

# VEILLE RÉGLEMENTAIRE

## Qualité

### Fiche VRE.39

### Transport

Article L1431-3 du code des transports  
Article L3312-2 du code des transports  
Les articles D. 1431-1 à D. 1431-23 du code des transports

Arrêté du 19 décembre 2018 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de transport de marchandises pour l'année 2019

Arrêté du 2 mars 2015 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes

Arrêté du 2 février 2015 portant définition de la notion de distribution locale pour l'application du règlement (CE) n° 37/2005 et abrogeant l'arrêté du 20 juillet 1998 fixant les conditions techniques et hygiéniques applicables au transport des aliments

Arrêté du 8 octobre 2013 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits et denrées alimentaires autres que les produits d'origine animale et les denrées alimentaires en contenant

Décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011 modifié par décret n°2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport

Ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports

Arrêté du 29 mai 2009 modifié par arrêté du 11 décembre 2018 relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit arrêté TMD)

Arrêté du 30 septembre 2008 concernant le triangle de pré-signalisation

Arrêté du 29 septembre 2008 modifié relatif au gilet de haute visibilité

Décret no 2007-1791 du 19 décembre 2007 relatif aux conditions techniques du transport des denrées alimentaires sous température dirigée

Règlement n°852/2004 du 29 avril 2004 relatif au transport des denrées alimentaires (abrogation prévue le 14 décembre 2019)

*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

# 1. Transport des pommes de terre

## 1.1 Circulation des véhicules – Règle générale

L'arrêté du 2 mars 2015 fixe un principe général d'interdiction de circulation pour les transports de plus de 7,5 tonnes sur l'ensemble du réseau les samedis et veilles de fêtes à partir de 22 h et jusqu'à 22 h les dimanches et jours de fêtes. Cet arrêté est complété chaque année par un arrêté complémentaire donnant certaines dates d'interdiction supplémentaires en fonction du calendrier des fêtes et jours fériés. En 2019, c'est l'arrêté du 19 décembre 2018 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules qui a complété la règle générale.

## 1.2 Dérogations

Les véhicules de transport de plus de 7,5 tonnes ont des restrictions de circulation tant au niveau des horaires que des lieux. Mais ces restrictions peuvent ne pas être applicables si les denrées transportées sont périssables (Article 4 de l'arrêté du 2 mars 2015). Or, les pommes de terre sont des denrées périssables. Donc les véhicules de transport ont des dérogations dites « dérogations à titre permanent ».

Les dérogations ne font pas l'objet d'une autorisation spéciale.

Pour tout véhicule se déplaçant au bénéfice d'une dérogation permanente, le responsable du véhicule doit pouvoir justifier, en cas de contrôle auprès des agents de l'autorité compétente, de la conformité du transport effectué aux dispositions de la dérogation concernée.

La dérogation doit se trouver à bord du véhicule. Pour l'ensemble des véhicules bénéficiant de la dérogation à titre permanent, la circulation à vide est autorisée dans la zone limitée à la région du dernier point de déchargement et ses régions limitrophes.

Pour que cette dérogation soit valable, il faut tout de même que la quantité de denrées périssables soit au moins égale à la moitié de la charge utile du véhicule ou occupe au moins la moitié de la surface ou du volume utile de chargement du véhicule. Pour les livraisons multiples, ces conditions de chargement minimal ne sont pas requises au-delà du premier point de livraison si les autres livraisons ont lieu :

- dans la zone limitée à la région d'origine du premier point de livraison et ses départements limitrophes ;
- dans la région d'origine du premier point de livraison et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres.

Les véhicules de transport ne sont pas soumis aux conditions de chargement minimal et peuvent circuler à vide si leurs déplacements consistent en des opérations de collecte et/ou de transport des denrées jusqu'aux lieux de stockage et/ou de conditionnement et qu'ils sont limités à :

- la région d'origine et ses départements limitrophes ;
- la région d'origine et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres.

Les dérogations peuvent être retirées par l'autorité préfectorale qui les a délivrées lorsque leur titulaire n'a pas respecté les conditions auxquelles leur utilisation était soumise ou a fourni des informations erronées en vue de les obtenir.

*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

## 2. Maîtrise de la sécurité des aliments

### 2.1 Entretien des réceptacles et conteneurs

Les contenants (réceptacles, conteneurs) servant au transport des denrées alimentaires doivent être propres et en bon état. Ils sont convenablement nettoyés et/ou désinfectés. Ils protègent les denrées alimentaires contre toute contamination.

Ces contenants doivent être réservés au transport de denrées alimentaires, celles-ci ne doivent pas être susceptibles d'être contaminés par des chargements d'une autre nature.

Lorsqu'un contenant transporte plusieurs types de denrées alimentaires, ces dernières peuvent être séparées efficacement au besoin.

Lorsque des réceptacles de véhicules ou conteneurs ont été utilisés pour transporter des produits autres que des denrées alimentaires ou pour transporter des denrées alimentaires différentes, un nettoyage efficace doit être effectué entre deux chargements pour éviter le risque de contamination.

### 2.2 Transport à température dirigée

Tout professionnel de l'industrie alimentaire est tenu de connaître et respecter scrupuleusement les températures de conservation réglementaires des denrées qu'il fabrique, stocke, transporte ou distribue.

Le contenant doit être apte à maintenir une température adéquate pour les denrées alimentaires et permettre le contrôle de cette température.

Dans le cas où des références de produits finis (ex : pommes de terre crues prédécoupées prêtes à l'emploi) sont considérées comme étant des « *denrées alimentaires qui peuvent devenir dangereuses du fait de leur instabilité microbiologique lorsque la température d'entreposage n'est pas maîtrisée* » (Art. R.231-59-1), des véhicules de transport isothermes, équipés ou non d'un dispositif thermique frigorifique ou réfrigérant, doivent être employés pour le transport de ces marchandises.

Il est possible de déroger à cette obligation si la distance parcourue, en conditions climatiques particulières, avec l'inertie thermique des produits le justifie.

L'utilisateur du véhicule de transport doit disposer d'une attestation officielle de conformité de celui-ci aux règles techniques qui lui sont applicables, délivrée à l'issue d'un examen technique.

Les températures maximales de conservation, de mise en vente et d'entreposage sont réglementées (voir le tableau ci-dessous). Pour les denrées qui ne sont pas d'origine animale, les températures sont fixées par l'arrêté du 8 octobre 2013 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits et denrées alimentaires autres que les produits d'origine animale et les denrées alimentaires en contenant.

Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.

Une température différente peut être fixée par le conditionneur, sous sa responsabilité, pour les denrées alimentaires préemballées (sous réserve de ne pas dépasser la température fixée par le règlement n°852/2004 du 29 avril 2004)

Selon l'arrêté du 8 octobre 2013, en Annexe I, les températures des produits et denrées alimentaires non préemballés doivent être conformes en tous points du produit aux températures définies dans le tableau ci-après :

TEMPÉRATURES MAXIMALES DES DENRÉES CONGELÉES		
Nature des denrées	Température de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	Température de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Glaces et sorbets	— 18 °C	— 18 °C
Autres denrées alimentaires congelées	— 12 °C	— 12 °C

Nota. — La température indiquée est la température maximale de la denrée alimentaire sans limite inférieure.

TEMPÉRATURES MAXIMALES DES DENRÉES RÉFRIGÉRÉES		
Nature des denrées	Température de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	Température de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Denrées alimentaires très périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 4 °C
Denrées alimentaires périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 8 °C
Préparations culinaires élaborées à l'avance	+ 3 °C	+ 3 °C

Nota. — La limite inférieure de conservation des denrées alimentaires réfrigérées doit se situer à la température débutante de congélation propre à chaque catégorie de produits.

### 2.3 L'analyse de risque et méthode HACCP

L'analyse des risques et la maîtrise des points critiques doivent être appliquées dans toutes les phases de production, stockage, et transport des denrées alimentaires.

*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

Date de MAJ : 13/09/2019

4/10

La méthode consiste à appliquer les étapes suivantes :

1. Les exploitants du secteur alimentaire mettent en place, appliquent et maintiennent une ou plusieurs procédures permanentes fondées sur les principes HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point).
2. Les principes HACCP sont les suivants :
  - a) identifier tout danger qu'il y a lieu de prévenir, d'éliminer ou de ramener à un niveau acceptable ;
  - b) identifier les points critiques aux niveaux desquels un contrôle est indispensable pour prévenir ou éliminer un danger ou pour le ramener à un niveau acceptable ;
  - c) établir, aux points critiques de contrôle, les limites critiques qui différencient l'acceptabilité de l'inacceptabilité pour la prévention, l'élimination ou la réduction des dangers identifiés ;
  - d) établir et appliquer des procédures de surveillance efficace des points critiques de contrôle ;
  - e) établir les actions correctives à mettre en œuvre lorsque la surveillance révèle qu'un point critique de contrôle n'est pas maîtrisé ;
  - f) établir des procédures exécutées périodiquement pour vérifier l'efficacité des mesures visées aux points a) à e) ;
  - g) établir des documents et des dossiers en fonction de la nature et de la taille de l'entreprise pour prouver l'application effective des mesures visées aux points a) à f).

Pour en savoir plus : <https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/Publications/Vie-pratique/Fiches-pratiques/Temperature-de-conservation>

### 3. Le transport de matières dangereuses (TMD)

#### 3.1 Règlementation internationale

Le transport de matières étiquetées (dangereuses) est soumis à réglementation spécifique (Accord ADR + arrêté TMD) à partir de certains seuils de matières dangereuses transportées. Ce transport de marchandises dangereuses (TMD) s'effectue par voies routière, ferrée, de navigation intérieure, maritime ou aérienne. La réglementation TMD vise à prévenir les risques pour les personnes, les biens et l'environnement, en complément d'autres réglementations comme celles visant à la protection des travailleurs ou des consommateurs.

Afin de permettre la circulation des marchandises dangereuses entre les pays, la réglementation TMD est principalement internationale. Elle est fondée sur différents règlements internationaux, notamment :

- transport ferroviaire : le règlement RID ;
- transport routier : l'accord européen ADR ;
- transport fluvial : l'accord européen ADN ;
- transport maritime : les codes et recueils maritimes pour le TMD en colis et en vrac ;
- transport aérien : les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.

### 3.2 Les marchandises dangereuses

Chaque marchandise dangereuse relève d'un ou de plusieurs types particuliers de dangers et possède un numéro dit « numéro ONU ».

Les classes de marchandises dangereuses sont les suivantes :

- Classe 1 : Matières et objets explosibles ;
- Classe 2 : Gaz ;
- Classe 3 : Liquides inflammables ;
- Classe 4.1 : Matières solides inflammables, matières auto réactives, matières solides explosibles désensibilisées et matières qui polymérisent ;
- Classe 4.2 : Matières sujettes à l'inflammation spontanée ;
- Classe 4.3 : Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ;
- Classe 5.1 : Matières comburantes ;
- Classe 5.2 : Peroxydes organiques ;
- Classe 6.1 : Matières toxiques ;
- Classe 6.2 : Matières infectieuses ;
- Classe 7 : Matières radioactives ;
- Classe 8 : Matières corrosives ;
- Classe 9 : Matières et objets dangereux divers.

Le transport de marchandises dangereuses par route est régi par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, dit accord ADR, fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). 49 pays sont signataires de cet accord.

Le principe de l'ADR est que, à l'exception de certaines marchandises excessivement dangereuses, les autres marchandises dangereuses peuvent faire l'objet d'un transport international dans des véhicules routiers sous réserve de respecter les conditions prévues :

- à l'annexe A, notamment concernant l'emballage et l'étiquetage ;
- à l'annexe B, notamment concernant la construction, l'équipement et la circulation du véhicule.

L'ADR est mis en œuvre par l'arrêté TMD du 29 mai 2009, et plus particulièrement par son annexe I.

La signalétique du transport par route est exigée, le placardage est obligatoire sur les véhicules pour le transport par route notamment :



*Le présent doc  
comportent ni  
textes régleme*

*précises, mais ne  
profession. Seuls les*

Date de MAJ : 13/09/2019

### 3.3 Le conseiller à la sécurité

Les règlements ADR, RID et ADN prévoient (au 1.8.3.3) que toutes les entreprises dont l'activité comporte le transport, l'emballage, le chargement, le remplissage de marchandises dangereuses doivent désigner un conseiller à la sécurité.

Ces conseillers à la sécurité doivent être titulaires d'un certificat délivré après réussite à un examen national organisé par le comité interprofessionnel pour le développement de la formation dans les transports de marchandises dangereuses (CIFMD), en application des arrêtés du 12 mars 1999 et du 11 décembre 2003.

Le certificat est délivré pour une durée maximale de 5 ans. Il peut être renouvelé, pour la même durée, en réussissant l'examen de renouvellement. La formation n'est pas obligatoire. Cependant, si un candidat désire se former, des organismes de formation proposent de préparer l'examen initial ainsi que son renouvellement tous les 5 ans.

Le conseiller à la sécurité peut être le chef d'entreprise, une personne qui exerce d'autres tâches dans l'entreprise, voire une personne n'appartenant pas à cette dernière, à condition que l'intéressé soit effectivement en mesure de remplir ses tâches de conseiller. En France, tout conseiller à la sécurité d'un état signataire de l'ADR, du RID et de l'ADN peut exercer sa profession avec son certificat de conseiller extranational.

Le conseiller à la sécurité doit établir un rapport annuel à destination du chef d'entreprise. Le rapport quantifie les activités de l'entreprise entrant dans le champ de compétence du conseiller. Il doit également comporter un résumé de ses actions conformément aux tâches reprises au 1.8.3.3 de l'ADR, du RID et de l'ADN, et des propositions faites pour l'amélioration de la sécurité ainsi qu'un résumé des accidents survenus.

Formulaire Cerfa n° 12251 de déclaration d'un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses

Lien : <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R14350>



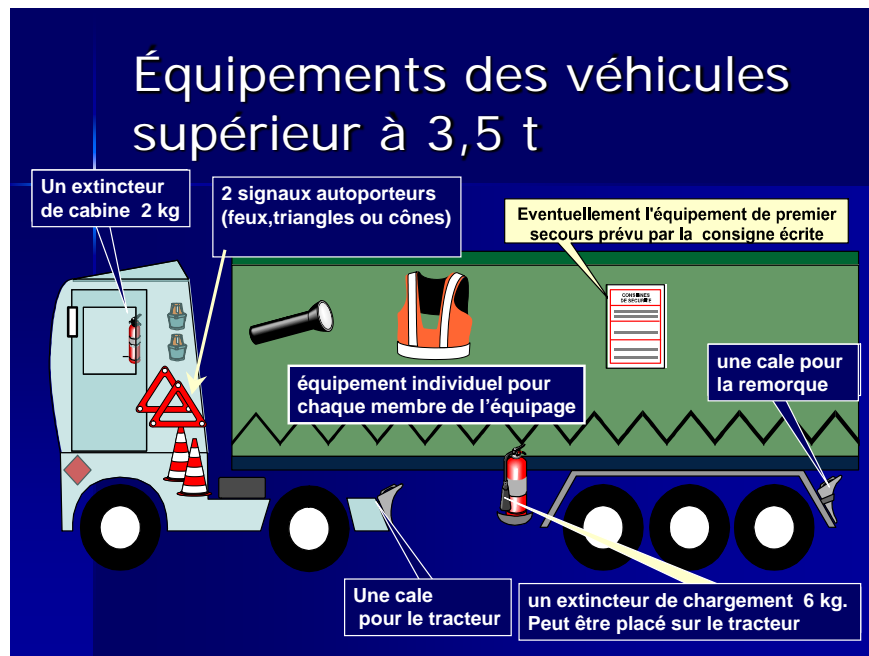
*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

Date de MAJ : 13/09/2019

7/10

L'application de cette réglementation est très exigeante puisqu'elle demande :

- des équipements spécifiques du camion ;
- des documents de transport spécifiques ;
- une formation adéquate du conducteur ;
- la signalisation et le placardage adéquat ;
- un rapport annuel du conseiller à la sécurité à rendre disponible pour l'administration.



Pour en savoir plus :

[https://www.cifmd.fr/m/userfiles/Arrete\\_TMD\\_consolide\\_au\\_1er\\_janvier\\_2019.pdf](https://www.cifmd.fr/m/userfiles/Arrete_TMD_consolide_au_1er_janvier_2019.pdf)

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transports-marchandises-dangereuses>

## 4. Emissions dioxyde de carbone et gaz à effet de serre

Afin de valoriser les transports les moins émetteurs, l'article L.1431-3 du code des transports dispose notamment que « toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation ».

Les articles D. 1431-1 à D. 1431-23 du code des transports fixent les principes de calcul communs à tous les modes de transport (ferroviaire ou guidé, routier, fluvial, maritime, aérien). Ils précisent les modalités d'information du bénéficiaire ainsi que le calendrier de mise en œuvre des dispositions.

La méthodologie de calcul est basée sur le projet de norme européenne relatif au calcul et à la déclaration d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport (NF EN 16258).

Les quantités de Gaz à Effet de Serre (GES) prises en compte sont celles émises lors du fonctionnement des moyens de transport et celles provenant de la phase amont de production des sources d'énergie

*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

Date de MAJ : 13/09/2019

8/10



(raffinage, transport, distribution...). Cette approche garantit ainsi un traitement équitable entre les transports utilisant des carburants et les transports utilisant l'énergie électrique.

L'information relative à la quantité de GES d'une prestation de transport est déterminée à partir de chaque partie d'itinéraire (segment) pour laquelle un même moyen de transport est utilisé.

Le code des transports décrit la méthodologie générale permettant à l'entreprise de transport de calculer la quantité d'énergie consommée pour chaque segment, en effectuant le produit du taux kilométrique de consommation d'énergie du moyen de transport par la distance. Cette quantité d'énergie est ensuite multipliée par un facteur d'émissions spécifique à chaque type d'énergie. Ce facteur établit la correspondance entre la quantité d'énergie consommée et la quantité de GES émise.

Les valeurs des facteurs d'émission de GES des diverses sources d'énergie peuvent être consultées sur le site internet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Pour en savoir plus : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/information-ges-des-prestations-transport>

## 5. Temps de travail consécutif autorisé, durée de pause

A l'article L3312-2, le Code précise désormais que, le personnel salarié roulant des entreprises de transport routier, autres que les entreprises de transport sanitaire ou de transport de fonds et valeurs, et à l'exception du personnel roulant des entreprises de transport routier de personnes affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, ne travaille en aucun cas pendant plus de 6 heures consécutives sans pause.

Le temps de travail quotidien est interrompu par une pause :

- D'au moins 30 minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre 6 et 9 heures ;
- D'au moins 45 minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à 9 heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune.

## 6. Gilet haute visibilité, triangle de signalisation et port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son

Bien que revêtir un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation lorsqu'il est amené à quitter un véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence, soit obligatoire conformément au code de la route, les conducteurs de véhicules agricoles sont exemptés de la détention et de l'obligation de revêtir le gilet.

Le Gouvernement a décidé de rendre obligatoires le gilet de sécurité et le triangle de pré-signalisation afin de mieux signaler aux autres conducteurs la présence d'un véhicule immobilisé sur la chaussée et celle de son conducteur si celui-ci est amené à sortir du véhicule. En effet, l'obligation de mise en place du triangle s'applique, selon les termes de l'article R. 416-19 du Code de la route, pour les véhicules immobilisés sur la chaussée.

*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

Cependant cette obligation de mise en place du triangle ne s'applique pas lorsque cette action constitue une mise en danger manifeste de la vie du conducteur.

Enfin depuis le 28 juin 2015, il est interdit de conduire un véhicule en portant à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son. Dans ce contexte, cette nouvelle réglementation appelle quelques réflexions sur la politique de déplacements professionnels des entreprises.

Pour bien comprendre, il convient d'articuler ici la réglementation du Code de la route et celle du Code du travail, sachant que le salarié-conducteur n'est pas un conducteur comme un autre puisqu'il accomplit un acte professionnel dans le cadre d'un lien de subordination juridique à l'égard de son employeur.

En d'autres termes, si le conducteur salarié est tenu d'une double obligation, de prudence d'une part au titre du Code de la route (cf. art. R412-6) sur le fondement de laquelle sa responsabilité pénale personnelle peut être engagée en cas d'accident dommageable, et de sécurité d'autre part au titre du Code du travail (cf. art. L4122-1).

L'employeur doit de son côté analyser et évaluer les risques routiers pour ses salariés et en organiser la prévention au titre de son obligation générale de sécurité qui constitue une obligation de résultat dont il ne peut s'affranchir au motif de la propre responsabilité du salarié.



*Le présent document a été rédigé dans un but informatif par le CNIPT. Toutes les positions, informations et données présentées sont censées être exactes et précises, mais ne comportent ni garantie ni responsabilité, explicite ou implicite, d'aucune espèce. Toute erreur ou omission ne saurait engager la responsabilité de l'interprofession. Seuls les textes réglementaires, publiés aux Journaux Officiels, français ou communautaires, font foi.*

Date de MAJ : 13/09/2019

10/10