



**PRÉFET  
DE LA NIÈVRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **Contrôle des transports terrestres**

## **Opération dédiée au contrôle technique des véhicules en bord de route**

**Mardi 11 mai 2021  
Château-Chinon (58)**



# **DOSSIER DE PRESSE**

## **I) Éléments de contexte**

### **La route, un mode de déplacement privilégié**

La mobilité routière a un impact majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) du pays et en particulier des émissions de CO<sub>2</sub>. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

La part des émissions des véhicules lourds connaît une forte augmentation, représentant 28 % des émissions de GES routiers. Leur impact fait l'objet d'un suivi attentif de l'Europe et d'une volonté de diminuer leurs émissions polluantes, en particulier par les professionnels et les pouvoirs publics.

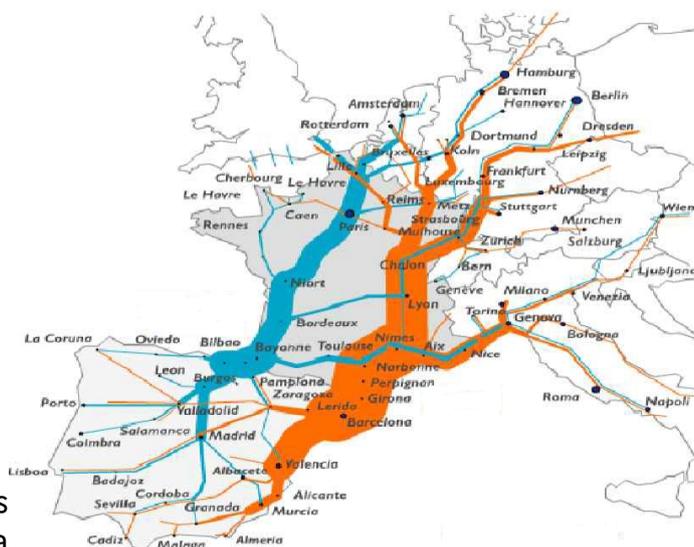
Le parc des véhicules lourds (poids lourds, autocars/autobus) représentant près de 650 000 unités en circulation, pèse un poids important dans l'enjeu de sauvegarde de l'environnement.

### **La France, pays de transit, carrefour de l'Europe**

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers. L'essentiel de ses échanges commerciaux se font avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (> 3,5 tonnes de PTAC).

Du fait de cette présence, la France se voit appliquer les règles d'harmonisation du contrôle technique qui ont été définies par l'Europe afin de restreindre les écarts dans les niveaux de contrôle de ces états.



## **II) Le dispositif « Euro Contrôle Route »**

Euro Contrôle Route (ECR) est un groupe de services européens d'inspection des transports (Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Belgique, Luxembourg, Pologne, Irlande, Autriche, Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Croatie, République Tchèque, Slovénie et France) qui travaillent ensemble pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail dans le transport routier et assurer une concurrence loyale.

Les activités du groupe ECR se fondent sur 4 piliers :

- des échanges d'informations réguliers,
- la formation et l'amélioration des compétences de chacun,
- l'harmonisation des pratiques au niveau européen,
- des contrôles transfrontaliers coordonnés.

Dans ce cadre, chaque année sont organisés des séminaires regroupant des agents des pays membres sur des thématiques liées au contrôle (fraudes à l'appareil de contrôle, transport de marchandises dangereuses, transport de voyageurs...) ainsi qu'au moins 7 semaines de contrôles transfrontaliers coordonnés. Pendant ces semaines, tous les pays membres d'ECR réalisent des contrôles en utilisant des checklists communes et en faisant des remontées d'informations sur des documents normalisés.

Le groupe de travail d'ECR utilise ensuite les informations récupérées lors de ces contrôles pour affiner le ciblage des opérations suivantes (mécanismes de fraudes, etc.).

L'opération du 11 mai 2021 s'inscrit dans une semaine ECR dédiée à la thématique du « contrôle technique routier ».

### III) Les dispositions du contrôle technique

#### **Le contrôle technique poids lourds : des règles européennes**

Dans son livre Blanc du 28/03/2011, la Commission Européenne a défini un objectif de 'sécurité totale' en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif '0 décès' dans les transports routiers d'ici à 2050. La Commission a ainsi défini 7 objectifs stratégiques et a identifié des actions en vue de véhicules plus sûrs. Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant toute la durée de leur exploitation.

Par deux directives, l'une relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteurs (n° 2014/45/UE du 03/04/2014), l'autre relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (n° 2014/47/UE du 03/04/2014), les instances européennes se sont mobilisées pour harmoniser les conditions de mise en œuvre du contrôle technique et établir des normes de contrôle plus strictes pour inciter les propriétaires de véhicules à adopter de bonnes pratiques et de bonnes habitudes découlant de vérifications élémentaires sur leur véhicule.

Le dispositif mis en place comprend des contrôles techniques périodiques de tous les véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier permettant d'assurer le suivi de l'entretien des véhicules et de détecter de façon précoce d'éventuelles défaillances potentiellement accidentogènes.

***Un bon niveau d'entretien des véhicules lourds participe à la lutte contre la concurrence déloyale dans le secteur des transports, à la lutte contre l'insécurité routière et à la limitation de l'impact environnemental (pollution de l'air, nuisances sonores...) de ce type de véhicule.***

L'Europe renforce l'aspect sécuritaire du contrôle technique en instituant notamment des contrôles techniques routiers inopinés en bord de route.



## Un nouveau contrôle technique renforcé

Le 20 mai 2018, est entrée en vigueur la réforme du contrôle technique pour les véhicules à moteur, découlant de la transposition en droit français des deux directives européennes précitées. Celui-ci se veut plus draconien avec un arsenal de contraintes supplémentaires pour le propriétaire du véhicule qui présenterait des défaillances.

Le contrôle technique consiste en une visite obligatoire dans un centre de contrôle technique agréé afin de garantir un niveau sécuritaire maximal des véhicules circulant sur la voie publique.

Annuelle pour les véhicules de transport de marchandises, sa fréquence est réduite à 6 mois pour les véhicules de transport en commun de personnes.

***Le véhicule lourd qui passe en centre de contrôle agréé pour effectuer sa visite technique périodique annuelle se voit détailler 14 fonctions comprenant 206 points de contrôle classés en défaillances de 3 gravité : mineure, majeure et critique.***

<b>Défaillances mineures</b>	n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;
<b>Défaillances majeures</b>	susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;
<b>Défaillances critiques</b>	constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

En 2020, au niveau régional comme au niveau national, environ **12 % des contrôles techniques périodiques des véhicules lourds ont fait l'objet d'une contre-visite** (10 % pour défaillance majeure et 2 % pour défaillance critique). Les principales défaillances motivant la prescription d'une contre-visite portent sur la fonction 'feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques' et la fonction 'équipements de freinage'.

Les sanctions pénales en cas de manquement (absence de contrôle technique ou non valide ou oubli) relèvent d'une contravention de la 4<sup>e</sup> classe avec une immobilisation potentielle du véhicule. Au niveau civil, l'assureur du véhicule pourra invalider un contrat d'assurance, ce qui entraînerait de lourdes conséquences pour le conducteur en cause (suppression de l'indemnisation en cas de dommages causés à un tiers en cas d'accident).

## Point de vigilance dans le contrôle en bord de route : les fraudes au dispositif anti-pollution

Depuis quelques années, force est de constater une recrudescence des fraudes au système anti-pollution, à savoir le système de réduction catalytique sélective (SCR), communément appelé 'système AdBlue'.

Fraude majeure en termes d'impacts sur l'environnement et sur la santé des populations, elle constitue un délit d'une extrême gravité et porte atteinte à toute la profession du transport routier.

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'Europe a mis en place dès 1990 des normes anti-pollution visant à limiter les émissions polluantes des moteurs de camions (norme EURO 0), normes devenues de plus en plus exigeantes pour aboutir depuis 2014 à la norme EURO VI.

### SIGNALÉTIQUE

*Macaron vert (obligatoire dans certains pays de l'UE) présent sur le pare-brise ou la calandre indiquant la norme Euro du véhicule*

-  : **Euro 1** - à partir du 01 octobre 1993  
camion vert : le « U » est réservé aux allemands et correspond au « E » français.
-  : **Euro 2** - à partir du 01 octobre 1996
-  : **Euro 3** - à partir du 01 octobre 2001
-  : **Euro 4** - à partir du 01 octobre 2006  
(les PL de cette génération doivent être équipés du système OBD de diagnostic embarqué)
-  : **Euro 5** - à partir du 01 octobre 2009
-  : **Euro 6** - à partir du 01 octobre 2014

À partir de 2006, les constructeurs de poids-lourds se sont orientés vers la technologie SCR pour atténuer les émissions polluantes des moteurs diesel, notamment l'oxyde d'azote (Nox), en utilisant l'adjonction d'une solution à base d'urée, l'AdBlue.

Cette technologie est devenue obligatoire pour tous les véhicules Euro VI mais de fait, pour respecter les normes d'émissions imposées en Euro V, dans la plupart des cas, les constructeurs n'ont eu d'autre choix que d'équiper leurs véhicules répondant aux normes Euro V, de dispositifs SCR.

L'AdBlue est une solution aqueuse composée à 32,5 % d'urée et à 67,5 % d'eau déminéralisée conforme à la norme ISO 22241. Il permet de transformer 85 % des polluants en vapeur d'eau et azote inoffensif.

La fraude au dispositif SCR est opérée dans la plupart des cas grâce à des dispositifs de neutralisation du dispositif SCR (dit 'émulateurs'). Ces boîtiers, peu onéreux et disponibles facilement sur internet, sont faciles à installer. Ces émulateurs sont aussi installés en cas de panne du système, le véhicule se met alors en



mode 'dégradé' et émet un niveau maximal de polluants. Le système SCR étant très onéreux à réparer (plusieurs milliers d'euros pour un catalyseur), l'émulateur offre à l'utilisateur une solution de contournement très abordable.

**Depuis décembre 2019 et l'entrée en vigueur de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), la fraude au dispositif SCR est réprimée par une amende délictuelle d'un montant maximum de 7 500 €uros.**

## **La place du contrôle des transports dans le contrôle technique routier**

Les agents de la DREAL en charge du contrôle des transports terrestres sont dotés de nouvelles habilitations en matière de contrôle technique routier, prenant effet au 20 mai 2018.

En réalisant un contrôle technique inopiné en bord de route, ils complètent par leur action la surveillance des véhicules lourds circulant sur le réseau routier national.

Tous les véhicules sont concernés : résidents et non-résidents.

Le rôle des Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT) est de s'assurer d'un bon niveau d'entretien des véhicules lourds entre 2 visites techniques périodiques réalisées en centre de contrôle agréé.

Comme les centres de contrôle, le Contrôleur est habilité à effectuer en bord de route, un contrôle technique visuel sur certains organes d'un véhicule, classés dans les 14 fonctions précitées.

La réglementation intègre deux niveaux de contrôle :

a) le contrôle technique routier initial : examen visuel réalisé par les CTT, de façon inopinée, en bord de route ;

b) le contrôle technique routier approfondi : réalisé dans un second temps pour mettre en évidence des défaillances que le seul contrôle visuel du CTT ne permet pas de confirmer. Ce contrôle est confié aux centres de contrôle technique agréés par les préfets de département.

Le rôle du CTT est donc de détecter lors de son contrôle routier d'éventuelles défaillances flagrantes, génératrices d'insécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. Si une défaillance constitue un danger direct et immédiat pour les usagers de la route, le véhicule pourra être immobilisé et dirigé vers un centre de contrôle agréé afin d'y subir la seconde phase, un contrôle technique routier approfondi.

L'examen visuel du contrôleur porte donc sur la présence (ou absence), la fixation, le bon état de fonctionnement de l'équipement en question.

En fonction du résultat du contrôle technique routier, le véhicule sera apte à reprendre la route ou pourra faire l'objet d'une remise en conformité (immédiate ou différée d'un mois maximum).

**Exemples de défauts identifiés par les contrôleurs des transports terrestres :**



*disque de frein cassé (contravention de 4<sup>e</sup> classe, immobilisation du véhicule et amende forfaitaire de 90 €)*

*→ dispositif de freinage non-conforme*

*éclairage non réglementaire (contravention de 3<sup>e</sup> classe et amende forfaitaire de 68 €)*

*→ éblouissement des autres usagers de la route*



*flexibles de freinage ou de feux défectueux (contravention de 4<sup>e</sup> classe, immobilisation du véhicule et amende forfaitaire de 90 €)*

*→ freinage non-conforme et non-fonctionnement des feux*



*rétroviseur endommagé (contravention de 3<sup>e</sup> classe et  
amende forfaitaire de 68 €)*

*→ mauvaise visibilité pour le conducteur*



*pneumatique endommagé  
(contravention de 4<sup>e</sup> classe,  
immobilisation du véhicule et  
amende forfaitaire de 90 €)*

*→ risque d'éclatement du  
pneumatique et perte de contrôle  
du véhicule*

## **IV) Une spécificité du département de la Nièvre : les transports de bois**

### **Contexte**

Le transport est un élément-clé de la compétitivité des industries du bois. Malgré la recherche d'un report modal de la route vers le rail et la voie d'eau, le transport routier, mode principal de transport du bois, demande des matériels spécifiques et renforcés permettant d'accéder aux forêts.

Suite à la grande tempête de 1999, une réglementation dérogatoire a été instituée (afin de permettre l'évacuation de grandes quantités de bois et d'alléger les frais de transport des entreprises de la filière sylvicole) puis intégrée plus tard au Code de la route (2009), avec le souci de répondre à la triple nécessité de limiter l'impact du transport de bois en matière de production de gaz à effet de serre, d'usure des infrastructures routières et de sécurité routière.

### **Enjeux (sécurité routière et infrastructures)**

Le bois se situant généralement sur des chantiers forestiers difficiles d'accès, son extraction nécessite du matériel de transport renforcé et spécifique (grue). Son corollaire est le poids total roulant en charge qui sera supérieur à un ensemble transportant des marchandises générales (limité à 44 tonnes).

95 % du transport de bois se fait par la route ; la distance moyenne du transport est d'environ 87 km jusqu'aux usines de première transformation.

La présence de ces ensembles hors norme sur les routes, pour leur pérennisation, doit respecter les objectifs suivants :

- assurer une sécurité routière de haut niveau,
- ne pas dégrader les voiries des collectivités locales,
- préserver l'environnement tant en forêt que dans le milieu rural,
- avoir le souci des conditions de travail lors des phases d'abattage, débardage et transport,
- favoriser le report modal sur les longues distances.

La surcharge ou un arrimage défaillant ou manquant sont des erreurs graves souvent rencontrées en matière de transport de bois, qui peuvent avoir de graves conséquences en termes de sécurité routière.

La surcharge comme le mauvais arrimage sont en effet susceptibles d'avoir un impact immédiat tel que provoquer ou aggraver un accident. Une surcharge accroît les distances de freinage, peut causer des dommages sur le véhicule, comme une crevaison, une usure prématurée des freins ou une rupture de suspension, et un mauvais arrimage peut provoquer un déséquilibre du véhicule si le chargement se déplace. Les passages de ronds-points, nombreux sur notre territoire, pourront s'avérer plus délicats avec une prise de roulis importante pouvant amener à un basculement de l'ensemble et la dispersion sur la chaussée de son chargement si le chargement n'est pas arrimé, ou s'il n'est que faiblement arrimé.

Sous l'effet d'un choc, la charge d'un véhicule peut être projetée vers l'avant, ou basculer sur les côtés. Lors d'une collision à 50 km/h, le poids des objets mal arrimés est multiplié par 40. Le comportement du véhicule peut devenir irrationnel et le conducteur peut en perdre le contrôle.

En cas de surcharge, l'agression des infrastructures (chaussées et ouvrages d'art) est plus forte, ce qui génère un coût accru pour assurer leur entretien par les collectivités. Le trafic poids-lourds est en effet beaucoup plus « agressif » que celui des véhicules légers : il est estimé que le passage d'un essieu de poids-lourd à 13 tonnes a un impact sur la chaussée équivalent au passage de 10 000 essieux de véhicules légers à 600 kg.

De plus, une concurrence déloyale apparaît en matière économique ainsi qu'en matière fiscale, puisque la taxe à l'essieu calculée ne correspond plus à la réalité. En effet, le montant de la taxe à l'essieu dépend de la catégorie du véhicule et du poids total en charge du véhicule (PTAC). En cas de surcharge, le montant effectivement payé ne correspond donc plus à la situation réelle du véhicule.

10 000 accidents annuels ont pour origine l'arrimage des charges.

50 000 incidents annuels sont provoqués par le déversement de marchandises sur la chaussée.

La ressource forestière est abondante en Bourgogne, celle-ci est la 6<sup>e</sup> région la plus boisée de métropole. Sa forêt, composée essentiellement de feuillus, dont le chêne, est gérée économiquement pour produire du bois dont les usages sont multiples : maisons, meubles, charpentes, emballages, parquets, papier, menuiserie, bois de chauffage...

Le parc naturel régional du Morvan contribue à la diversification des essences sylvicoles, au maintien de la biodiversité et du paysage.

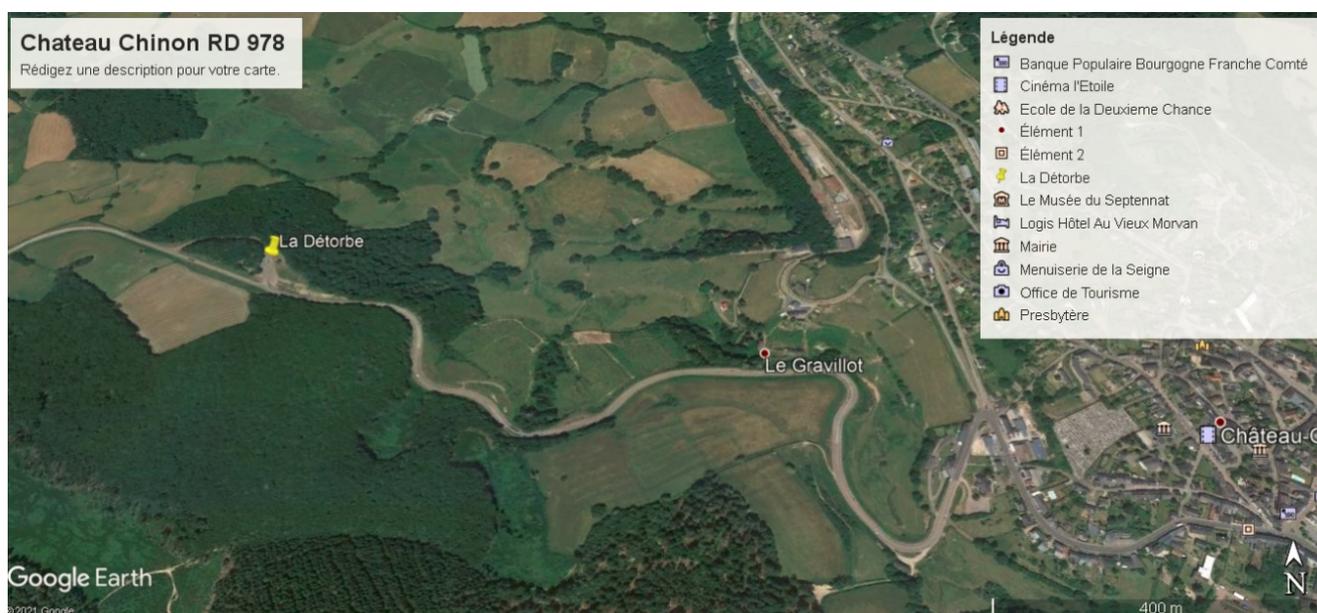
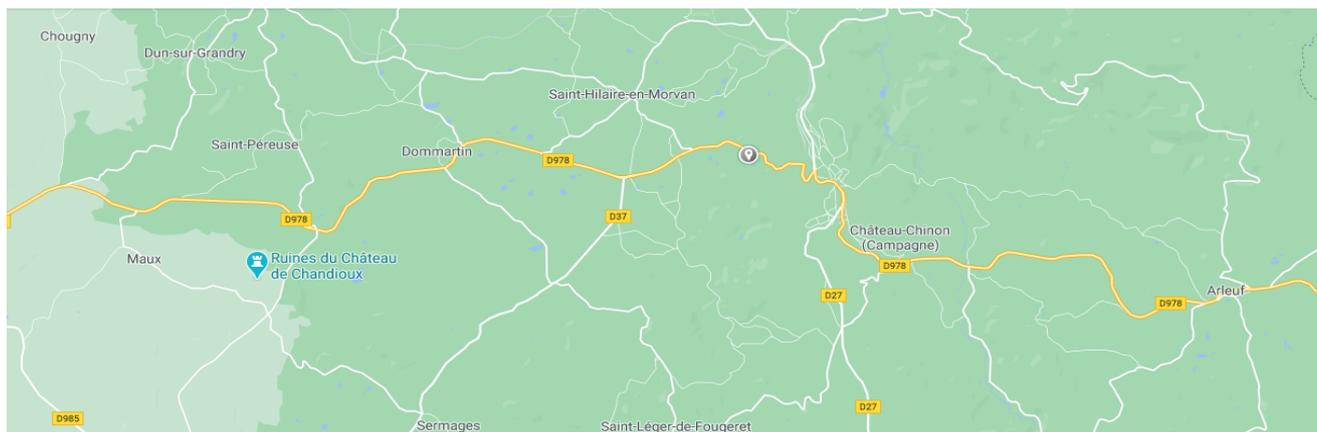
Le transport de bois est soumis à autorisation préfectorale en fonction de la configuration de l'ensemble qui le transporte (dispositif bois rond, APL, autorisation individuelle...).

## V) L'opération de contrôle du 11 mai 2021

Mardi 11 mai 2021, entre 9:00 et 12:00, aura lieu une opération de contrôle routier dédiée au contrôle technique des véhicules de transport en bord de route, menée par les agents de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (dont un agent dédié à la pesée des véhicules) et assistés des gendarmes de l'EDSR 58.

L'opération aura lieu sur le parking de la Détorbe (D 978 – commune de Château-Chinon).

**Coordonnées GPS : 47,068656° N / 3,914656° E**



Un bon état général des véhicules circulant sera recherché.

L'attention des Contrôleurs des Transports Terrestres sera notamment portée sur :

- les décorations des véhicules tracteurs : une tendance au suréquipement lumineux des tracteurs routiers est générateur d'insécurité routière (éblouissement des

usagers de la route) et de dangerosité accrue en cas d'ajout d'un pare-buffle non homologué, faisant office de barre anti-encastrément. Ces ajouts ne sont pas réglementaires.

Ces dispositifs peuvent faire l'objet, en plus d'une amende, d'une immobilisation avec remise en conformité ;

- les transports de bois : recherche des surcharges et vérification du régime de circulation des ensembles routiers (dispositif bois ronds, APL,...) ;

- la fraude au système anti-pollution : les CTT sont en mesure de sanctionner la fraude au système SCR par une contravention de 4<sup>e</sup> classe prévue par l'article R. 318-1 du Code de la route, dans l'attente de leur habilitation à l'article L. 318-3 du Code de la route qui prévoit une amende pouvant atteindre 7 500 €uros. Les travaux d'habilitation sont engagés.

Le véhicule est immobilisé dans tous les cas et fait l'objet d'une remise en conformité chez le concessionnaire.

Même si les Véhicules Utilitaires Légers (résidents ou non) ne sont pas inclus dans les nouvelles règles du contrôle technique, ils font l'objet d'un contrôle systématique au regard de leur conformité au Code de la route.

**Odile Roque Bedeaux**  
**pôle communication**  
**Direction régionale de**  
**l'Environnement, de l'Aménagement et**  
**du Logement**

Tél : 03 81 21 67 18 / 07 61 20 94 79  
Mél : odile.roque@developpement-durable.gouv.fr  
17E rue Alain Savary CS 31269  
25005 BESANCON cedex

<http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.nievre.gouv.fr/>

@Prefet58\_BFC

@Prefet58\_BFC