

16ème législature

Question N° : 5644	De M. Joël Giraud (Renaissance - Hautes-Alpes)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Respect des limitations du PTAC	Analyse > Respect des limitations du PTAC.
Question publiée au JO le : 14/02/2023 Réponse publiée au JO le : 11/07/2023 page : 6587		

Texte de la question

M. Joël Giraud appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les inquiétudes du Syndicat national du béton prêt à l'emploi, portant sur les limitations du poids total autorisé en charge (PTAC) par les opérateurs. En France, le secteur du béton prêt à l'emploi relève d'une grande importance, sa production s'élevant à plus de 40,4 millions de m³ réalisés par 500 entreprises avec un chiffre d'affaires de 4 386,5 milliards d'euros. Actuellement, une réglementation stricte encadre ledit secteur pour garantir la sécurité des usagers de la route en limitant la charge des camions transporteurs. Or plusieurs producteurs situés en zones frontalières ne respectent pas la réglementation française, ces derniers prévoyant lors de leur transport la somme en espèces pour payer directement les amendes. Ajouté à cela, les contrôles effectués par les services des douanes visent principalement les transporteurs français. Les avancées techniques permettant aux camions toupies de transporter 9 m³ de charge sans prise de risque en matière de sécurité, le SNBPE souhaiterait également voir l'augmentation du PTAC de 32 à 35 tonnes, permettant ainsi de réduire le nombre de rotations et de limiter les rejets de CO₂ et de particules. Présentant un danger direct pour les usagers de la route, il souhaite donc connaître la position du Gouvernement et les mesures qui pourraient être mises en place pour garantir l'égalité entre les transporteurs du béton prêt à l'emploi.

Texte de la réponse

Les transports routiers avec passage de frontières constituent, y compris sur un bassin transfrontalier, des opérations internationales. Les limitations de poids en trafic international sont prévues par la Directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, dernièrement modifiée par le Règlement (UE) 2019/1242. Les poids maximums fixés par cette directive ont valeur de normes de circulation (article 1er) et, en trafic international, le poids maximum est fixé à 32 tonnes pour un véhicule à moteur à quatre essieux. En l'état actuel du droit de l'Union, les États membres ne peuvent fixer d'autres dispositions en matière de poids maximum en circulation internationale. Par ailleurs, une étude sur la faisabilité d'une augmentation du poids maximum autorisé des porteurs, commandée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) à la suite d'une demande des professionnels, a conclu en 2018 qu'il était impossible de dépasser 32 tonnes pour les porteurs à 4 essieux sans dépasser les poids maximums autorisés par essieu. Or, les dépassements des poids maximums autorisés par essieu constituent la principale source de dégradation des chaussées avec des dépenses induites élevées pour l'ensemble des gestionnaires de voirie. Sur ces constats, qui demeurent valides, le Gouvernement n'avait alors pas donné suite à la demande des professionnels et reste, aujourd'hui, sur la même position. S'agissant du non-respect des poids

maximums, le Gouvernement est mobilisé dans la lutte contre les comportements infractionnistes portant sur les surcharges. Au-delà de la dégradation des chaussées et du vieillissement des ouvrages d'art, la surcharge est un facteur de concurrence déloyale en matière de transport de marchandises, d'augmentation du risque d'accidents et des conséquences potentielles de ceux-ci. La lutte contre les surcharges mobilise au quotidien d'importants moyens techniques et humains, tant au travers des services de contrôle des transports terrestres que des forces en tenue. Ces contrôles concernent les véhicules des entreprises établies hors de France, comme ceux des entreprises françaises. Afin d'améliorer le contrôle des surcharges, 29 stations de pesage en marche ont été déployées entre 2008 et 2012 sur le réseau routier national. Elles permettent d'identifier les véhicules présumés en surcharge, qui sont ensuite interceptés afin de contrôler leur poids. Ce système montre une grande efficacité avec plus de 95 % des véhicules confirmés en surcharge une fois pesés avec des équipements homologués. Un programme de renouvellement de ces stations est actuellement en cours de déploiement. Dans l'objectif d'optimiser l'efficacité de ces systèmes, un projet de contrôle sanction automatisé (CSA) des surcharges des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (VUL) – français ou communautaires – est en phase de développement, en conformité avec le cadre législatif introduit par l'article 103 de la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Son déploiement est prévu dans les prochaines années.