



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

contrôle technique des véhicules

Question écrite n° 62212

Texte de la question

M. Christophe Sirugue attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la fermeture annoncée des installations auxiliaires de contrôle technique. Suite au décret n° 2004-568 du 11 juin 2004 relatif au contrôle technique des véhicules, des centres auxiliaires ont pu être ouverts par des réseaux de contrôle agréés, en complément des centres spécialisés de contrôles techniques. L'objectif poursuivi était alors d'offrir une meilleure couverture géographique du territoire afin de répondre aux besoins des usagers et de limiter les déplacements des véhicules lourds. Or, dans sa décision n° 342498 du 21 octobre 2011, le Conseil d'État pointe la rupture d'égalité entre les réseaux de contrôle agréés et les centres indépendants en ces termes : « Considérant que, pour accueillir l'exception tirée de l'illégalité des dispositions du deuxième alinéa du II de l'article R. 323-13, selon lesquelles la faculté d'exploiter des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile, par dérogation à la règle mentionnée en son premier alinéa, est réservée aux seuls centres rattachés aux réseaux de contrôle agréés, la cour a jugé qu'elle méconnaissaient le principe d'égalité, au motif que la différence de traitement ainsi instituée entre les deux catégories de centres était manifestement disproportionnée par rapport à leur différence de situation ». Pour se conformer à la décision du juge administratif, le décret n° 2012-1145 du 10 octobre 2012 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au contrôle technique des véhicules, a décidé de la suppression de la possibilité d'ouvrir de nouvelles installations de contrôle technique de véhicules dans des locaux de réparation ou de commerce automobile. Par ailleurs, « les agréments accordés aux réseaux de contrôle antérieurement à la publication du décret peuvent être maintenus dans l'intérêt de la sécurité routière pour une durée d'au plus quatre ans si les circonstances locales le justifient ». L'ensemble des installations auxiliaires devra donc être fermé avant le 10 octobre 2016, sans distinction entre les poids légers et les poids lourds. Les représentants de ces installations auxiliaires alertent les pouvoirs publics sur les conséquences dommageables de cette suppression d'autorisation qui engendrera une hausse du temps de conduite des chauffeurs, une augmentation des frais de carburant, un alourdissement du calcul de la taxe poids lourd, un risque de hausse des tarifs des contrôles techniques et un engorgement des centres, l'éclatement géographique du pack de services. Par ailleurs, ils défendent tout simplement leur activité. Aussi lui demande-t-il la raison pour laquelle la rupture d'égalité constatée par le Conseil d'État n'a pas été suivie d'un élargissement de l'autorisation à tous les acteurs du secteur concerné, réseaux agréés, comme centres indépendants, plutôt que l'interdiction pour tous. D'autre part, il souhaite savoir s'il ne serait pas opportun de différencier les autorisations selon qu'il s'agisse de véhicules légers ou de véhicules lourds pour lesquels les conséquences semblent davantage dommageables.

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. À la suite de cet arrêt du Conseil d'État, les services du ministère délégué, chargé des transports 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. À 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 348 (+ 113 % par rapport à 2005) auxquels s'ajoutent 61 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 1 170 998 en 2013, soit une augmentation de 2,7 % seulement. En outre, sur les 1 170 998 contrôles réalisés en 2012, moins de 4 % d'entre eux ont été réalisés dans des installations auxiliaires. 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. La fermeture à terme de l'ensemble des installations auxiliaires ne posera aucun problème dans la mesure où ces installations ont, pour une grande partie d'entre elles, été ouvertes à proximité d'installations spécialisées, et où le nombre d'installations spécialisées existant à ce jour est largement suffisant pour répondre aux besoins annuels de visites techniques et, enfin, dans la mesure où la fermeture de certains centres auxiliaires conduira à l'ouverture d'installations spécialisées, là où cela serait nécessaire.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Sirugue](#)

Circonscription : Saône-et-Loire (5^e circonscription) - Socialiste, républicain et citoyen

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62212

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 28 octobre 2014

Question publiée au JO le : [29 juillet 2014](#), page 6388

Réponse publiée au JO le : [16 décembre 2014](#), page 10561