

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 mai 2013

---

**ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DU  
DÉVELOPPEMENT DURABLE - (N° 913)**

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 54

présenté par

M. Pancher, M. Maurice Leroy, M. Reynier, M. Zumkeller et M. Demilly

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****AVANT L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

Après l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 323-1 du code de la route, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« 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.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La décision du 10 octobre 2012 de fermer d'ici à 2016 toutes les installations auxiliaires de contrôle technique concerne sans distinction les véhicules lourds et légers. Or les spécificités des véhicules lourds sont telles que cette décision va avoir de graves conséquences pour les transporteurs routiers. Les centres de contrôle technique seront en effet moins nombreux et donc moins proches. Cela va provoquer une hausse des temps de conduite des chauffeurs devant se rendre vers un autre centre plus éloigné, mais également une augmentation des frais de carburant liée à ce temps de conduite rallongé, et enfin un engorgement des centres avec des délais d'attente pour les visites. Par ailleurs, l'augmentation des déplacements des véhicules liée à la fermeture des installations auxiliaires va contribuer à augmenter le trafic et donc les émissions polluantes mais également présenter des

risques en terme de sécurité routière. Cela va en contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, de la Conférence environnementale et de la transition énergétique. Face à l'inquiétude grandissante des professionnels devant cette décision brutale de fermer toutes les installations auxiliaires de contrôle technique, et compte tenu du contexte économique et réglementaire déjà particulièrement difficile pour les professionnels de la route, marqué par la crise persistante et par la mise en place de la taxe poids lourds, il est nécessaire d'annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et d'élargir, pour la seule catégorie des véhicules lourds, à tous les acteurs, qu'il soient réseaux de contrôles agréés ou centres de contrôle non-rattachés, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique.