



14ème législature

Question N° : 14667	De M. François Vannson (Rassemblement - Union pour un Mouvement Populaire - Vosges)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > contrôle technique des véhicules	Analyse > centres auxiliaires. pérennité.
Question publiée au JO le : 25/12/2012 Réponse publiée au JO le : 26/02/2013 page : 2274 Date de changement d'attribution : 15/01/2013		

Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le ministre délégué 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 décision du Conseil d'État n° 342498 du 21 octobre 2011 qui remet en cause l'existence des centres auxiliaires de contrôle technique. Pour rappel, en complément des centres de contrôle techniques indépendants, des centres auxiliaires peuvent être ouverts par des réseaux de contrôle agréés dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile. Ces centres, autorisés par le décret du 11 juin 2004 ont pour objet « d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou, s'agissant des véhicules lourds, de réduire les déplacements ». Ils doivent garantir une totale indépendance entre les activités de contrôle et de réparation des véhicules. En quelques années, ces centres ont montré leur pertinence en assurant un bon maillage territorial, ainsi qu'une proximité et une qualité de services reconnue par les clients et agréée par les autorités compétentes. Dans sa décision du 21 octobre 2011, le Conseil d'État n'a pas déclaré illicites les centres auxiliaires de contrôle technique, mais il a mis en évidence le non-respect d'un principe d'égalité entre les réseaux de centres auxiliaires et les centres indépendants. En effet, jusqu'à présent les réseaux apparaissaient privilégiés puisqu'ils étaient les seuls à pouvoir ouvrir des centres auxiliaires *a contrario* des indépendants. Cette décision pourrait donc avoir pour conséquence de fermer progressivement les centres auxiliaires de contrôle technique pour lesquels de nombreux concessionnaires de camions ont fortement investis à l'avantage de leurs clients. Cette décision serait donc lourde de conséquence pour les exploitants de ces centres ainsi que pour les transporteurs qui se verraient contraints d'effectuer des kilomètres supplémentaires pour effectuer leur contrôle. À titre d'exemple, l'ouverture d'un centre technique auxiliaire dans les Vosges a permis depuis son ouverture en 2005 d'économiser 450 000 km de trajet poids-lourds (sur des routes accidentogènes), 180 000 litres de gazole et 475,2 t de CO₂. Il convient donc aujourd'hui de mettre la législation en adéquation avec la décision du Conseil d'État tout en satisfaisant l'ensemble des professionnels concernés par le contrôle technique de poids lourds. Dès lors, pour assurer le principe d'égalité, édicté par le Conseil d'État, entre réseaux de centres auxiliaires et contrôleurs techniques indépendants, il lui demande s'il n'y a pas lieu d'autoriser l'ouverture des centres auxiliaires tant par un réseau que par un contrôleur technique indépendant et souhaiterait connaître les conclusions des discussions engagées avec les représentants du secteur depuis plusieurs mois.

Texte de la réponse

Dans le cadre de deux décisions rendues le 21 octobre 2011, le Conseil d'Etat a considéré que les dispositions du code de la route, permettant aux seuls réseaux de contrôle de disposer d'installations de contrôle technique de



véhicules dans des locaux de réparation ou de commerce automobile, dites installations auxiliaires, instituaient une inégalité de traitement disproportionnée entre ces réseaux et les centres indépendants. De ce fait, le décret n° 2012-1145 du 10 octobre 2012 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au contrôle technique des véhicules a été élaboré en concertation avec l'ensemble des parties intéressées. Il abroge les dispositions qui permettaient de délivrer des agréments pour de nouvelles installations auxiliaires. Toutefois, les agréments déjà délivrés peuvent être maintenus dans l'intérêt de la sécurité routière pour une durée d'au plus quatre ans si les circonstances locales le justifient.