

AUTORISATIONS DE CIRCULATION : L'UFL S'ALARME D'UNE SITUATION QUI CONTINUE DE SE DEGRADER



Même si dès le début, en 1975, la réglementation de base régulant les autorisations de circulation (circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975) était déconnectée des considérations économiques des transporteurs, le système opérationnel était très concret : chaque département avait son service d'instruction pour gérer son réseau routier, et la communication était directe entre tous les acteurs. Ce système de rendement ne fournissait certes pas des autorisations de transport du jour au lendemain, néanmoins elles étaient établies rapidement.

Sous l'élan des lois de décentralisation gouvernementales et des refontes du texte réglementaire initial en 2003, 2006, 2012 et 2014, **la situation a progressivement basculé** : le département -et ses employés instructeurs- n'a plus la totale souveraineté de son réseau routier, qui est désormais morcelé entre de multiples propriétaires et gestionnaires, tous appelés à se prononcer sur la demande d'autorisation de circulation. Multipliés par le nombre de départements, il n'est pas rare d'avoir aujourd'hui une trentaine de services privés ou publics en attente d'approbations pour effectuer un trajet de quelques heures dans une région ! Le contact est également plus compliqué puisque la dématérialisation s'est accompagnée d'une réduction des effectifs administratifs, d'une centralisation des régions, et d'un dispositif de plateforme en ligne qui coupe le système de son assise dans le concret.

Aussi faut-il désormais faire face à un décalage d'obtention qui varie d'un à trois mois selon les caractéristiques de l'engin !

Et même si l'article 8 fixe des délais légaux d'instruction allant de 15 jours à 2 mois, l'administration ne peut les imposer aux différents acteurs évoqués (mairie, conseil général, pont APRR, SANEF, SNCF...), puisque chacun répond selon ses exigences réglementaires propres...

En conséquence, et alors que la profession souhaite plus que jamais respecter les règles essentielles de sécurité routière et de prévention des accidents tout en ne retardant pas les chantiers de ses clients, elle en vient parfois à devoir assumer le risque de circuler sans autorisation, faute de la recevoir dans les temps !

Cette situation, connue de tous les opérateurs concernés (économiques ou administratifs), ne peut perdurer indéfiniment. Elle est un non-sens économique et fait peser un risque disproportionné auxdits opérateurs confrontés à la réalité du marché et des passages de commandes par les clients, qui concernent dans 90% des cas un besoin sous 24/48h...

L'UFL poursuit ses démarches auprès des autorités centrales pour que cette situation progresse et s'améliore et en appelle aux administrations locales, afin qu'elles mettent tout en œuvre pour réduire leurs délais d'instruction des dossiers et de délivrance des autorisations de circulation.

A propos de l'[UFL](#)

Créée en 1972 sous le nom de SNUG, l'UFL rassemble les entreprises de levage et de manutention au niveau national et regroupe les fabricants d'équipements spéciaux. L'Union représente environ 80% du marché du levage français, soit près de 10 000 emplois et 450 entreprises, pour un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros. Elle revendique une réglementation adaptée à la circulation des grues mobiles de dernière génération. Elle est membre de l'ESTA (fédération européenne pour les transports exceptionnels et les grues mobiles).

Depuis début 2016, la fédération DLR apporte son soutien logistique à l'UFL et met à profit son savoir-faire afin que l'UFL puisse concrétiser ses projets et notamment faire valoir son point de vue auprès des acteurs de son marché.

Contact presse

UFL-DLR : Florence Dupont - 06 89 43 24 56 - f.dupont@dlr.fr