



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

contrôle technique des véhicules

Question écrite n° 51336

Texte de la question

M. Stéphane Travert interroge 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 la réglementation en vigueur concernant le contrôle et l'inspection des véhicules lourds. La décision du 10 octobre 2012 de fermer d'ici à 2016 toutes les installations auxiliaires de contrôle technique, sans distinction, entraîne de graves conséquences pour les transporteurs routiers. Les spécificités des véhicules lourds sont telles que les centres de contrôle technique seront moins nombreux et donc moins proches. Cela va provoquer une hausse certaine des temps de conduite des chauffeurs devant se rendre vers un centre plus éloigné, mais également une augmentation des frais de carburant liée à ce temps de conduite supplémentaire, et enfin un engorgement des centres avec des délais d'attente pour les visites. Par ailleurs, 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. Cette mesure pénalise les transporteurs routiers français qui doivent effectuer des déplacements spécifiquement dédiés à ces opérations vers des centres agréés. Tout comme pour la réduction du nombre de centres de contrôle technique, 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. Les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels sont pourtant 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'acquiescer l'équipement nécessaire et de se soumettre à l'encadrement réglementaire requis pour cette activité. Dans les démarches de simplification normative et de recherche de gain de compétitivité du travail engagée par notre Gouvernement, il aimerait savoir quelles procédures sont envisagées pour répondre aux professionnels français de la route dans une perspective de redressement productif de la France, mais aussi dans le cadre d'un effort destiné à réduire nos émissions de gaz à effet de serre en vue d'une transition écologique.

Texte de la réponse

Le contrôle technique des véhicules est réglementé par les articles R. 323-1 à R. 323-26 du code de la route. Ces articles fixent, notamment, les conditions d'agrément des installations de contrôle et, en particulier, celles prévues pour les installations dites auxiliaires. Étaient ainsi agréées dans le cadre de ces articles, au 31 décembre 2011, 5 821 installations de contrôle des véhicules légers, dont 157 installations auxiliaires, et 433 installations de contrôle des véhicules lourds, dont 101 installations auxiliaires. Le code de la route fixe une règle de bon sens : l'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité, pour éviter le mélange des genres entre contrôleur et réparateur. Le code de la route accordait, par dérogation à cette règle, la faculté d'exploiter des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile, mais réservait cette faculté aux seuls centres de contrôle rattachés à un réseau national de contrôle agréé. Le Conseil d'État a jugé, le 21 octobre 2011, que le fait de réserver cette dérogation aux seuls centres de contrôle rattachés aux réseaux de contrôle agréés, et pas aux centres de

contrôle indépendants, méconnaissait le principe d'égalité, au motif que la différence de traitement ainsi instituée entre les centres rattachés à un réseau et les centres indépendants était manifestement disproportionnée par rapport à leur différence de situation. Il a indiqué qu'il appartenait au pouvoir réglementaire de tirer les conséquences de cette illégalité. A la suite de cet arrêt du Conseil d'État, les services du ministère délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche ont pris l'attache des différents intervenants, les opérateurs en réseau ou indépendants comme les différents syndicats et fédérations de transporteurs, afin de dégager une rédaction prenant en compte à la fois les attentes des uns et des autres, mais également les besoins de couverture du territoire français en installations de contrôle. Un projet de décret a été préparé en ce sens et publié le 12 octobre 2012. Ce décret a décidé de l'abrogation des dispositions du code de la route relatives aux installations auxiliaires plus aucune dérogation à la règle posée ne sera accordée à aucun centre. En effet, cette dérogation ne se justifie plus, le maillage nécessaire étant largement atteint. A la privatisation du contrôle des poids-lourds en 2005, les 163 centres existants permettaient de réaliser la totalité des visites techniques. La possibilité de créer des installations auxiliaires a néanmoins été prévue, à l'image de ce qui avait été prévu à l'origine pour les véhicules légers, dans le souci de parfaire le maillage. Depuis 2005, de nombreuses installations ont été agréées, portant ainsi le nombre de centres spécialisés fin 2012 à 336 (+ 106 % par rapport à 2005) auxquels s'ajoutent 81 installations auxiliaires, installations ouvertes en général une à deux demi-journées par semaine. En parallèle, le nombre de contrôles techniques réalisés sur l'année est passé de 1 139 914 en 2005 à 1 167 359 en 2012, Soit une augmentation de 2,4 % seulement. En outre, sur les 1 167 359 contrôles réalisés en 2012, seuls 44 610 ont été réalisés dans des installations auxiliaires, soit 3,8 % des contrôles réalisés au total. Il convient de noter que l'ensemble de la profession du contrôle technique a reconnu lors des échanges que le nombre de centres était largement suffisant ; par ailleurs, les opérateurs indépendants n'étaient pas demandeurs de se voir accorder la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires. En outre, offrir à tous la possibilité de créer des installations auxiliaires aurait mis à mal le principe de séparation entre les activités de contrôle et les activités de commerce et de réparation automobile. Il n'apparaît donc pas souhaitable d'ouvrir à tous les opérateurs la possibilité de créer des installations auxiliaires. Toutefois, le décret a prévu un délai d'adaptation : les agréments délivrés aux installations auxiliaires peuvent être maintenus dans l'intérêt de la sécurité routière pour une durée d'au plus 4 ans si les circonstances locales le justifient.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Travert](#)

Circonscription : Manche (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51336

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 mars 2014](#), page 1999

Réponse publiée au JO le : [1er avril 2014](#), page 3092