

Les modalités de mise en œuvre de la généralisation : un rôle central des collectivités territoriales

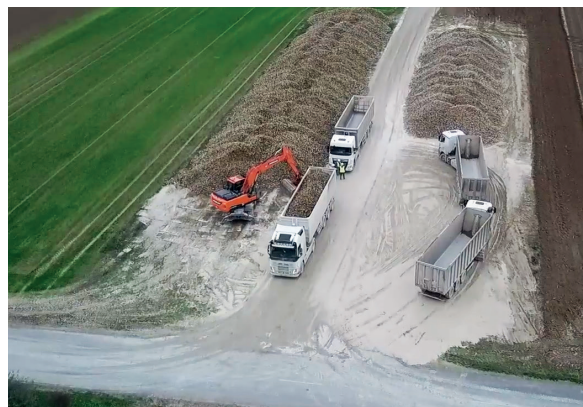
Dans notre secteur, la campagne betteravière génère un certain nombre de nuisances pour nos riverains, dont celle du trafic routier souvent pointée du doigt.

Le passage de 44 à 48 tonnes permettrait de réduire de 10% les traversées allers-retours dans nos communes.

Les caractéristiques techniques de ces remorques, notamment son 3^{ème} essieu autovireur, apportent plus de sécurité, tout en limitant les contraintes sur la chaussée.

A l'heure de la recherche de la neutralité carbone, 10% de trafic en moins sur nos routes contribue à cette décarbonation tant attendue.

**Christophe MAHUET, Maire d'Auménancourt (51)
Président de la charte Betteravière pour le GRAND REIMS**



L'impossibilité de fixer des règles générales pour le franchissement des ouvrages d'art conduirait à mettre en place **un dispositif juridique à 3 niveaux** :

- Un décret en Conseil d'Etat pour autoriser la circulation en 48 tonnes pour le transport des betteraves (modification du code de la route) ;
- Un arrêté cadre national pour détailler les conditions de circulation du 48 tonnes ;
- Des arrêtés départementaux pour fixer la liste des itinéraires autorisés dans les territoires/départements après avis des gestionnaires concernés.

Pour l'établissement des arrêtés départementaux :

Les fabricants de sucre proposeraient leurs itinéraires aux Conseils départementaux, en précisant la liste des routes empruntées (RN, RD), des communes traversées, et des ouvrages d'art empruntés.

Les Conseils départementaux instruiraient ces demandes en consultant les gestionnaires concernés (départements, communes, sociétés autoroutières, SNCF Réseau, VNF ...), puis transmettraient aux préfets les résultats de leurs consultations. Les préfets valideraient les itinéraires autorisés par arrêté.



AIBS
Association Interprofessionnelle
de la Betterave et du Sucre
43-45, Rue de Naples
75008 Paris