



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

poids-lourds

Question écrite n° 53127

Texte de la question

M. Fernand Siré appelle l'attention de Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme sur l'installation et le contrôle des chronotachygraphes. 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 des 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. Pourtant, les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels sont tout à fait capables d'effectuer ce type d'opérations liées à la mise en service et à la maintenance de ces véhicules. Ils devraient donc pouvoir être agréés pour l'installation et l'inspection de ces appareils, sous réserve d'acquérir l'équipement nécessaire et de se soumettre à l'encadrement réglementaire requis pour cette activité. Aussi, en cette période où la France connaît une perte énorme d'emplois et les entreprises sont en grande difficulté, nous devons être attentifs à tous les secteurs d'activités économiques. Par conséquent, il lui demande quelles seront les mesures qui seront prises pour assurer l'avenir du transport routier en France.

Texte de la réponse

Les chronotachygraphes qui équipent la plupart des poids lourds européens sont soumis à la législation des instruments de mesure. Un règlement européen (n° 3821/85) régit leur construction et leur installation et laisse aux États la responsabilité de fixer les exigences applicables aux organismes qui les installent et les vérifient. Le décret n° 81-883 introduit notamment une exigence d'indépendance des ateliers intervenant sur les chronotachygraphes analogiques par rapport aux transporteurs et aux sociétés qui ont notamment pour activité le commerce de véhicules. Cette exigence vise à prévenir tout conflit d'intérêts, face à des fraudes visant à réduire le temps de repos obligatoire des conducteurs et qui impactent la sécurité routière. Un nouveau règlement européen (n° 165/2014) entend renforcer la lutte contre la fraude. La France a considéré que ce renforcement des exigences de sécurité au niveau européen excluait toute révision à la baisse du niveau d'exigence correspondant et elle a donc maintenu dans l'arrêté du 7 juillet 2004 le critère d'indépendance fixé par le décret de 1981. 600 cents ateliers agréés sont aujourd'hui implantés sur l'ensemble du territoire et donc situés au plus près des entreprises de transport. L'argument de proximité pour justifier un besoin d'accès de la profession aux sociétés de vente et de location de véhicules évoqué ne paraît donc pas justifié. En outre, l'ouverture des agréments aux distributeurs et concessionnaires conduirait à la cessation d'activité et à la fermeture de nombreuses petites ou très petites entreprises actuellement agréées, qui emploient au total plus de 1 300 personnes, sans que les distributeurs et concessionnaires créent un nombre d'emplois équivalent. Il y aurait donc un risque pour l'emploi. Il ne paraît donc pas souhaitable de modifier les dispositions d'indépendance existantes, qui répondent aux préoccupations récentes de la Commission européenne et sont favorables au maintien d'un haut niveau d'exigence en matière de sécurité routière.

Données clés

Auteur : [M. Fernand Siré](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53127

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Artisanat, commerce et tourisme

Ministère attributaire : Commerce, artisanat, consommation et économie sociale

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [1er avril 2014](#), page 2901

Réponse publiée au JO le : [29 juillet 2014](#), page 6450