ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

poids-lourds

Question écrite n° 37027

Texte de la question

M. Hugues Fourage attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les opérations d'installation et de réparation des chronotachygraphes numériques par les distributeurs de véhicules industriels. L'article 6 de l'arrêté ministériel du 7 juillet 2004 relatif aux modalités de contrôle des chronotachygraphes numériques indique le point suivant : « les organismes agréés pour les opérations d'installation et d'inspection ne peuvent être ni détenteurs ni utilisateurs des instruments et, en outre, leur activité principale ne doit pas être liée au transport par route ni au commerce de véhicules de transport ». Ainsi la France se distingue des autres États membres de l'Union européenne en interdisant aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels d'obtenir un agrément pour effectuer les opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes. Cela pénalise les transporteurs routiers français qui doivent effectuer des déplacements spécifiquement dédiés à ces opérations vers des centres agréés. Ces déplacements ont un coût lié à l'affectation du chauffeur pour ce temps de conduite, au carburant consommé et à la fiscalité inhérente à l'usage du véhicule. Par ailleurs, ces déplacements génèrent des émissions polluantes et du trafic qui pourraient être évités respectant ainsi les engagements du Grenelle de l'environnement et de la conférence environnementale. Il n'existe pas de source communautaire à cette particularité nationale qui crée un régime spécifique à la France ne permettant pas aux professionnels de bénéficier des mêmes conditions d'exercice de leur activité que leurs homologues des autres États membres de l'Union européenne. Pourtant les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels sont capables d'effectuer ce type d'opérations liées à la mise en service et à la maintenance du véhicule. Ils devraient donc pouvoir être agréés pour l'installation et l'inspection des chronotachygraphes sous réserve d'acquérir l'équipement nécessaire et de se soumettre à l'encadrement réglementaire requis pour cette activité. Il lui demande donc si le Gouvernement entend revoir la législation en permettant d'ouvrir aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels, le droit de procéder aux opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes numériques.

Texte de la réponse

Les chronotachygraphes sont soumis, par le règlement de la communauté économique européenne (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 modifié (concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route), à des opérations de contrôles effectuées par des organismes agréés par les Etats. En France, la situation d'indépendance des ateliers intervenant sur les chronotachygraphes par rapport aux sociétés qui ont notamment pour activité le commerce de véhicules a été imposée par un décret en Conseil d'Etat du 14 septembre 1981. Il avait jugé que ces sociétés pouvaient être soumises à des pressions économiques fortes de la part des transporteurs et qu'il n'était pas envisageable de leur confier les opérations d'installation et de vérification des chronotachygraphes. L'arrivée du chronotachygraphe numérique a notablement renforcé les conditions et les exigences de sécurité (annexe IB du règlement -CEE- n° 3821/85), compte tenu des nombreuses pratiques frauduleuses par les utilisateurs de chronotachygraphes. En 2004, la France a considéré que ce renforcement des exigences de sécurité au niveau européen ne permettait pas de réduire le niveau

d'exigence correspondant et elle a maintenu le critère d'indépendance. Aujourd'hui, le besoin de sécurité et d'indépendance reste le même. En outre, le risque identifié à l'époque par rapport à l'indépendance n'est pas amoindri. Il est même potentiellement plus élevé compte tenu des difficultés économiques actuelles. Aujourd'hui, la France compte plus de 600 ateliers agréés indépendants pour traiter les installations et vérifications des chronotachygraphes. Ils sont situés au plus près des entreprises de transports et peuvent traiter tous types de véhicules et toutes marques de chronotachygraphes, limitant ainsi les déplacements des véhicules vers des concessions souvent lointaines. Il convient de souligner que l'ouverture de la profession aux concessionnaires conduirait à la cessation d'activité et à la fermeture de nombreuses petites entreprises, qui emploient plus de 1 300 personnes, sans que les concessionnaires créent un nombre d'emplois équivalents. Par ailleurs, cela limiterait notablement la concurrence entre les intervenants, ce qui aurait sans doute à terme un impact négatif sur les coûts pour les transporteurs. Pour toutes ces raisons, il n'est pas souhaitable de revenir sur les dispositions mises en place, car elles risqueraient de diminuer le niveau de sécurité actuel, de nuire à la concurrence et également d'éloigner les centres chronotachygraphes des transporteurs, contrairement à ce qui est annoncé.

Données clés

Auteur : M. Hugues Fourage
Circonscription : Vendée (5e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 37027
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Numérique

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 10 septembre 2013, page 9423
Réponse publiée au JO le : 24 juin 2014, page 5292