



Projet de décret lié aux installations auxiliaires de contrôles techniques PL

POUR L'ELARGISSEMENT DES AGREMENTS D'EXPLOITATION DES CENTRES AUXILIAIRES PL

UNE URGENCE REGLEMENTAIRE



Le conseil d'Etat doit rendre prochainement un avis sur le projet de décret faisant suite à l'arrêt n°342498 rendu le 21 octobre 2011. L'enjeu de ce décret modifiant le code de la route est la suppression

des installations auxiliaires* PL (Poids Lourds) ou l'élargissement de leur exploitation à l'ensemble des centres de CT (Contrôle Technique), jusque-là réservée à l'exclusivité des réseaux.

Depuis le début de ce projet, Autovision PL alerte les pouvoirs publics sur les conséquences lourdes de la suppression des installations auxiliaires PL, tant du point de vue économique et social qu'environnemental.

Aujourd'hui, l'enseigne sensibilise l'opinion publique sur une mesure réglementaire dont les répercussions seront collectives et négatives. Une prise de conscience et de position des pouvoirs publics est urgente.

CONTEXTE juridique et commercial

Dans un arrêt rendu le 21 octobre 2011, le conseil d'Etat a remis en question le fondement juridique d'une exclusivité, accordée aux réseaux de centres de CT, pour l'exploitation des installations auxiliaires PL.

Autovision PL ne conteste pas la révision de ce droit. Au contraire, l'enseigne est favorable à l'ouverture de ce marché.

Paradoxalement, la contestation au sujet de l'élargissement de ce droit vient du syndicat des propriétaires de centres indépendants. Ils veulent que les véhicules se déplacent dans leurs centres et soutiennent l'idée de supprimer les installations auxiliaires.

Dans l'attente d'un décret, les installations auxiliaires sont fermées par décisions de justice ou non renouvellement administratif.

Aussi, Autovision PL sollicite une intervention urgente et avisée des pouvoirs publics pour qu'un texte réglementaire soit mis en œuvre, rapidement et dans l'intérêt de la collectivité. Un courrier a été adressé dans ce sens au Ministre de l'Intérieur, en date du 31 mai 2012.

* Une installation auxiliaire PL est une travée équipée comme un centre spécialisé, pour les contrôles techniques, installée dans les régies de transports en commun et dans les ateliers de réparations PL, en conformité avec la réglementation du code de la route, agréé par le Préfet pour une durée de quatre années renouvelables. L'exploitation en est assurée par des contrôleurs agréés, jusqu'ici appartenant à un réseau agréé de centres de contrôle technique.

POUR le maintien et le développement des installations auxiliaires

- Assurer au mieux, et au nom de l'Etat, la mission de contrôle des véhicules lourds (>3,5 t) en conformité avec la réglementation européenne.
- Soutenir l'activité économique en accord avec la sécurité routière et au profit de l'environnement, en limitant le nombre de kilomètres parcourus.
- Garantir un meilleur maillage et offrir aux transporteurs le service de proximité nécessaire.



« Autovision PL est non seulement favorable au maintien et au développement des installations auxiliaires, mais aussi à l'élargissement de leur exploitation à l'ensemble des centres de CT, réseaux et indépendants. Actuellement, le parc d'environ un million de véhicules (dont certains passent deux fois par an au contrôle) ne dispose que de 330 centres spécialisés pour le contrôle technique et 90 centres auxiliaires. Alors que le territoire n'est même pas entièrement couvert et qu'il faudrait soutenir le développement du réseau, le risque de voir supprimer les centres auxiliaires est tangible. Autovision PL, qui exploite 60 centres spécialisés et 48 centres auxiliaires, ne sera pas la seule victime. Les effets collatéraux seront directs sur la sécurité routière et l'emploi, avec des répercussions sur l'activité des transporteurs et logisticiens. Toute la filière du transport est concernée », **Bernard Bourrier**, Président Autovision PL.

CONTRE la suppression des installations auxiliaires

Autovision PL est contre la suppression des installations auxiliaires car, même si cette mesure peut paraître anecdotique pour le plus grand nombre, les répercussions seront collectives et négatives.

Répercussions économiques

- **Pour les transporteurs** : qui vont voir s'alourdir les frais de gestion de leur flotte avec l'allongement des trajets pour réaliser les contrôles techniques (augmentation des temps de travail, des consommations de carburant, des risques routiers...)
- **Pour les réparateurs / investisseurs** qui ont créé les installations auxiliaires (risque de perte de l'activité économique ; heure de main d'œuvre et pièces détachées...)
- **Pour les réseaux** qui enregistrent une perte d'activité

Répercussions sociales

- **Pour les réseaux** qui devront envisager des plans sociaux parmi les contrôleurs techniques, (jusqu'à 15% des personnels techniques peuvent être concernés)

Répercussions écologiques et risque routier

- Les poids lourds, qui devront parcourir jusqu'à plus de 50 km uniquement pour leur contrôle technique, vont ostensiblement augmenter une circulation inutile.

PERPLEXE sur la position paradoxale du syndicat des propriétaires de centres indépendants

La pression exercée depuis plus de 7 mois par le syndicat des propriétaires de centres techniques indépendants est assez paradoxale. D'un côté, ils dénoncent l'exclusivité des réseaux sur l'exploitation des installations auxiliaires PL ; de l'autre, ils s'opposent à un projet de décret qui leur accorderait les mêmes droits que ceux des réseaux.

Ce syndicat, qui a reçu jusqu'à présent une écoute bienveillante des pouvoirs publics, justifie son opposition aux centres auxiliaires PL en considérant :

- que le contrôle technique doit être réalisé exclusivement dans des centres spécialisés (*ce qui n'est mentionné par aucun texte européen*),
- que les réseaux agréés, déjà en place, leur livreraient une concurrence déloyale (*alors que depuis l'externalisation de la mission de contrôle technique des véhicules lourds le nombre de centres indépendants a augmenté de façon bien plus importante que celui du nombre de centres appartenant aux réseaux agréés*),
- que leur déplacement vers les installations auxiliaires représentera une perte d'activité pour leur centre (*ce qui n'est pas le cas depuis plus de 7 ans que les installations auxiliaires existent*).

En fait et en droit, l'intégrité des contrôles techniques PL est aujourd'hui garantie par l'accréditation des opérateurs selon les normes internationales de l'inspection technique définies par les standards du référentiel ISO 17020. Or, comble du paradoxe, ce même syndicat remet en cause l'accréditation des opérateurs de contrôle technique des véhicules lourds.



« Au-delà des aspects techniques, les indépendants mettent en exergue la qualité et l'intégrité des contrôles réalisés « en milieu hostiles » (terme consacré pour désigner un contrôle réalisé hors centre spécialisé) qui pourraient s'opposer à l'obligation réglementaire d'indépendance du contrôleur. Or, l'intégrité des contrôles n'a jamais été remise en cause par les pouvoirs publics. Cette pratique est d'ailleurs établie dans d'autres secteurs comme l'aéronautique, où le contrôle des avions est réalisé sur le site de fabrication, ou comme le maritime, où les bateaux sont contrôlés à quai », Richard Aveline, Directeur Général Autovision PL.

En perdurant, la situation de blocage actuelle menace la pérennité de l'activité des réseaux. Si la position des propriétaires de centres indépendants l'emporte, les installations auxiliaires risquent d'être supprimées.

Autovision PL a mené plusieurs actions auprès des Ministres chargés de l'écologie et des transports, auprès de la délégation à la sécurité et à la circulation routière et des députés, sans être entendue par l'ancien gouvernement.

L'enseigne prend clairement position en faveur d'une action réglementaire rapide qui, au regard d'arguments objectifs, doit prendre en compte les intérêts collectifs. En portant ce projet de décret à la connaissance de l'opinion publique, la finalité est de favoriser une prise de conscience sur les enjeux à court et moyen terme et d'obtenir une réaction du nouveau gouvernement face à l'urgence réglementaire.

Salle de presse et photothèque : www.commlc.com/autovision

SERVICE PRESSE : COMMLC

Catherine Lebee

Tél. : 01 34 50 22 36 - E-mail : clebee@commlc.com - www.commlc.com

102, rue Etienne Marcel 93100 MONTREUIL
Tél. : + 33 (0)1 55 86 17 17 - Fax : + 33 (0)1 55 86 17 22 - E-mail : contact@autovision.fr - www.autovision.fr
VIVAUTO - S.A. au capital de 152 500 € - Siret 391 863 008 000 28 - APE 7120 A