

# Le contrôle des limites de charge des véhicules routiers

Mars 2011

direction  
des Services de transport

sous-direction  
des Transports routiers

bureau  
de l'Organisation et  
de l'Animation du contrôle  
des transports routiers (TR4)

Secrétariat  
mailto:Tr4.Tr.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Téléphone :  
33 (0)1 40 81 16 70

Télécopie  
33 (0)1 40 81 10 66

www.developpement-durable.gouv.fr/transports



Imprimé sur du papier certifié écolabel européen

## Pourquoi limite-t-on le poids des véhicules de transport routier ?

Pour trois raisons :

- la sécurité : un véhicule en surcharge n'a pas le même comportement qu'un véhicule chargé normalement ; la surcharge est un facteur aggravant en cas d'accident ;
- la concurrence entre entreprises doit jouer sur la qualité du service rendu, dans le respect des règles de circulation sur les espaces publics ; la concurrence ruineuse nuit à la collectivité et à l'économie dans son ensemble ;
- la sauvegarde des infrastructures : l'augmentation des charges accélère le vieillissement et l'usure des infrastructures et génère des coûts de remise en état très importants pour la collectivité.

## La réglementation sur les poids

Sur le territoire français, tout véhicule routier doit respecter simultanément plusieurs règles du code de la route (articles R 312-1 à R 312-9). Elles concernent :

- les indications figurant sur son certificat d'immatriculation ;
- des limites imposées concernant :
  - son poids total en charge, en fonction du type de véhicule et de son nombre d'essieux ;
  - la charge de chaque essieu, en fonction de la distance entre essieux ;
  - le poids total de la remorque, en fonction de celui du véhicule tracteur.

Toutefois, certains transports ne peuvent respecter ces conditions et sont soumis à la réglementation sur les transports exceptionnels. Elle permet de déroger à ces règles sous certaines conditions. Dans ce cas, un arrêté préfectoral mentionne les contraintes à respecter (itinéraire, horaires de passage, répartition du chargement, vitesse, signalisation, accompagnement du véhicule...).



## Les sanctions

Un véhicule en surcharge peut faire l'objet de plusieurs sanctions, au titre de chacun des articles précités du code de la route, chaque infraction étant punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>e</sup> classe (jusqu'à 750 euros). Lorsque les dépassements excèdent les limites réglementaires de plus de 20 %, l'amende est celle prévue pour les contraventions de la 5<sup>e</sup> classe (jusqu'à 1 500 euros, voire 3 000 euros en cas de récidive).

### ■ Une nouvelle réglementation sur le point d'entrer en vigueur

La sanction en cas de surcharge prévoit un principe de cumul de contraventions de 4<sup>e</sup> classe autant de fois qu'il y a de tranches de dépassement du poids autorisé. Ce dispositif s'applique aussi bien pour le dépassement du poids total autorisé que pour la charge à l'essieu.

### Exemple :

Un véhicule avec un PTR de 46,4 tonnes au lieu de 40 tonnes est sanctionné par six contraventions de 4<sup>e</sup> classe, auxquelles s'ajoutent les éventuelles sanctions concernant les PTAC et les charges à l'essieu.

En tout état de cause, un dépassement du poids autorisé excédant 5 % peut faire l'objet d'une immobilisation du véhicule.

## Les techniques de pesage et les matériels utilisés

Les pesées ont longtemps été effectuées par les services de contrôle avec du matériel de pesée statique, le seul qui était homologué. À présent, elles sont également effectuées avec du matériel de pesée à basse vitesse, la société Captels ayant obtenu son homologation en novembre 2005.

### La pesée statique

Les véhicules sont arrêtés et pesés essieu par essieu, avec du matériel fixe ou mobile, homologué et vérifié chaque année par les services compétents. Le matériel fixe est constitué de pèse-essieux, généralement installés près d'une gare de péage d'autoroute.

Les matériels mobiles sont de deux types :

- les plateaux Captels sont utilisés soit encastrés dans des dalles de béton prévues à cet effet, soit posés sur le sol avec un chemin de roulement en bois, en aluminium ou en plastique, situé de part et d'autre de chacun des deux plateaux ;
- les pesons Haenni permettent de peser roue par roue.

### La pesée à basse vitesse

Le pesage à basse vitesse consiste à intercepter les véhicules et à les détourner vers la station de pesage. Ils passent alors à vitesse réduite (3 à 8 km/h) sur des appareils de

mesure. Le nombre de véhicules pesés augmente donc très sensiblement par rapport au pesage statique (jusqu'à 10 fois plus de véhicules par heure).

## Les orientations

Le pesage à basse vitesse permet d'augmenter le nombre de pesées, mais celui-ci reste insuffisant pour avoir une dissuasion efficace. Il faut donc recourir également à une autre technologie, le pesage à vitesse normale.

Le ministère chargé des transports a donc entrepris la mise en place d'un réseau de stations de mesures des surcharges des véhicules de transport routier. Ces stations, réparties sur l'ensemble du territoire, permettent de peser les véhicules dans leur voie de circulation, sans les ralentir, ni les détourner. Elles indiquent également la vitesse instantanée des véhicules, dont la connaissance est un élément important pour la lutte contre les fraudes au limiteur de vitesse.

Vingt-cinq stations sont en fonctionnement sur des axes à fort trafic et quatre autres stations sont en cours de réalisation. Les informations fournies par les stations de mesures permettent de cibler les véhicules présumés en infraction, pour les intercepter sur une aire de contrôle située quelques kilomètres plus loin en aval de la station.

## Réglementations des poids des véhicules et sanctions

articles R 312-1 à R 312-9 du code de la route.