



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 23775	De <b>M. Olivier Dussopt</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Ardèche )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > poids-lourds	<b>Analyse</b> > chronotachygraphes. champ d'application.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/03/2015</b> page : <b>2017</b> Date de changement d'attribution : <b>16/12/2014</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Dussopt 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 le projet de loi « Infrastructures et services de transports » et de la demande formulée par le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) d'autoriser les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels de procéder aux opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes numériques. En effet, la France, contrairement aux autres États membres de l'Union européenne, interdit aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels d'obtenir un agrément pour effectuer des opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes. Cette situation pénalise les transporteurs routiers français qui sont contraints d'effectuer des déplacements spécifiquement dédiés à ces opérations vers des centres agréés. Or ces déplacements représentent un coût important et génèrent des émissions polluantes mais aussi du trafic loin de répondre aux engagements pris par le Grenelle de l'Environnement et, plus récemment, par la Conférence environnementale. Cette particularité nationale, qui ne découle en rien du droit communautaire, qui crée un régime spécifique à la France ne permet pas aux professionnels concernés de bénéficier des mêmes conditions d'exercice de leur activité par rapport à leurs homologues de l'Union européenne. Or les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels sont en capacité d'effectuer ce type d'opérations. Par conséquent, ils devraient, selon le CNPA, pouvoir bénéficier d'un agrément pour l'installation et l'inspection des chronotachygraphes sous réserve de disposer de l'équipement nécessaire et de respecter les réglementations en vigueur pour ce type d'activité. À ce titre, le CNPA demande qu'un article additionnel puisse être insérer en amont de l'article 5 du projet de loi « Infrastructures et services de transports » afin que les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels puissent être agréés au sens du Règlement (CEE) n° 3821-85 du Conseil du 20 décembre 1985 pour réaliser les opérations d'installation et de réparation des chronotachygraphes numériques. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sa position sur ce sujet et de lui préciser les mesures qu'il entend prendre pour répondre aux attentes des professionnels concernés.

### Texte de la réponse

Les tachygraphes qui équipent la plupart des poids lourds européens sont soumis à la législation des instruments de mesure, qui relève du champ de compétence du ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique. Les pressions économiques et concurrentielles dans le domaine des transports ont favorisé le développement de fraudes affectant le fonctionnement des tachygraphes, visant à masquer des temps de conduite des conducteurs. Ces fraudes impactent la sécurité routière et les conditions de concurrence entre les transporteurs. Le règlement européen (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine

des transports par route a renforcé les dispositions réglementaires visant à lutter contre ces fraudes. Ainsi, le considérant n° 15 rappelle l'importance du rôle joué par les ateliers pour la sûreté des tachygraphes et la nécessité de fixer certaines exigences minimales aux fins de leur fiabilité. Ce règlement dans son article 24.4 recommande que les États membres prennent des mesures appropriées afin de prévenir tout conflit d'intérêts. Les dispositions de sécurité définies par ce règlement ne se limitent pas aux appareils que sont les tachygraphes, elles concernent plus globalement tous les acteurs (conducteurs, transporteurs, contrôleurs, fabricants et organismes agréés). Considérant que l'organisme agréé qui installe, règle et vérifie le tachygraphe a un rôle essentiel dans la sécurité de son fonctionnement, le règlement comporte une restriction à l'agrément des organismes, lorsque ceux-ci ont une activité de transport ou que leur activité professionnelle est de nature à compromettre la sécurité globale du système. 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 relatif aux tachygraphes numériques, le critère d'indépendance fixé par le décret de 1981. L'installation et la vérification périodique des tachygraphes des camions et autocars au titre de la législation sur les instruments de mesure sont ainsi réalisées par des organismes indépendants des sociétés qui ont des activités liées au commerce des véhicules. Au regard de ces éléments, 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. Par ailleurs, l'ouverture demandée de l'installation et du contrôle des tachygraphes aux distributeurs et concessionnaires de poids lourds aurait un impact négatif sur les nombreuses petites et très petites entreprises spécialisées dans cette activité.