notions :

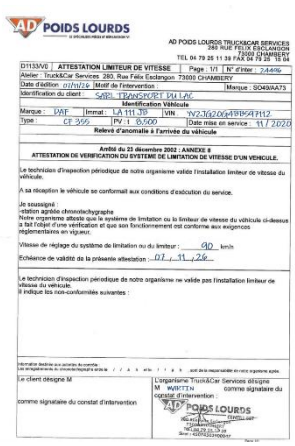
- La vitesse de réglage du limiteur : c'est le plafond technique du véhicule.
- La vitesse autorisée sur la route : elle peut être inférieure à ce plafond, selon la voie, le véhicule ou la signalisation.

Autrement dit, un limiteur réglé à 90 km/h ne constitue pas une autorisation de rouler partout à 90 km/h.

La vérification porte notamment sur :

- Le bon fonctionnement du système,
- La valeur de réglage de la vitesse limite.

1.5.2 – L'attestation et l'étiquette de contrôle



AD POIDS LOURDS

AD POIDS LOURDS TRUCK&CAR SERVICES
280 RUE FELIX ESCHENGEN
73000 CHAMBERY
TEL 04 79 25 11 39 FAX 04 79 25 15 04

D133VE | ATTESTATION LIMITEUR DE VITESSE | Page : 1/1 | N° d'Inter : 74476

Atelier : Truck&Car Services 280, Rue Félix Eschengen 73000 CHAMBERY

Date d'édition : 01/12/16 | Motif de l'intervention : | Marque : SO49AA73

Identification du client : SARL TRANSPORT DU LAC

Identification Véhicule

Marque : DAF | Immat : LA 111 39 | VIN : YV2TG20Y4PB947112

Type : CF 370 | PV : 1 0500 | Date mise en service : 11 / 2022

Relevé d'anomalie à l'arrivée du véhicule

Arrêté du 23 décembre 2002 : ANNEXE II
ATTESTATION DE VERIFICATION DU SYSTEME DE LIMITATION DE VITESSE D'UN VEHICULE.

Le technicien d'inspection périodique de notre organisme valide l'installation limiteur de vitesse du véhicule.

A sa réception le véhicule se conformait aux conditions d'exécution du service.

Je soussigné :
-station agréée chronotachygraphe
Notre organisme atteste que le système de limitation ou la limiteur de vitesse du véhicule ci-dessus a fait l'objet d'une vérification et que son fonctionnement est conforme aux exigences réglementaires en vigueur.

Vitesse de réglage du système de limitation ou du limiteur : 90 km/h

Echéance de validité de la présente attestation : 07 / 11 / 26

Le technicien d'inspection périodique de notre organisme ne valide pas l'installation limiteur de vitesse du véhicule.
Il indique les non-conformités suivantes :

Le client désigné M | L'organisme Truck&Car Services désigne M WURTTN comme signataire du constat d'intervention :
comme signataire du constat d'intervention | AD POIDS LOURDS

La vérification technique donne lieu à une attestation de vérification du système de limitation de vitesse. Pour les véhicules concernés, cette attestation doit dater de moins d'un an lors de la présentation au contrôle technique.

Elle est délivrée par le constructeur, son représentant ou une station spécialement agréée dans les conditions réglementaires.



Une plaque ou une étiquette doit également indiquer clairement la vitesse fixée, à un emplacement visible et facilement accessible dans l'habitacle.

Le contrôle technique vérifie notamment cette indication, la valeur de consigne et, pour les dispositifs mécaniques, la présence et l'intégrité des scellés.

1.6 – Le PV et la vignette du chronotachygraphe

Le tachygraphe doit être vérifié tous les deux ans par un centre agréé. Si la date est dépassée, l'infraction relève de la 4e classe, avec une amende forfaitaire généralement de 135 €. Le camion peut aussi être immobilisé. Même si l'appareil semble fonctionner, cela ne remplace pas la vérification réglementaire.

1.6.1 – Contrôle du chronotachygraphe en situation de conduite

Lors d'un contrôle routier, le contrôle du tachygraphe (ou chronotachygraphe) poursuit deux objectifs : vérifier le respect des temps de conduite, de pause et de repos, et vérifier que l'appareil fonctionne correctement, sans manipulation frauduleuse.

Les agents examinent donc à la fois l'activité du conducteur et le dispositif installé dans le camion.

Le contrôle routier peut porter sur :

- Le fonctionnement du tachygraphe,
- La plaque d'installation et les informations d'étalonnage,
- Les scellements,
- Les défauts et événements mémorisés,
- Les indices d'une manipulation ou d'un dispositif destiné à fausser les enregistrements.

Le tachygraphe doit être inspecté par un atelier agréé au minimum tous les deux ans.

Cette inspection périodique est distincte de l'analyse des activités du conducteur : un appareil vérifié peut être mal utilisé, et des temps de conduite apparemment réguliers ne prouvent pas que l'appareil est conforme.
Les inspections périodiques doivent être réalisées par un atelier agréé au moins tous les deux ans : autrement dit, il ne faut pas dépasser deux ans entre deux inspections régulières.

1.6.2 – L'attestation et l'étiquette de contrôle

Le conducteur justifie le contrôle de son tachygraphe, principalement, grâce à la plaquette d'installation apposée sur le véhicule par l'atelier agréé.

C'est cette plaquette, visible et facilement accessible, qui atteste réglementairement la conformité de l'installation du tachygraphe. Il ne s'agit donc pas seulement de présenter une facture de garage.

Lors d'un contrôle, le conducteur doit pouvoir indiquer à l'agent l'emplacement de cette plaquette.
Elle comporte notamment, selon le type de tachygraphe :
L'identification de l'atelier ayant effectué l'intervention,

- La date de vérification ou d'étalonnage,
- Les caractéristiques techniques de réglage de l'installation,
- Les informations relatives aux pneumatiques utilisées pour cet étalonnage.

Ces indications permettent de rattacher la vérification à l'installation du véhicule et de vérifier qu'elle est encore dans les délais.

Le règlement européen désigne la plaquette comme justificatif de conformité de l'installation. Il ne faut pas confondre cette preuve avec un « certificat papier obligatoire à bord » qui remplacerait la plaquette.



L'atelier peut remettre un compte rendu ou des documents d'intervention à l'entreprise.
Les rapports d'inspection prévus par le règlement, notamment lorsque des irrégularités de fonctionnement ont été corrigées, doivent être conservés pendant au moins deux ans et pouvoir être communiqués à l'autorité compétente.

Conserver une copie du document remis par l'atelier dans le dossier du véhicule peut faciliter les explications en cas de doute, mais cela ne remplace ni la plaquette réglementaire ni les scellements.

1.6.3 – Les scellements

L'agent peut également examiner les scellements de l'installation. Leur rôle est de permettre de détecter une ouverture ou une intervention non autorisée sur les éléments protégés.

L'inspection réglementaire vérifie notamment :

- Le fonctionnement correct du tachygraphe,
- Son installation et son adaptation au véhicule,
- La présence de la marque d'homologation,
- La présence de la plaquette,
- L' intégrité et l'efficacité des scellements,
- L' absence de dispositif ou de traces de manipulation frauduleuse.

Une plaquette récente ne suffit donc pas à garantir la conformité actuelle si, depuis la vérification, un scellement a été endommagé ou une manipulation a été effectuée.

1.6.4 – Contrôles et sanctions

En France, circuler avec un tachygraphe dont la vérification périodique n'a pas été effectuée dans les délais expose à une contravention de 4e classe et à une possible immobilisation du véhicule. Les textes de référence sont les articles R. 317-3 et R. 317-4 du Code de la route.

L'article R. 317-4, 4°, prévoit expressément que l'immobilisation peut être prescrite lorsque le chronotachygraphe n'a pas fait l'objet du contrôle en service. Elle n'est donc pas automatique dans tous les cas, mais elle est légalement possible.

La réglementation met l'organisation et le coût de la vérification à la charge du détenteur de l'appareil (en pratique, généralement l'entreprise qui exploite le véhicule). Ce n'est donc pas simplement une formalité personnelle du conducteur.
Le même article exige une plaquette d'installation périodique certifiant la conformité de l'appareil et mentionnant la date limite du prochain contrôle. L'absence de cette plaquette constitue également un manquement aux dispositions de l'article R. 317-3.

Un dépassement de l'échéance de vérification ne doit pas être présenté automatiquement comme une fraude.
En revanche, la falsification des données, la modification du dispositif, sa détérioration ou certains emplois irréguliers relèvent de dispositions pénales beaucoup plus sévères.

L' article L. 3315-4 du Code des transports prévoit jusqu'à un an d'emprisonnement et 30 000 € d'amende, avec immobilisation et retrait de la circulation jusqu'à mise en conformité ou réparation. Ces peines ne sont pas celles du simple retard de vérification périodique.

2 – Autres documents

2.1 – Le carnet d'entretien



L' Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes exprime l'obligation de Carnet d'entretien et registre de signalement.

Le transporteur doit tenir pour chaque véhicule un carnet d'entretien, dont les pages sont numérotées.

Sur ce carnet, sont notés à leur date :

a) Les résultats des vérifications de la direction et des freins et des révisions générales périodiques prévues à l'article 61 du présent arrêté, notamment les démontages, réparations et remplacements effectués, ainsi que le nombre total de kilomètres alors parcourus par le véhicule depuis sa mise en circulation.

b) Les réparations, modifications et faits importants pouvant intéresser les organes essentiels, les dispositifs de sécurité et la solidité du véhicule.

En outre, l'entreprise doit mettre à la disposition des conducteurs un registre destiné au signalement des défectuosités constatées sur les véhicules. Tout autre moyen permettant d'assurer le suivi de ces informations peut être employé.

A défaut d'être obligatoire, ce carnet d'entretien reste un document particulièrement utile pour les véhicules affectés au transport de marchandises !

En effet, l'obligation d'un carnet d'entretien ne s'applique pas aux véhicules de transport de marchandises. Toutefois, pour un meilleur suivi du véhicule, tout propriétaire d'un véhicule du groupe lourd sera invité à utiliser un carnet d'entretien faisant office de registre de signalement . A l'intérieur de ce carnet, les opérateurs en charge du contrôle technique du véhicule viendront agrafer les PV des contrôles techniques obligatoires.

Ce carnet sera transmis au nouveau propriétaire en cas de cession du véhicule.

2.2 – La notice du véhicule



Cette notice d'utilisation est un outil indispensable pour situer l'ensemble des commandes du véhicules, connaitre les entretiens à réaliser et leurs périodicités et surtout pour identifier les éventuels signaux d'alertes et d'anomalies transmises au conducteur via le tableau de bord.

Cette notice comporte aussi tout un ensemble de consignes et conseils pour une utilisation rationnelle et en sécurité du véhicule.

2.3 – Véhicules en location



Si le tracteur, la remorque ou le véhicule complet est loué, le conducteur doit pouvoir présenter le document justificatif de la location, avec ou sans conducteur, selon le cas.

Il peut s'agir notamment :
• du contrat de location,
• d'une copie du contrat,
• d'un document établi par le loueur mentionnant le véhicule et la période de location,
• des documents exigés pour les ensembles loués ou utilisés par une entreprise différente du propriétaire.

Le Code des transports prévoit expressément la présence du document justificatif de location lorsque le véhicule est loué.

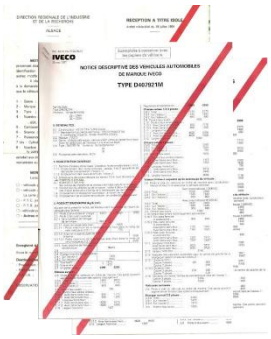
2.4 – Documents à présenter au contrôle technique

2.4.1 – La notice descriptive

Le "barré rouge" est le nom donné à la notice descriptive d'un véhicule à moteur. Cette appellation prend d'ailleurs son origine dans la barre rouge qui raye le document. Le barré rouge concerne tous les types de véhicules que ce soit une voiture, un camion, une moto, un engin agricole ou une remorque, etc.

Il s'agit d'un document d'homologation constitué de plusieurs parties et de plusieurs pages. La première partie est une description générale du véhicule comprenant, entre autres, des informations concernant le constructeur, la carrosserie et le moteur, mais également sur les parties mécaniques. Ensuite, il comporte le procès-verbal de réception aux mines établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). À la fin se trouve le Certificat de conformité visé par le constructeur.

Le barré rouge est obligatoire pour l'immatriculation d'un véhicule neuf. Il est également indispensable pour enregistrer d'éventuelles modifications des caractéristiques techniques : aménagement en camping-car, modification du nombre de places assise, etc.



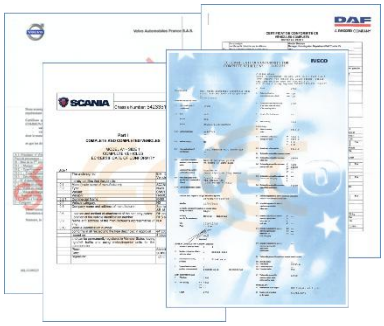
En cas d'erreur sur la carte grise, le barré rouge peut également avoir toute son importance pour la correction.

2.4.2 – Le certificat de conformité

En pratique, l'UE a légiféré par directive européenne de 1996 pour la mise en place d'une loi commune à tous les pays membre de l'UE pour l'immatriculation Auto et Moto dans l'Europe.

Cette directive instaure et oblige la marque du véhicule, la réception par type de véhicule et l'attribution d'un numéro de réception communautaire validant la conformité aux obligations techniques et de sécurité, fixées par l'Europe.

Le but est la simplification des démarches de demande de Carte grise des voitures et motos neufs ou d'occasion fabriqué pour le marché Européen ou pour les véhicules sans réception CE fabriqués pour le marché non européen.



Le Certificat de Conformité ou COC est un certificat établi par le constructeur du véhicule lors de sa commercialisation certifiant et attestant de la conformité et du respect de la directive et règlements de la Communauté européenne imposé pour la réception par Type CE.

Ce document est nécessaire pour établir le changement de propriétaire lors de son export dans un pays européen et donc de pouvoir librement circuler en Europe. Aussi, il facilite donc aux usagers leur demande de carte grise française et concerne les immatriculations d'un véhicule neuf ou étranger.
Le certificat de conformité mentionne les données obligatoires du véhicule comme le numéro d'immatriculation, numéro de réception communautaire etc.

2.4.3 – Le procès verbal de réception à titre isolé

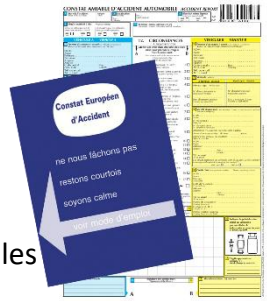
Une Réception à Titre Isolé (RTI) atteste de la conformité d'un véhicule aux réglementations et normes en vigueur concernant la sécurité et la protection environnementale. Il s'agit d'une homologation individuelle d'un véhicule n'étant pas conforme à un type réceptionné ou n'ayant pas de certificat de conformité CE. Cette homologation est indispensable pour l'immatriculation du véhicule.

La RTI peut concerner aussi bien un véhicule neuf comme un véhicule d'occasion déjà immatriculé. Les cas les plus fréquents sont les véhicules importés sans homologation européenne et les véhicules modifiés. La demande doit se faire auprès de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) du département du propriétaire du véhicule. En Ile-de-France, il faut faire appel à la DRIEE (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie).

Pour citer quelques exemples qui nécessitent une demande de Réception à Titre Isolé : modification de la puissance d'une motocyclette (bridage/débridage), modification du PTAC d'un véhicule, modification du nombre de places assises, transformation d'une camionnette en camping-car, etc.

Le procès-verbal de Réception à Titre Isolé (RTI) confirme l'homologation individuelle. Il s'agit d'un document indispensable au dossier de demande de carte grise.

2.5 – Le constat amiable



Un constat amiable n'est pas obligatoire à bord du véhicule mais, sa présence dans les documents de bord du véhicule reste particulièrement utile, et vivement conseillée.

Avoir un constat amiable à bord permet, en cas d'accident, de noter sur place les circonstances, les dégâts et les coordonnées des conducteurs. Il facilite la déclaration à l'assurance, qui s'appuie sur ces informations pour déterminer les responsabilités et traiter l'indemnisation.

Le e-constat est la version numérique du constat amiable papier :

il a la même valeur juridique. La différence concerne surtout le support et l'envoi à l'assurance.

- Constat papier : on le remplit et le signe à la main, puis on le transmet à son assureur.
- E-constat : on le remplit et le signe sur smartphone ; il est ensuite envoyé électroniquement aux assureurs.

Attention : le e-constat est réservé aux accidents en France, sans blessé, impliquant au maximum deux véhicules immatriculés et assurés en France.

Garder un constat papier à bord reste donc utile, notamment à l'étranger ou si le téléphone est inutilisable.

2.6 – L' éthylotest



Si, en France, la présence à bord du véhicule d'un éthylotest n'est plus obligatoire depuis le 22 mai 2020, il n'en reste pas moins conseillé d'en posséder un : il reste utile pour vérifier son alcoolémie avant de prendre le volant.

Son absence n'entraîne aucune amende.

À ne pas confondre avec l'éthylotest antidémarrage (EAD), qui peut être imposé à certains conducteurs par décision administrative ou judiciaire.

2.7 – Cartes rotuières et plans d'agglomérations (et GPS)



Les outils de guidage et de recherche d'itinéraire peuvent être intégré au véhicule (GPS) ou à la pochette de bord du véhicule (cartes et plans) mais il appartient aussi au conducteur de veiller à posséder ces outils avant de prendre la route.

3 – Documents liés à l'activité de transport

3.1 – La licence de transport

Toute entreprise de transport public routier de marchandises a l'obligation d'être inscrite sur le Registre National des Transporteurs et des Loueurs.
Pour attester cette inscription au registre, l'entreprise une licence :
- Une licence de transport intérieur pour les véhicules jusque 3.5 t de PTAC,
- Une licence communautaire pour les véhicules d'un PTAC supérieur à 3.5t.

Un original de cette licence est conservé au siège de l'entreprise.

Une copie conforme de cette licence doit obligatoirement se trouver à bord des véhicules. L'entreprise disposent donc d'autant de copies conformes que de véhicules.



3.2 – Les certificats d'agréments

Certaines opérations de transport de marchandises particulières se font sous réserves d'agréments tant pour l'entreprise qui organise l'opération de transport que pour le véhicule.

On trouve ces agréments dans le cadre du transport sous température dirigée, le transport de matières dangereuses, le transport d'animaux vivants ou encore dans le cadre des missions de transports exceptionnels…





3.3 – La lettre de voiture

La lettre de voiture n'est pas, à proprement parler, un document directement lié au véhicule mais dans le cadre d'un transport public routier de marchandise, sa présence à bord est obligatoire.

Le véhicule doit être accompagné d'une lettre de voiture nationale ou internationale, selon l'opération :

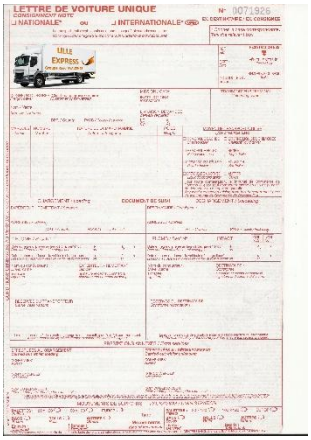
- Lettre de voiture nationale pour un transport intérieur,
- Lettre de voiture internationale, généralement CMR, pour un transport international,
- Lettres de voiture correspondant aux opérations de cabotage lorsqu'il y en a.

Elle doit permettre d'identifier notamment :

- Le transporteur,
- Le donneur d'ordre,
- Le lieu de prise en charge,
- Le lieu de livraison,

La lettre de voiture doit permettre d'identifier notamment :

- Le transporteur,
- Le donneur d'ordre,
- Le lieu de prise en charge,
- Le lieu de livraison,
- La nature et la quantité des marchandises,
- Le véhicule ou l'opération concernée,
- Les dates et références utiles.



La lettre de voiture peut être dématérialisée lorsque les conditions réglementaires sont respectées, mais le conducteur doit pouvoir la présenter rapidement sous une forme lisible.

Le Code des transports impose la présence de la lettre de voiture à bord du véhicule effectuant un transport routier de marchandises.

3.4– Autres documents liés à l'activité de transport

3.4.1 – Cas du transport de matières dangereuses

Toute opération de transport de marchandises dangereuses doit être accompagnée d'un document de transport conforme aux exigences ADR.

Pour un transport soumis à l'ADR, le véhicule doit disposer des documents prévus par la réglementation TMD/ADR, notamment :

- Document de transport ADR,
- Consignes écrites de sécurité,
- Certificat d'agrément du véhicule, lorsqu'il est exigé,
- Certificat de formation ADR du conducteur,
- Documents relatifs à la marchandise, aux quantités et aux exemptions éventuelles,
- Documents d'identification et équipements correspondant au transport.

3.4.2 – Cas du transport exceptionnel

Un transport qui dépasse les limites ordinaires de poids ou de dimensions ne doit pas être effectué avec les seuls documents habituels du camion.

Pour un convoi exceptionnel, il faut avoir à bord :

- L' autorisation individuelle de transport exceptionnel, lorsqu'elle est nécessaire,
- Les prescriptions de circulation,
- L' itinéraire autorisé ou la carte des itinéraires,
- Les documents relatifs à l'escorte et à la signalisation, selon le convoi.

3.4.3 – Cas du transport de déchets

Un transport de déchets ne peut pas être effectué avec les seuls documents habituels du camion.

En cas de transport de déchets, des documents spécifiques peuvent être exigés :
- Justificatif de traçabilité,
- Bordereau de suivi,
- Documents concernant la nature et la destination des déchets,
- Autorisations ou récépissés lorsque la réglementation les impose.

3.4.4 – Transport d'animaux, de produits alimentaires ou matières réglementées

Le conducteur doit demander à l'exploitant ou au donneur d'ordre les documents correspondant réellement à la marchandise transportée.

Selon la marchandise, d'autres documents peuvent être nécessaires :
- Documents sanitaires,
- Documents vétérinaires,
- Autorisations particulières,
- Justificatifs de température ou de chaîne du froid,
- Documents douaniers pour les transports internationaux,
- Documents d'exportation, d'importation ou de transit...

3.4.5 – Cas du transport pour compte propre

La distinction compte d'autrui/compte propre est importante : elle permet aux agents de vérifier le régime juridique applicable au transport.

Pour un transport effectué pour compte propre, la copie de licence de transport public n'est généralement pas le document principal attendu, puisque l'entreprise ne réalise pas une prestation de transport pour un client.

En revanche, le conducteur doit pouvoir justifier :
- La nature du transport,
- Le lien entre les marchandises et l'activité de l'entreprise,
- La propriété ou la mise à disposition des marchandises,
- L'identité de l'entreprise utilisatrice du véhicule,
- Le document de transport ou tout justificatif permettant d'établir qu'il s'agit bien d'un transport pour compte propre.

Qui peut demander ces documents ?

- *Police et gendarmerie :*

  documents du véhicule, contrôle technique, assurance, identité, permis et infractions routières.

- *Douanes :*

  documents douaniers, marchandises, provenance, destination et régularité des flux.

- *DREAL, DRIEAT ou contrôleurs des transports terrestres :*

  licence, lettre de voiture, location, cabotage, attestation de conducteur, temps de conduite et documents professionnels.

- *Inspection du travail :*

  documents relatifs à l'emploi, au détachement, au temps de travail et à la situation du conducteur.

- *Agents spécialisés :*

  documents ADR, déchets, animaux, transport exceptionnel ou autres réglementations sectorielles.

Le Code des transports prévoit expressément, pour les véhicules exécutant un transport routier de marchandises, la présence du titre administratif de transport, de la lettre de voiture, du justificatif de location lorsqu'il est nécessaire et de l'attestation de conducteur dans les cas concernés.

L'absence d'un document obligatoire à bord peut constituer une infraction distincte et entraîner une amende, une demande de régularisation ou l'immobilisation du véhicule selon la gravité de la situation.



La pochette de bord du véhicule

Liste pratique à conserver (en cabine)

Pour un transport public de marchandises, il est obligatoire de conserver :

1. Certificat d'immatriculation du porteur dans le cas d'un transport en véhicule isolé,
2. Certificat d'immatriculation du tracteur ou du porteur, de la semi-remorque ou de la remorque dans le cas d'un transport avec ensemble routier standard,
3. Attestation d'assurance ou justificatif provisoire, même si l'assurance est vérifiable au FVA,
4. Taxe à l'essieu (TSVR) si le véhicule y est soumis,
5. Preuve du contrôle technique valide de chaque véhicule concerné,
6. Preuve du contrôle périodique du limiteur de vitesse,
7. Preuve du contrôle périodique du tachygraphe...

Mais il est également conseillé et recommandé d'avoir :

8. Le carnet d'entretien de chaque véhicule,
9. La notice d'utilisation de chaque véhicule,
10. Contrat ou justificatif de location, si le véhicule est loué.
11. Les documents à présenter au contrôle technique (notice descriptive, certificat de conformité, procès verbal de réception à titre isolé...)
12. Un constat amiable
13. Un éthylotest
14. Des plans d'agglomérations, cartes routières et/ou GPS...

Le conducteur doit également posséder les documents liés à l'activité de transport :

15. La copie conforme de la licence de transport communautaire (ou de transport intérieur)
16. Les certificats d'agréments
17. La lettre de voiture nationale ou internationale (CMR)
18. Les autres documents liés à l'activité de transport spécifique (ADR, déchets, animaux, douane ou convoi exceptionnel selon le transport).