



Bundesamt  
für Güterverkehr



Contrôles routiers

FR



# Introduction

## Les contrôles routiers du BAG

L'Office fédéral des transports de marchandises (Bundesamt für Güterverkehr - BAG) assume, en tant qu'autorité supérieure fédérale indépendante relevant du Ministère fédéral allemand des transports et des Infrastructures numériques, un grand nombre de tâches liées au transport de marchandises par route. Son siège social est situé à Cologne et onze succursales l'assistent dans toute l'Allemagne.

En remplissant sa mission, il contribue de manière significative à la sécurité routière, à la justice fiscale et aux conditions de concurrence équitables sur les routes allemandes. Les agents de contrôle du BAG sont amenés à constater des infractions répétées, en particulier en matière de réglementation relative au personnel roulant (temps de conduite et de repos). La présente brochure d'information donne un aperçu sur les dispositions légales applicables.

Les agents de contrôle de l'Office fédéral sont habilités à arrêter les véhicules de transport routier de marchandises et les autocars allemands et étrangers aux fins du contrôle. Les contrôles sont effectués de façon mobile par le biais d'un signe ou d'un panneau de guidage LED en direction du parking le plus proche, ou fixe sur les aires de repos ou de stationnement des autoroutes, des routes nationales et régionales.

Les inspections ont souvent lieu en coopération avec d'autres autorités telles que la police, les douanes ou l'inspection du travail. La coopération transfrontalière revêt également une importance particulière. Le BAG coopère donc au niveau international avec d'autres autorités, en particulier avec les services de contrôle des pays limitrophes.

De plus amples informations sur les activités de l'Office fédéral des transports de marchandises - et pas seulement sur le service de contrôle - sont disponibles sur le site Internet à l'adresse suivante : [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de).

## Devoirs et pouvoirs

Dans le cadre des contrôles routiers, l'Office fédéral des transports de marchandises effectue des contrôles conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la loi allemande relative au transport de marchandises par route (Güterkraftverkehrsgesetz – GüKG), en particulier quant à la présence à bord des documents et preuves exigés par la réglementation sur le transport routier de marchandises (justificatif, document de mouvement, attestation de souscription d'assurance civile contre les dommages causés aux marchandises),

- l'utilisation conforme des tachygraphes et le respect des temps de conduite et de repos
- certaines dispositions en matière de droit de séjour, permis de travail et droit de la sécurité sociale,
- le respect des dimensions, des charges à l'essieu et le poids total en charge autorisés ainsi que de l'arrimage du chargement et de l'état technique des véhicules, remorques et ensembles de véhicules,
- le respect des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses,
- le respect de certaines dispositions législatives en matière de taxe sur les véhicules à moteur et de taxe sur le chiffre d'affaires,




- le respect des dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs,
- le respect de certaines dispositions légales en matière d'alimentation et de vin,
- le respect de la législation en matière de déchets,
- le respect des taux admissibles quant au bruit et aux composants polluants dans les gaz d'échappement,
- le bon état technique des véhicules à moteur utilisés pour le transport de marchandises sous forme de contrôles techniques routiers, et
- le respect de l'interdiction de conduire le dimanche et les jours fériés ainsi que les règles de circulation pendant la période de vacances.

Si des infractions sont constatées au cours de l'inspection, les agents de contrôle prennent diverses mesures en fonction de la compétence ainsi que de la nature et de la gravité de l'infraction.

Ils émettent des avertissements ou rédigent des procès-verbaux de contrôle.

Si des infractions sont constatées au cours de l'inspection, les agents de contrôle prennent diverses mesures en fonction de la compétence ainsi que de la nature et de la gravité de l'infraction :

Ils donnent des avertissements ou rédigent des procès-verbaux de contrôle qui conduisent à l'ouverture d'une procédure administrative. La constitution d'une sûreté peut être demandée, si le conducteur concerné réside à l'étranger et est employé par une entreprise établie à l'étranger. Si la sécurité n'est pas (complètement) assurée, la poursuite du voyage sera interdite. Selon une appréciation faite en conscience, le conducteur peut se voir interdire de poursuivre le voyage, si le véhicule ou le conducteur présente un danger ou en l'absence de preuve d'une autorisation de transport terrestre de marchandises par route.



Les inspections ont souvent lieu en coopération avec d'autres autorités telles que la police, les douanes ou l'inspection du travail. La coopération transfrontalière avec les autorités de contrôle des pays limitrophes revêt également une importance particulière.

L'acquittement des droits de péages en vertu de la législation fédérale relative aux péages sur les autoroutes (Bundesfernstraßenmautgesetz) est contrôlé par le service « droits de péages » du BAG.

## Technologie de mise à l'écart automatique

Nouvelle technologie de mise à l'écart pour les contrôles du BAG avec tableau d'affichage électronique.

Lors des contrôles fixes, l'injonction de sortie à des endroits bien équipés n'est plus signalée par un agent de contrôle du BAG doté d'un panneau «injonction de sortie». Différents contenus d'affichage sont indiqués sur le tableau électronique.

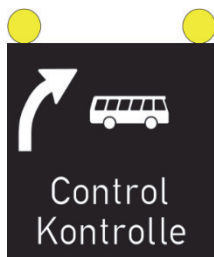
### Mise à l'écart des camions



#### **Injonction:**

Tout camion dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, doit se rendre au poste de contrôle. Le véhicule est sélectionné au poste de contrôle.

### Mise à l'écart des bus



#### **Injonction:**

Chaque bus doit se rendre au poste de contrôle. Le véhicule est sélectionné au poste de contrôle.

## Mise à l'écart des plaques d'immatriculation



### Injonction:

Le véhicule dont la plaque d'immatriculation officielle est affichée, doit se rendre au poste de contrôle.

## Conséquences du non-respect des signes

En cas de non-respect, le véhicule sera poursuivi par les agents du BAG qui effectueront un contrôle immédiat.

L'infraction administrative est passible d'une amende de 300,00 EUR.

## Réglementation relative au personnel roulant

La réglementation a pour objectif d'améliorer les conditions sociales des conducteurs et la sécurité routière en général ainsi que d'harmoniser les conditions de concurrence.

Des règles importantes sur le droit du personnel roulant sont notamment prévues dans

- la loi sur le personnel roulant (Fahrpersonalgesetz – FPersG)
- le règlement sur le personnel roulant (FPersV)
- le règlement (CE) n° 561/2006 applicable à la zone UE/EEE ainsi qu'à la Suisse, et
- effectuant des transports internationaux par route (AETR).

- l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Les dispositions relatives au personnel roulant du règlement (CE) n° 561/2006, du règlement (UE) n° 165/2014, de la loi FPersG et du règlement FPersV s'appliquent, en principe, à tous les véhicules utilisés pour le transport de marchandises sur la voie publique et dont le poids total autorisé (PTAC) y compris les remorques ou semi-remorques dépasse 3,5 tonnes.

Les règles s'appliquent également aux opérateurs et aux conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de passagers et qui, du fait de leur type de construction et de leur équipement, sont adaptés au transport de plus de 9 personnes, y compris le conducteur. Il importe peu que le véhicule soit vide, chargé ou occupé par des passagers.

Au niveau national, les conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de marchandises, dont le poids total autorisé, y compris les remorques ou semi-remorques, est supérieur à 2,8 tonnes et inférieur ou égal à 3,5 tonnes, doivent également tenir un registre des temps de conduite, de toutes les autres heures de travail, des interruptions du temps de conduite et des périodes de repos. Si un tachygraphe –analogique ou numérique – est installé, les enregistrements doivent être conservés à l'aide du dispositif intégré (§ 1, paragraphe 7, FPersV).

L'adaptation de l'accord AETR au règlement (CE) n° 561/2006 s'est traduite par des règles largement harmonisées en matière de transports internationaux. Le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 résulte de l'article 2, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 561/2006, le champ d'application de l'AETR de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 et des articles 2 et 3 de l'AETR. L'AETR s'applique à l'ensemble de l'itinéraire pour les trajets effectués en dehors de l'UE, de l'EEE ou de la Suisse, à condition que le véhicule soit immatriculé dans l'UE, l'EEE ou un État signataire de l'AETR. Si le véhicule est immatriculé en dehors de ces États, les dispositions de l'AETR ne s'appliquent que pour la partie du trajet comprise dans l'UE, l'EEE ou un État signataire de l'AETR.



## Le tachygraphe obligatoire

Les véhicules soumis à la réglementation du personnel roulant et dont le poids total en charge autorisé dépasse 3,5 tonnes doivent être équipés de tachygraphes numériques. Les véhicules nouvellement immatriculés dans l'UE avant le 1er mai 2006 ou avant le 16 juin 2010 dans le champ d'application de l'AETR peuvent, à la place, être équipés d'un tachygraphe analogique (utilisation de feuilles d'enregistrement).

Les entreprises de transport et les conducteurs doivent veiller au bon fonctionnement et à l'utilisation correcte du tachygraphe numérique ainsi que de la carte de conducteur. Les entreprises de transport et les conducteurs utilisant un tachygraphe analogique veillent au bon fonctionnement du tachygraphe et à l'utilisation correcte des feuilles d'enregistrement.

Les conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et dont les dimensions maximales autorisées, y compris les remorques ou semi-remorques, dépassent 2,8 tonnes et ne dépassent pas 3,5 tonnes doivent réaliser les enregistrements conformément à l'article 1, paragraphe 6, du règlement FPersV sur une feuille de contrôle quotidien qui correspond au modèle visé à l'annexe 1 du règlement FPersV. Les enregistrements de la journée en cours et des 28 jours calendaires précédents, doivent être conservés par le conducteur. Si le véhicule est équipé d'un tachygraphe, ce dernier doit être utilisé.



# L'obligation d'emporter des justificatifs d'activité

## Prescriptions de l'UE en vertu du règlement (UE) no 165/2014

Conformément à l'article 36 du règlement (UE) n° 165/2014, les justificatifs d'activité suivants doivent être conservés à bord du véhicule et présentés à toute demande d'un agent de contrôle:

- En cas de conduite de véhicules équipés d'un tachygraphe analogique (il s'agit de tachygraphes utilisant des feuilles d'enregistrement):
  - a) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des 28 jours précédents, et
  - b) la carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte, et
  - c) toute information enregistrée manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.
  
- En cas de conduite de véhicules équipés d'un tachygraphe numérique (il s'agit de tachygraphes utilisant des cartes tachygraphiques):
  - a) sa carte de conducteur et
  - b) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006 et
  - c) les feuilles d'enregistrement pour la période visée au point b), s'il conduisait un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique pendant cette période.

En cas de dommage, défaillance, perte ou vol de la carte de conducteur, le conducteur peut poursuivre son voyage sans carte de conducteur pendant une période maximale de 15 jours calendaires. Si cela est nécessaire pour assurer le retour du véhicule à son emplacement, cette période peut être dépassée. Dans ce cas, le conducteur doit prouver qu'il était impossible de présenter ou d'utiliser la carte de conducteur pendant cette période (voir l'article 29, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 et l'article 13, paragraphe 3, de l'AETR).

Il est impératif de réaliser manuellement des enregistrements sur les temps de conduite, les autres heures de travail, les temps de garde et les interruptions de travail, lorsque

- le tachygraphe était défectueux et
- la carte de conducteur n'a pas pu être utilisée en raison d'un dommage, d'un dysfonctionnement ou d'une perte.

## Temps de conduite et de repos

Règlements de l'UE conformément au règlement (CE) n° 561/2006 et à l'AETR

Interruption du temps de conduite	Après un temps de conduite de quatre heures et demie au plus tard, au moins 45 minutes.  Possibilité de diviser en 2 sections d'au moins 1 x 15 minutes suivies d'au moins 1 x 30 minutes.
Temps de conduite journalière	9 heures au maximum.  Augmenter jusqu'à un maximum de 10 heures 2 fois par semaine.

Temps de conduite journalière	<p>9 heures au maximum.</p> <p>Augmenter jusqu'à un maximum de 10 heures 2 fois par semaine.</p>
Temps de repos journalier	<p>Au moins 11 heures.</p> <p>Réduction à 9 heures possible pour au moins trois fois entre deux périodes de repos hebdomadaires (pas de compensation).</p> <p>La première partie doit durer au moins 3 heures et la deuxième au moins 9 heures.</p> <p>Toujours au cours d'une période de 24 heures après avoir respecté un temps de repos journalier ou hebdomadaire.</p> <p>Si l'équipage est composé de plusieurs personnes, au moins 9 heures dans un délai de 30 heures.</p>
Interruption du temps de repos journalier	<p>Lors du chargement à bord d'un ferry ou d'un train, le temps de repos journalier peut être interrompu au maximum deux fois.</p> <p>Au total, ces interruptions ne doivent pas dépasser 1 heure.</p>

Temps de repos hebdomadaire	<p>Commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures après la fin de la période de repos hebdomadaire précédente.</p> <p>Au moins 45 heures, une réduction à 24 heures est possible, mais avec compensation dans un délai de 3 semaines. La compensation octroyée pour une période de repos hebdomadaire réduite doit être rattachée à une autre période de repos d'au moins 9 heures.</p> <p>Au sein de l'UE, il convient de respecter un temps de repos au cours de deux semaines consécutives soit de 2 x 45 heures, soit de 1 x 45 et 1 x 24 heures. Il est interdit d'effectuer un temps de repos de 2 x 24 heures au cours de deux semaines consécutives.</p> <p>Dans l'AETR, cette restriction est également valable, mais elle ne s'applique pas aux équipages de plusieurs conducteurs.</p>
Temps de conduite hebdomadaire	56 heures au maximum.
Temps de conduite au cours de deux semaines consécutives	90 heures au maximum.

Dans certains cas, ce ne sont pas les règles de l'UE et de l'AETR qui s'appliquent, mais les dispositions nationales.

## Informations sur le temps de repos hebdomadaire

Le 25 mai 2017, une modification de la loi est entrée en vigueur en Allemagne. Le temps de repos hebdomadaire normal visé à l'article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 561/2006 doit être passé dans un endroit équipé d'un matériel de couchage convenable. Il ne peut plus être passé dans le véhicule.

L'entrepreneur doit veiller à ce que les conducteurs ne passent pas la période de repos hebdomadaire normale dans le véhicule, mais dans un endroit équipé d'un matériel de couchage convenable. Si l'entrepreneur n'y veille pas, il est passible d'une amende administrative conformément à l'article 8a, paragraphe 1, de la loi FPersG.

Conformément à l'article 8a, paragraphe 2, FPersG, le conducteur est passible d'une amende administrative s'il passe la période de repos hebdomadaire normale dans le véhicule ou à un endroit dépourvu de matériel de couchage convenable.

## Réglementation sur le transport routier de marchandises

Dans la mesure où les transports relèvent de la loi allemande sur le transport de marchandises et des règlements qui en découlent, les documents ci-après doivent se trouver à bord du véhicule sur le trajet empruntant le territoire allemand:

	Type de transport	Preuve de l'autorisation	Carnet de comptes rendus des transports	Documents justificatifs	Document d'accompagnement ou toute autre preuve 1)
Entreprises établies en Allemagne	Transport de marchandise pour compte d'autrui Activités de transport terrestre <sup>2)</sup>	Permis, copie du permis, ou copie certifiée conforme de la licence communautaire	non	non	oui
	Trafic international avec les États membres de l'UE/EEE et la Suisse (CH)	Copie certifiée conforme de la licence communautaire	non	non	oui

Entreprises établies en Allema- gne	- Les pays membres de la CEMT	Autorisation CEMT	oui <sup>3)</sup>	oui	oui
	- Les pays tiers (sauf CH)	Permis ou autorisation du pays tiers	nein		oui
	Transport combiné	non cependant preuve des conditions liées à la profession et à l'accès au marché	non	non	oui, ainsi qu'une preuve du transport combiné
	<b>Trans- port pour compte propre</b>	non	non	non	non

- 1) Le document d'accompagnement ou toute autre preuve doit contenir des indications sur la marchandise transportée, le lieu de chargement et de déchargement et le donneur d'ordre.
- 2) Une attestation valide de souscription d'une assurance responsabilité civile contre les dommages causés aux marchandises doit accompagner tout transport intérieur.
- 3) Ne s'applique pas au transport de déménagement utilisant une autorisation CEMT de déménagement.

	Type de transport	Preuve de l'autorisation	Carnet de comptes rendus des transports	Documents justificatifs	Document d'accompagnement ou toute autre preuve1)
<b>Entreprises établies à l'étranger</b>	<b>Transport de marchandise pour compte d'autrui</b>  Transport intérieur 2) par  - les entreprises d'États membres de l'UE/EEE  - les entreprises de pays tiers	Copie certifiée conforme de la licence communautaire  pas autorisé	non  -	non  -	oui <sup>4</sup>  -
	Transport international par  - les entreprises d'États membres de l'UE/EEE  - les entreprises de pays membres de la CEMT	Copie certifiée conforme de la licence communautaire  Autorisation CEMT	non  oui <sup>3</sup>	non  oui	oui  oui
	- les entreprises de pays tiers (sauf CH)	Autorisation de pays tiers copie certifiée conforme de la licence suisse	seulement dans la mesure où l'autorisation le prescrit		oui
	- Entreprises suisses	copie certifiée de la licence suisse	non	non	oui
	Transport combiné	Règles spécifiques applicables avec certaines simplifications			



<b>Entreprises établies à l'étranger</b>	Transport pour compte propre	non	non	non	non
--	------------------------------	-----	-----	-----	-----

1) Le document d'accompagnement ou toute autre preuve doit contenir des indications sur la marchandise transportée, le lieu de chargement et de déchargement et le donneur d'ordre.

2) Une attestation valide de souscription d'une assurance responsabilité civile contre les dommages causés aux marchandises doit accompagner tout transport terrestre.

3) Ne s'applique pas au transport de déménagement utilisant une autorisation CEMT de déménagement.

4) Les documents requis par l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009 doivent être à bord du véhicule.

## **Transport de cabotage par des véhicules d'un PTCA inférieur ou égal à 3,5 tonnes**

Les dispositions des articles 8 et 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 s'appliquent également aux véhicules dont le poids total autorisé est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. L'article 8, paragraphe 5, du règlement dispose expressément que les entreprises couvertes par l'exemption prévue à l'article 1er, paragraphe 5, point c) (véhicules à moteur ou ensembles de véhicules dont le PTAC jusqu'à 3,5 tonnes) peuvent effectuer des transports de cabotage dans les conditions prévues notamment aux articles 8 et 9. Cela signifie que les mêmes conditions s'appliquent aussi bien à ces véhicules qu'à ceux dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes.

## Dimensions et poids

(La vue d'ensemble ne tient pas compte des réglementations spéciales)

<b>Dimensions</b>	
Largeur	2,55 m
Véhicules frigorifiques avec une épaisseur de paroi spécifique pour la carrosserie	2,60 m
Hauteur	4,00 m
Longueur	
Véhicule isolé (sauf semi-remorque)	12,00 m
Véhicule articulé	15,50 m
Véhicule articulé, sous réserve du respect de la longueur partielle maximale autorisée définie de la semi-remorque	16,50 m
Train routier	
Trains routiers composés d'un tracteur routier et d'une remorque, sous réserve du respect de la longueur partielle maximale autorisée	18,00 m 18,75 m
<b>Charges à l'essieu</b>	
Charge à l'essieu isolé :	10,0 t
- non moteur	11,5 t
- moteur	

Charge à l'essieu Tandem selon la distance entre les essieux : - véhicule - remorque	11,5 - 19,0 t 11,0 - 20,0 t
Charge à l'essieu Tridem selon la distance entre les essieux	21,0 - 24,0 t
<b>Poids total en charge</b> Les prescriptions sur les charges à l'essieu isolé et les véhicules isolés sont à respecter.	
Véhicules et remorques n'ayant pas plus de deux essieux	18,0 t
Véhicules à plus de deux essieux : - Véhicules à moteur (selon le modèle) - Remorque	25,0 - 26,0 t 24,0 t
Véhicules à plus de trois essieux	32,0 t

Ensembles de véhicules ayant moins de quatre essieux	28,0 t
Ensembles de véhicules à quatre essieux : - Tracteur routier (véhicule à 2 essieux + remorque à 2 essieux) - Véhicule articulé Ensembles de véhicules (tracteurs routiers et véhicules articulés) de plus de quatre essieux	36,0 t 36,0 - 38,0 t 40,0 t
Ensembles de véhicules en transport combiné sous certaines conditions (article 34, paragraphe 6, point 6, StVZO – règlement allemand sur l'admission des véhicules à la circulation)	44,0 t

## Réglementation sur les transferts de déchets



S'agissant des règles à appliquer au transfert des déchets par voie routière, la distinction entre le transport terrestre et le transfert transfrontalier des déchets est essentielle. Le transfert transfrontalier des déchets relève du règlement (CE) n° 1013/2006 et de la loi allemande sur le transfert des déchets (Abfallverbringungsgesetz – AbfVerbrG). Les dispositions de la « loi sur la promotion de l'économie circulaire et la gestion environnementale des déchets » (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) et du règlement sur la preuve (Nachweisverordnung – NachwV) sont pertinentes en matière de transport terrestre.

Dans les deux cas, il convient, en outre, de respecter le règlement allemand relatif aux certificats et aux permis (Anzeige- und Erlaubnisverordnung – AbfAEV).

Afin d'assurer l'élimination correcte des déchets dangereux et non dangereux pendant le transport terrestre, le législateur a, entre autres, normalisé l'obligation de garder les documents de transport à bord du véhicule. Lorsque des déchets non dangereux sont transportés, le transporteur de déchets conserve avec lui les documents contenant les informations ci-après et, sur demande, les soumet aux personnes habilitées à effectuer la surveillance et le contrôle : la quantité de déchets transportés, la désignation des déchets, les informations sur le transporteur, la date de prise en charge des déchets pour le transport, les informations sur le producteur ou le détenteur des déchets et sur l'installation d'élimination des déchets. En outre, il y a lieu de conserver à bord une copie du certificat d'exercice de la profession attesté par les autorités compétentes en matière de déchets conformément à l'article 53, paragraphe 1, KrWG.

La demande de transport de déchets dangereux doit être effectuée par voie électronique au moyen d'une signature qualifiée via le ZKS Abfall (Bureau central de coordination des Länder) auprès de l'autorité compétente en matière de déchets du lieu d'activité du producteur de déchets qui, après examen, décide ensuite de la recevabilité de l'élimination prévue dans le cadre d'un justificatif d'élimination des déchets / justificatif d'élimination collective des déchets. Ce contrôle de recevabilité est effectué entièrement par voie électronique et ne doit pas être documenté pendant le transport. La preuve de l'élimination des déchets dangereux est apportée par les documents de mouvement conformément aux prescriptions de l'annexe 1 du règlement NachwV. Les documents de mouvement doivent également être produits par voie électronique et être munis d'une signature électronique qualifiée. Toutefois, contrairement au justificatif d'élimination des déchets, le transporteur de déchets doit toutefois veiller à ce que les informations figurant sur le document de mouvement se trouvent dans le véhicule pendant le transport. Il convient de noter que, lors de l'élimination de déchets similaires par un collecteur, la remise des déchets du producteur au collecteur est, outre les documents de mouvement précités, également justifiée à l'aide de documents de prise en charge (aussi en annexe 1 du règlement NachwV précité). Les documents de prise en charge doivent être conservés à bord du véhicule pendant le transport. Il est également possible de satisfaire l'obligation d'emporter les données provenant des documents d'accompagnement ou des documents de prise en charge sous forme électronique à titre d'alternative au support papier. Cela suppose, cependant, que les équipements adéquats existent à bord du véhicule concerné, lesquels garantiront, le cas échéant, aux autorités de contrôle un accès immédiat et sûr aux données enregistrées par voie électronique.

Pour le transport de déchets dangereux, le transporteur et, ultérieurement, le collecteur ont besoin de l'autorisation visée à l'article 54 KrWG. Cette dernière doit également se trouver à bord du véhicule (en copie).

En ce qui concerne le transport international des déchets, les documents à emporter peuvent être déterminés selon la nature du déchet (dangereux ou non dangereux), l'itinéraire du transfert (à l'intérieur de l'UE ou en provenance des et en direction des pays tiers) et de l'opération d'élimination (valorisation ou élimination). Dans la mesure où un transfert des déchets n'est pas interdit, il conviendra de conserver à bord soit le document de notification approuvé par l'autorité publique ainsi qu'un document de mouvement rempli par les participants au transfert de déchets conformément au formulaire visé à l'annexe IA et IB du règlement (CE) n° 1013/2006, soit des informations sur l'expédition conformément à l'annexe VII du

règlement (CE) n° 1013/2006.

En outre, dans le cas de déchets non dangereux, comme d'ailleurs dans le cas du transport terrestre, il faut emporter pendant le transfert une copie du certificat d'exercice de la profession attesté par les autorités compétentes en matière de déchets conformément à l'article 53, paragraphe 1, KrWG. ou, dans le cas de déchets dangereux, une copie de l'autorisation visée à l'article 54 KrWG.

Tant en matière de transport terrestre que lors du transfert international de déchets, les véhicules, avec lesquels les déchets sont transportés sur la voie publique, doivent être équipés de deux panneaux d'avertissement blancs de forme rectangulaire, avant le départ. Les panneaux d'avertissement doivent avoir une largeur de 40 cm et une hauteur d'au moins 30 cm. Ils doivent porter l'inscription „A“ de couleur noire (hauteur des lettres de 20 cm, épaisseur de la police de 2 cm). Les panneaux d'avertissement doivent être apposés à l'extérieur du véhicule à l'avant et à l'arrière de façon visible pendant le transport. Pour les trains, le panneau arrière doit être fixé à l'arrière de la remorque.

Cela ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour transporter des déchets dans le cadre d'entreprises économiques, c'est-à-dire à l'occasion d'une autre activité commerciale ou économique qui n'est pas destinée au transport des déchets.

## Règlementation des matières à risque

Lors des transports de matières à risques par voie routière, les réglementations de l'accord européen concernant le trafic international de matières dangereuses par voie routière (ADR) mais aussi la réglementation de matières à risques par voie routière ferrée et maritime (GGVSEB) sont à respecter.

D'après ceux-là, les conductrices et conducteurs doivent avoir certains documents et équipements sur place:

- Papier de transport
- Instructions écrites (les procédures citées doivent être exécutées en cas de besoin)
- Certificat d'apprentissage ADR
- En cas, certificat d'immatriculation pour le véhicule ( surtout pour les véhicules de ravitaillement)
- En cas, certificat pour grands conteneurs ou véhicules pack.
- détermination de l'itinéraire pour certaines matières dangereuses
- équipement incendie dépendant de la masse maximale autorisée pour le véhicule
- équipement supplémentaire (cales, 2 triangles de signalisation, goutes pour les yeux, veste de signalisation, lampes portables, gants de protection, protection visuelle et (selon la classe de matière dangereuse) pelle, couverture de canal, réceptacle).
  
- De plus, certaines réglementations concernant le fonctionnement du réservoir sont à respecter par le chauffeur:
  - fermeture/utilisation réglementaire des dispositifs de clôture.
  - éviter et éliminer le résidu des matières de remplissage
  - vérification de l'étanchéité après ravitaillement personnel/vidange de certaines substances.



Sur l'unité de transport les placards et tableaux oranges sont à placer et éventuellement à recouvrir les immatriculations prévues, .

Les véhicules chargés avec les matières dangereuses doivent être surveillés lorsqu'ils sont garés et sont autorisés à être garés ou arrêtés seulement avec utilisation du frein à main.

Il y a une interdiction de prendre des passagers, de fumer (cela vaut également pour les cigarettes électroniques), de faire du feu et de lumières ouvertes dans le véhicule et aux alentours durant les travaux de charge et moteur tournant pendant la charge et décharge.

Il n'est pas autorisé de transporter une unité dont l'emballage n'est visiblement pas terminé ou endommagée.

L'orientation de matières à transporter disposant de flèches doit être en accord avec les indications de ces signaux.

De plus, les interdictions de charge commune ou limitations pour les matières explosives et objets avec matières explosives sont à respecter. Lors de transport de nourriture, substances nourrissantes ou substances plaisantes certaines procédures de précaution sont à respecter.

Tous les devoirs du conducteur sont normés dans les §§28 et 29 du GGvSEB. Le catalogue d'amendes et d'avertissement en cas d'infraction contre la législation du transport de matières à risque se trouve dans l'annexe des réglementations concernant l'exécution de transport de matières à risque par voie routière, voie ferrée et voie maritime (GGvSEB) et d'autres réglementations pour matières à risque (RSEB).

Il est à notifier qu'il est possible de profiter de différentes réglementations d'exemptions. En plus de la possibilité d'exemption, sous certaines conditions, pour, entre autre, des personnes privées et chambres de commerce, les exemptions concernant les quantités, qui sont emportées par chaque unité de transport jouent un rôle important en réalité.

Dépendant de la catégorie de transport de chaque substance ou objet 0,1,2,3 ou 4 il n'est pas possible de profiter de cette exception pour une masse maximale autorisée de matière dangereuse jusqu'à 20,333,1000 kilogramme/litre, en quantité illimitée ou pour des substances particulièrement dangereuses. Lorsque des matières dangereuses avec différentes catégories de transport sont chargées, la quantité totale maximale autorisée se calcule avec la dite „règle des 1.000 points“. À l'inverse de certaines réglementations d'exemption, celle-ci n'exempt pas de l'application de toutes les règles, uniquement de certaines des règles ADR. Les réglementations concernant la mise en place de tableaux oranges, du port de l'équipement et des instructions écrites ne sont pas à respecter par exemple (exception: l'obligation d'avoir un extincteur de 2-kg). De plus, le conducteur n'a pas besoin de certificat d'instruction ADR dans ce cas.

## **Le droit de qualification des chauffeurs professionnels**

La loi concernant la qualification des chauffeurs professionnels, entrée en vigueur le 1.10.2006 (BKrFQG), engage les conducteurs qui opèrent des transports routiers de marchandises, de passagers ou qui participent au trafic de manière commerciale de prouver une qualification particulière (qualification de base, qualification accélérée de base, formation continue).

En plus des conducteurs/trices allemand(e)s, le devoir de qualification s'applique aux conducteurs/trices issus des autres pays de l'UE/EEE et de la Suisse. Les conducteurs/trices issu(e)s d'états tiers sont dès lors soumis au devoir de qualification, s'ils travaillent pour une entreprise dont le siège se trouve dans un état de L'UE/EEE ou s'ils sont en mission en Suisse.

Les chauffeurs/euses concerné(e)s par cette réglementation sont ceux/celles qui utilisent pour leurs transports des véhicules dont les permis de conduire C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ou DE sont nécessaires, indépendamment du statut d'auto-entrepreneur ou de salarié du chauffeur.

Ainsi, le devoir de qualification concerne, pour le transport de marchandises, les conducteurs/trices de véhicules dont la masse totale autorisée dépasse les 3,5t et pour le transport de passager ceux dont les véhicules disposent de plus de huit places.

Pour les chauffeurs/euses allemand(e)s les points suivants entrent en application concernant le devoir de qualification de base et de formation continue:

Les réglementations juridiques différencient selon une date limite, les personnes devant participer à une qualification de base ( examen devant l'IHK) ou ceux, pour qui, une formation continue suffit.

Depuis

- la date limite du 10.09.2008 ( permis de conduire des classes D1, D1E, D, DE)  
et
- la date limite du 10.09.2009 ( permis de conduire des classes C1, C1E, C, CE)

une qualification de base pour les „nouveaux entrants“ est légalement requise.

Ceux qui ont acquis leur permis de conduire avant les dates limites, sont seulement soumis au devoir de formation continue ( les dits „5 modules“)

Dans les cinq années qui suivent l'obtention de la qualification de base/ qualification de base accélérée, les connaissances doivent être mises à jour par une participation à une formation continue.

Une formation continue est à répéter après l'expiration des cinq années.

Il existe une exception au devoir de qualification/formation continue, en particulier pour les véhicules de la police, des pompiers, des services d'ambulance mais aussi pour les artisans qui transportent leur matériel de travail (par exemple: outils, équipement, machines) (voire § 1 paragr. 2 BKrFQG).

Les transports à vide ne sont pas soumis à la réglementation du BKrFQG, ce qui entraîne le non devoir de qualification/formation continue pour les effectuer.

La preuve de l'existence d'une qualification ou formation continue pour les propriétaires d'un permis de conduire allemand se fait par l'inscription du numéro clé „95“ dans le permis de conduire par l'office de circulation routière/ bureau des permis de conduire (§ 5 alinéa 2. du règlement de qualification pour chauffeur professionnel).

Dans certains états membres de l'UE la preuve de qualification se fait par l'ordonnance séparée d'une preuve de qualification pour conducteurs dans un format de checks, émis par l'office de circulation routière en charge.


Pour les chauffeurs/euses dans le transport de marchandises issus d'états tiers avec emploi/mission dans une entreprise de l'UE/EEE ou la suisse, la preuve de la qualification se fait par l'émission d'un certificat de conducteur (Article 5 Paragraph 1 de la réglementation (EG) Nr. 1072/2009. L'office de circulation routière située au siège de l'entreprise est en charge.

Les chauffeurs/euses dans le transport de passagers issus d'états tiers avec emploi/mission dans une entreprise de L'UE/EEE ou la suisse peuvent apporter la preuve de qualification par un certificat national émis soit en interne (Allemagne), dans un autre état membre de l'UE/EEE ou par la suisse (§ 5 alinéa 3. No 2 du règlement de qualification pour chauffeur professionnel). Dans ce cas également, l'office de circulation routière en charge émet le certificat.

Il y a infraction si, l'inscription du chiffre clé „95“ dans le permis de conduire est manquante lors d'un contrôle, un certificat de qualification de conducteur émis par un autre état de l'UE/EEE (dans le transport de marchandises) ou un certificat national (dans le transport de passager) n'est pas disponible.

Un entrepreneur qui ordonne ou accepte des transports alors que le conducteur ne dispose pas de la qualification/formation continue nécessaire, commet également une infraction.

Les infractions peuvent être, d'après le § 9 BKrFQG, punies par une amende d'avertissement ou de sanction. Un résumé de l'échelon des amendes de sanctions et d'avertissements se trouve dans le catalogue d'amendes de sanctions et d'avertissements pour violation de la loi de qualification des chauffeurs professionnels. Celui-ci se trouve prêt à l'emploi sur le site internet de l'office national du transport de marchandises ( sous [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) -> Rechtsvorschriften -> Qualifikation und Weiterbildung).



Plus d'informations et de renseignements sur la qualification de base et la formation continue sont données aux conducteurs/trices allemand(e)s par les chambres d'industrie et de commerce locales. L'office de circulation routière en charge (bureau des permis de conduire) répond aux questions concernant l'inscription de la qualification/formation continue au sujet du permis de conduire.

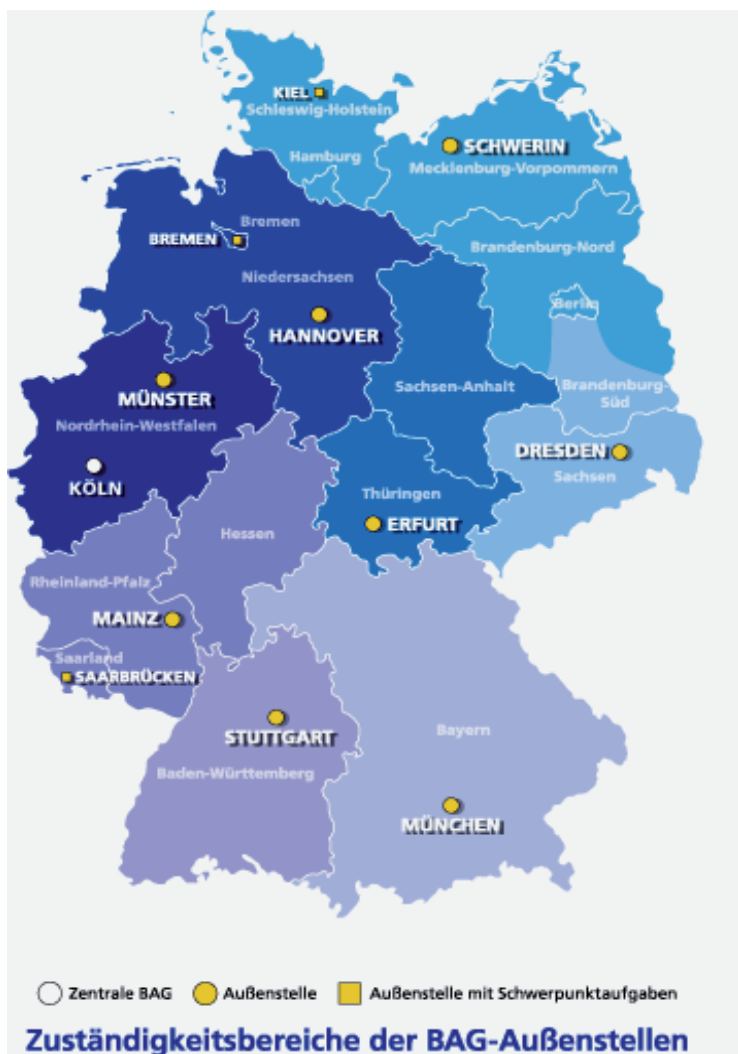
Les conducteurs étrangers reçoivent des informations auprès de leurs offices nationaux de circulation routière respectifs.


## Liste des adresses d'antennes du BAG

Außenstelle	Anschrift	Telefon Fax E-Mail
Bremen	Bürgermeister-Smidt-Str. 55-61 28195 Bremen	0421/ 1 60 82 - 0 0421/ 1 60 82 - 55 bag-bremen@bag.bund.de
Dresden	Bernhardstraße 62 01187 Dresden	0351/ 8 79 96 - 0 0351/ 8 79 96 - 90 bag-dresden@bag.bund.de
Erfurt	Bahnhofstraße 37 99084 Erfurt	0361/ 6 64 89 - 0 0361/ 6 64 89 - 66 bag-erfurt@bag.bund.de
Hannover	Goseriede 6 30159 Hannover	0511/ 12 60 74 - 0 0511/ 12 60 74 - 66 bag-hannover@bag.bund.de
Kiel	Willestraße 5-7 24103 Kiel	0431/ 9 82 77 - 0 0431/ 9 82 77 - 88 bag-kiel@bag.bund.de
Mainz	Brücknerstraße 2 55127 Mainz	06131/ 1 46 72 - 0 06131/ 1 46 72 - 75 bag-mainz@bag.bund.de
München	Winzererstraße 52 80797 München	089/ 1 26 03 - 0 089/ 1 26 03 - 321 bag-muenchen@bag.bund.de
Münster	Grevener Straße 129 48159 Münster	0251/ 5 34 05 - 0 0251/ 5 34 05 - 99 bag-muenster@bag.bund.de
Saarbrücken	Mainzer Straße 32-34 66111 Saarbrücken	0681/ 9 67 02 - 0 0681/ 9 67 02 - 90 bag-saarbruecken@bag.bund.de
Schwerin	Bleicherufer 11 19053 Schwerin	0385/ 5 91 41 - 0 0385/ 5 91 41 - 290 bag-schwerin@bag.bund.de
Dienststelle Berlin	Schiffbauerdamm 13 10117 Berlin	030/ 2 88 85 63 030/ 2 82 92 62 bag-berlin@bag.bund.de
Stuttgart	Schloßstraße 49 70174 Stuttgart	0711/ 61 55 57 - 0 0711/ 61 55 57 - 88 bag-stuttgart@bag.bund.de

**L'Office fédéral vous souhaite un bon voyage !**

## Domaines de compétence des antennes du BAG





Éditeur : Bundesamt für Güterverkehr (L'Office fédéral des transports de marchandises)  
Werderstraße 34  
50672 Köln

Tél. : 0221 -5776 -0  
Fax : 0221 -5776 -1777  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Edition: Décembre 2018

**... aktiv für den Güterverkehr**

---

