

BULLETIN OFFICIEL
du ministère
de l'équipement

et

du secrétariat d'État
aux transports

(Direction des transports terrestres)

FASCICULE SPECIAL N° 75-92 bis

CIRCULAIRE N° 75-173 DU 19 NOVEMBRE 1975

**relative aux conditions d'instruction et de délivrance
des autorisations de transport exceptionnel et de
circulation des ensembles de véhicules comprenant
plusieurs remorques.**

Texte n° 1103

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS
(DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES). - TEXTES OFFICIELS

MINISTÈRE D'ÉTAT
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

162.0

*Direction de la réglementation
et du contentieux*

Non parue J.O.

Sous-direction de la circulation
et de la sécurité routières

1103
(75-92 bis)

R/EG 15

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

*Direction des routes et de
la circulation routière*

Sous-direction de l'entretien,
de l'équipement et de
la réglementation de la voirie

R/EG 3

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DE LA RECHERCHE

Direction générale de l'industrie.

*Direction des industries métallurgiques,
mécaniques et électriques.*

Secrétariat d'Etat aux transports.

Direction des transports terrestres.

CIRCULAIRE N° 75-173 DU 19 NOVEMBRE 1975

relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques.

Référence :

Articles R 47 à R 52 du code de la route.

Textes abrogés :

Circulaire n° 52 du 8 juillet 1958 relative aux autorisations de transports exceptionnels concernant les matériels de travaux publics.

Lettre-circulaire du 17 juillet 1959 relative aux transports exceptionnels de matériels de travaux publics.

Circulaire n° 45 du 24 juillet 1967 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transports exceptionnels.

Circulaire n° 50 du 10 août 1967 relative à l'éclairage et à la signalisation des transports exceptionnels autorisés à circuler la nuit.

Circulaire n° 55 du 13 septembre 1967 relative à l'approbation ministérielle d'autorisations de transports exceptionnels.

Lettre-circulaire REX 2 du 24 septembre 1969 relative à la circulation des motorscrapers dont les charges par essieu excèdent 19 t.

Lettre-circulaire REX 2 T 5 n° 150 du 27 mars 1970 relative à la circulation des motorscrapers dont les charges par essieu excèdent 19 t.

Circulaire n° 71-76 du 8 juillet 1971 relative au transport des maisons mobiles et cellules d'habitation préfabriquées.

Note R/EG 2 n° 968-T 2/7128 du 1^{er} octobre 1971 relative au transport exceptionnel de bateaux de plaisance.

Note R/EG 2 n° 1062-T 1/7847 du 7 décembre 1971 relative au transport exceptionnel de conteneurs.

Lettre-circulaire R/EG 3 T 1 du 8 mai 1973 relative à la circulation de convois exceptionnels de grande hauteur, sur des routes traversées par des lignes électriques.

Lettre-circulaire R/EG 3 T 1 du 10 mai 1973 relative à l'accompagnement des convois exceptionnels par les forces de police et de gendarmerie.

Lettre-circulaire R/EG 3 T 1 n° 73-200 du 10 septembre 1973 relative à la procédure d'instruction des demandes d'accord préalable.

Lettre-circulaire R/EG 3 T 5 du 28 mai 1975 relative à la délivrance d'autorisations permanentes de transport exceptionnel pour les matériels et engins de travaux publics.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur
Le ministre de l'Équipement
Le ministre de l'Industrie et de la Recherche
Le secrétaire d'Etat aux Transports*

à

Messieurs les préfets

La présente circulaire a pour objet d'assouplir, dans la mesure du possible, la procédure de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de la modifier pour tenir compte des enseignements de la pratique. Il apparaît opportun notamment d'élargir le champ d'application des arrêtés préfectoraux réglementaires et de simplifier les modalités d'établissement des demandes d'instruction des dossiers et de renouvellement des autorisations.

Les transports exceptionnels par route constituent une dérogation au droit commun. Ils font peser une lourde sujétion sur l'ensemble de la circulation et sur l'infrastructure. Ils ne doivent en conséquence être autorisés notamment pour les transports les plus importants, que dans la mesure où, en contrepartie, ils présentent un intérêt économique général certain, et où le recours à d'autres moyens de transports, chemin de fer ou voie d'eau, ne peut réellement pas être envisagé pour des raisons de sécurité ou pour tout autre motif d'ordre économique notamment.

CHAPITRE I

- Définition du transport exceptionnel.
- Classification des convois.
- Règles relatives aux charges maximales par essieu.

A) Définition du transport exceptionnel.

Un transport est exceptionnel quand il est effectué de manière non conforme aux prescriptions du code de la route, qu'il s'agisse :

- soit du transport d'objets ou de masses indivisibles ;
- soit de la circulation à vide de véhicules ou d'ensembles destinés à ces transports ;
- soit de la circulation d'ensembles forains ;
- soit du déplacement à vide d'engins ou de matériels de travaux publics ou de machines et instruments agricoles ;
- soit de tout autre transport dont les dimensions ou le poids excèdent les limites réglementaires.

Si un chargement est divisible, il ne peut donner lieu à un transport exceptionnel qui n'aurait pour seul motif qu'une réduction du nombre des convois.

Toutefois, lorsqu'un transport est exceptionnel dans une seule dimension (la largeur par exemple), vous pourrez accepter qu'il soit composé de deux ou trois pièces, à condition que l'autre dimension et le poids restent conformes aux prescriptions réglementaires.

B) Classification des convois.

Pour l'application de la présente circulaire, les convois sont classés en trois catégories.

CONVOIS PRESENTANT une ou plusieurs caractéristiques excédant la normale dans les limites suivantes.	1 ^{re} CATEGORIE	2 ^e CATEGORIE	3 ^e CATEGORIE
Poids total jusqu'à	45 t	45 à 70 t	Tous les convois de caractéristiques supérieures.
Largeur jusqu'à	3 m	3 à 4 m	
Longueur jusqu'à	18 m	18 à 25 m	

C) Règles relatives aux charges maximales par essieu.

I. - Rappel de la réglementation.

Il serait très souhaitable qu'aucune dérogation ne soit accordée aux prescriptions des articles R 56, R 57 et R 58 du code de la route dont le texte est rappelé ci-après :

« Article R 56. - L'essieu le plus chargé d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas *supporter une charge supérieure à 13 t.* »

« Article R 57. - Pour tout véhicule automobile ou remorqué, le poids total en charge ne doit pas dépasser 5 t par mètre linéaire de distance entre les deux essieux extrêmes. »

« Article R 58. - Sur les véhicules automobiles ou ensembles de véhicules comportant plus de deux essieux, pour deux essieux consécutifs, la charge de l'essieu le plus chargé ne doit jamais dépasser, en fonction de la distance existant entre ces deux essieux, le maximum fixé par le barème ci-après :

DISTANCE entre les deux essieux consécutifs.	CHARGE maximum de l'essieu le plus chargé.	OBSERVATIONS
0,90 m	7,350 t	A toute augmentation de 5 cm de la distance entre les deux essieux consécutifs et dans la limite de 45 cm, peut correspondre un accroissement de 350 kg de la charge maximum.
1,35 m	10,500 t	

Cependant, une telle mesure irait, dans certains cas, à l'encontre de l'intérêt général en interdisant le transport de pièces à la fois très lourdes et très encombrantes qui ne peuvent faire l'objet d'un montage sur le lieu d'utilisation et pour lesquelles un mode de transport autre que la route s'avère impossible, alors que, par ailleurs, pour des raisons de circulation, le nombre des essieux doit être limité. Les règles suivantes pourront donc être adoptées.

Toutefois, il s'est avéré nécessaire de fixer des limites aux charges admissibles sur le réseau routier pour tenir compte de l'inadaptation des chaussées et de nombreux ouvrages d'art à supporter les convois exceptionnels lourds.

II. - Règles générales à appliquer pour les véhicules ou ensembles lourds dont le poids total en ordre de marche excède le poids total roulant autorisé (article R 55 du code de la route).

1. Définition.

- « *Tridem* » : est l'ensemble de trois essieux consécutifs rapprochés de charge et d'espacement sensiblement égaux, situés à une distance notablement supérieure des autres essieux. La charge

par essieu d'un « Tridem » ne pourra pas dépasser la limite maximale fixée par le tableau ci-dessous selon la distance entre deux essieux consécutifs.

DISTANCE ENTRE ESSIEUX		CHARGE MAXIMALE transmise à la route par essieu.
Supérieure ou égale à	Inférieure à	
mètres	mètres	tonnes
0,90	1,35	9,0
1,35	1,80	10,0

- *Demi-essieu* : est un groupe de deux jumelages appartenant à une ligne d'essieux comportant plusieurs groupes de ce type non solidaires.

2. *Prescriptions relatives à la répartition longitudinale de la charge des convois des première et deuxième catégories.*

2.1. Lorsque le véhicule ou l'ensemble comporte trois essieux, la charge totale ne doit pas dépasser 6,5 t par mètre linéaire de distance entre les essieux extrêmes.

2.2. Lorsque le véhicule ou l'ensemble comporte plus de trois essieux, il est soumis aux prescriptions de l'article R 57 du code de la route et la charge totale portée par trois essieux consécutifs quelconques ne doit pas dépasser 6,5 t par mètre linéaire de distance entre les essieux extrêmes de ce groupe d'essieux, sauf s'il s'agit d'une série de trois essieux d'un « *tridem* », auquel cas il sera fait application des dispositions mentionnées au paragraphe II.1. ci-dessus.

3. *Prescriptions relatives à la répartition de la charge par essieu ou ligne d'essieux des véhicules ou ensembles des première, deuxième et troisième catégories.*

3.1. *Convois de la première catégorie* : doivent satisfaire aux prescriptions des articles R 56 et R 58 du code de la route, sauf en ce qui concerne les tracteurs pour remorques et pour semi-remorques, ainsi que les engins de travaux publics automoteurs dont les poids par essieu pourront varier dans les conditions fixées pour les convois des deuxième et troisième catégories.

3.2. *Convois des deuxième et troisième catégories* : les poids par essieu ou ligne d'essieux pourront atteindre les limites maximales mentionnées aux tableaux a, b, c, d, ci-après, en fonction de la distance à l'essieu ou à la ligne d'essieux le plus voisin du véhicule ou de l'ensemble, sous réserve que les essieux des tracteurs soient munis de roues jumelées ou de roues simples équipées de pneus spéciaux ayant fait l'objet d'une approbation par la direction des routes (1) et que les véhicules remorqués comportent au moins deux

(1) Cette disposition concerne tous les véhicules et engins auxquels certaines règles du présent paragraphe C II sont applicables lorsqu'ils sont munis de roues jumelées.

demi-essieux en ligne et soient équipés de suspensions hydrauliques ou de tout autre système de suspension ayant été approuvé par la direction des routes lorsqu'ils font partie de convois de la troisième catégorie.

a) *Tracteurs pour remorques et pour semi-remorques.*

DISTANCE ENTRE ESSIEUX		CHARGE MAXIMALE transmise à la route par essieu.
Supérieure ou égale à	Inférieure à	
Mètres	Mètres	Tonnes
0,90	1,05	10,5
1,05	1,20	11,5
1,20	1,35	12,5
1,35	1,50	13,5
1,50	1,65	14,5
1,65	1,80	15,0
1,80	1,95	15,5
1,95		16,5

NOTA. - Les valeurs de ce tableau sont applicables aux tracteurs pour remorques et pour semi-remorques, qu'ils circulent seuls ou qu'ils fassent partie d'un ensemble.

b) *Engins de travaux publics automoteurs.*

DISTANCE ENTRE ESSIEUX		CHARGE MAXIMALE transmise à la route par essieu.
Supérieure ou égale à	Inférieure à	
Mètres	Mètres	Tonnes
1,35	1,45	16,0
1,45	1,55	16,5
1,55	1,65	17,0
1,65	1,75	17,5
1,75	1,85	18,0
1,85	1,95	18,5
1,95		19,0

Les valeurs de ce tableau sont applicables aux engins ayant des pneumatiques gonflés jusqu'à 3 bars. Pour les engins ayant une pression de gonflage des pneumatiques supérieure à 3 bars, les dispositions suivantes seront observées :

- 1° Engins ayant une pression de gonflage des pneumatiques comprise entre 3 et 5 bars :
 - lorsqu'ils comportent des essieux équipés de roues jumelées, les charges à l'essieu doivent respecter les limites fixées au tableau a) ;

- lorsqu'ils comportent des essieux équipés de roues simples, les charges à l'essieu doivent respecter les valeurs mentionnées au tableau b) diminuées de 4 t.

2° Engins ayant une pression de gonflage des pneumatiques supérieure à 5 bars :

- lorsqu'ils comportent des essieux équipés de roues jumelées, les charges à l'essieu doivent respecter les limites fixées au tableau a) ;
- lorsqu'ils comportent des essieux équipés de roues simples, les charges à l'essieu doivent satisfaire aux prescriptions des articles R 56 et R 58 du code de la route.

c) *Remorques et semi-remorques faisant partie de convois de la deuxième catégorie.*

DISTANCE ENTRE LIGNES D'ESSIEUX		CHARGE MAXIMALE transmise à la route par ligne d'essieux.
Supérieure ou égale à	Inférieure à	
Mètres	Mètres	Tonnes
0,90	0,95	11,5
0,95	1,00	12,0
1,00	1,05	12,5
1,05	1,10	13,0
1,10	1,15	13,5
1,15	1,20	14,0
1,20	1,25	14,5
1,25	1,30	15,0
1,30	1,35	15,5
1,35		16,0

d) *Remorques et semi-remorques faisant partie de convois de la troisième catégorie.*

DISTANCE entre lignes d'essieux.		CHARGE maximale transmise à la route par 2 demi-essieux.	CHARGE maximale transmise à la route par 3 demi-essieux.	CHARGE maximale transmise à la route par 4 demi-essieux.
Supérieure ou égale à	Inférieure à			
Mètres	Mètres	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1,35	1,45	16,5	20,5	25,0
1,45	1,55	17,0	22,0	27,0
1,55	1,65	17,5	23,5	28,5
1,65	1,75	18,0	24,5	30,5
1,75	1,85	18,5	25,5	32,5
1,85	1,95	19,5	26,5	33,5
1,95		20,5	27,5	35,0

NOTA. - Dans le cas où la distance entre lignes d'essieux des remorques et semi-remorques de l'espèce serait inférieure à 1,35 m, la charge admissible par ligne d'essieux ne pourra pas dépasser les limites maximales fixées au tableau c) ci-dessus.

Les valeurs indiquées au tableau d) s'appliquent à des remorques et semi-remorques dont les lignes d'essieux ont des dimensions au moins égales à celles des configurations définies à l'annexe V de la présente circulaire.

Les suspensions hydrauliques ou tout autre système de suspension ayant été approuvé par la direction des routes, sont obligatoires pour les convois de la troisième catégorie de poids total roulant supérieur à 120 t.

Pour les convois de la troisième catégorie de poids total roulant supérieur à 70 t mais inférieur ou égal à 120 t non équipés de suspensions hydrauliques ou de tout autre système de suspension ayant été approuvé par la direction des routes, les valeurs du tableau d) seront diminuées de 10 %.

4. Règles d'exploitation.

Les dispositions suivantes devront être prescrites à tout convoi de première ou deuxième catégorie normalement autorisé à circuler :

- Obligation de réserver, en agglomération, un intervalle de 10 m entre un véhicule de poids lourd qui le précède et lui-même, cet intervalle étant de 50 m en dehors des agglomérations, conformément aux prescriptions de l'article R 8-1 du code de la route.
- Obligation de franchir les ouvrages d'art de largeur de chaussée inférieure à 5,50 m sans la circulation simultanée d'autres véhicules de poids lourds.

5. Mesures dérogatoires.

Les tracteurs pour remorques et pour semi-remorques et les engins de travaux publics automoteurs ne satisfaisant pas aux règles de la répartition longitudinale de la charge définies au paragraphe II.2. ci-dessus, pourront néanmoins être autorisés à circuler sous le régime de l'autorisation individuelle permanente, à la condition qu'il leur soit prescrit de franchir les ouvrages d'art, sans la circulation simultanée d'autres véhicules de poids lourds, à vitesse réduite et qu'ils soient accompagnés dans les conditions fixées par le chapitre V-F de la présente circulaire, sauf si ces véhicules sont d'un modèle bien déterminé ayant fait l'objet d'une dérogation générale par la direction des routes.

6. Mesures transitoires.

Les véhicules et engins, désignés ci-après, mis en service avant le 15 février 1976 ou en construction avant le 15 février 1979 pourront être admis à circuler pendant une période transitoire de cinq ans, à la condition que l'état des chaussées le permette et sous réserve qu'il leur soit prescrit de franchir les ouvrages d'art à vitesse réduite, sans la circulation simultanée d'autres véhicules de poids lourds et que les convois soient accompagnés dans les conditions fixées par le chapitre V-F de la présente circulaire.

- Tracteurs pour remorques et pour semi-remorques ne satisfaisant pas aux charges maximales prévues au tableau a).
- Engins de travaux publics automoteurs ne satisfaisant pas aux prescriptions relatives à la pression de gonflage des pneumatiques de ces engins définies au tableau b), dans la limite des charges maximales à l'essieu prévues par ce tableau.
- Remorques et semi-remorques faisant partie de convois de la deuxième catégorie ne satisfaisant pas aux règles de la répartition longitudinale de la charge indiquées au paragraphe II.2. ci-dessus.

CHAPITRE II

LES ARRETES PREFECTORAUX REGLEMENTAIRES

A) Dispositions générales.

Les préfets peuvent, pour satisfaire aux besoins de l'économie locale, autoriser sur tout ou partie de leur département, le transport et la circulation des matériels, ensembles, machines, instruments et engins énumérés ci-après dont les dimensions et le poids dépassent les limites réglementaires, par arrêté réglementaire de portée générale, pris après avis de leur directeur de l'équipement.

La prise d'arrêtés préfectoraux réglementaires dispense les services administratifs intéressés d'avoir à délivrer des autorisations individuelles pour les transports de l'espèce :

- Pièces de grande longueur.
- Bois en grume de grande longueur.
- Ensembles agricoles comprenant plusieurs remorques.
- Machines agricoles automotrices et machines et instruments agricoles remorqués dont la largeur excède 2,50 m.
- Certains matériels et engins de travaux publics, automoteurs ou remorqués.
- Ensembles de véhicules appartenant aux forains.
- Conteneurs.

Les modèles d'arrêtés préfectoraux réglementaires correspondants font l'objet de l'annexe I de la présente circulaire. Chaque arrêté type précise notamment :

- l'objet et le champ d'application de l'autorisation ;
- les caractéristiques dimensionnelles des convois ;
- les restrictions et les interdictions de circulation ;
- la vitesse, la signalisation et l'éclairage des véhicules, et autres prescriptions générales à observer, pour le franchissement des passages à niveau par exemple.

B) Directives particulières sur l'établissement des arrêtés préfectoraux réglementaires .

1° Transports de pièces de grande longueur.

Ils concernent l'acheminement de pièces ou d'objets de grande longueur indivisibles (1) d'un usage courant dans la construction et l'équipement ; tels que fers, poteaux, poutres, etc., qui ne peuvent être transportés dans le cadre des normes maximales fixées par le code de la route. Ces transports sont autorisés dans les conditions fixées par l'article 2 de l'arrêté préfectoral réglementaire type annexé à la présente circulaire.

2. Transports de bois en grume de grande longueur.

Dans le but d'uniformiser la réglementation des transports des bois en grume, compte tenu des longueurs et dépassements importants présentés par les chargements des véhicules grumiers affectés à ces transports, il est apparu nécessaire de la faire entrer dans le cadre d'un arrêté réglementaire.

Les transports de bois en grume dont les dimensions ou caractéristiques excèdent les limites fixées à l'article 3 de l'arrêté réglementaire sont subordonnés à la délivrance d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel suivant les prescriptions de la présente circulaire.

En raison de la très grande longueur des convois, de leur hauteur, de l'importance de leur dépassement arrière, la signalisation des convois doit être soigneusement observée.

Les chargements de bois en grume sont particulièrement délicats en raison de l'instabilité du chargement qui demande un arrimage spécial.

C'est ainsi que des dispositifs pour parer à un éventuel glissement des grumes sont indispensables. Dans le cas de véhicules isolés, lorsqu'il sera impossible d'assurer la solidarisation du plateau par deux billages ou brélagés, les grumes devront buter à l'avant contre une paroi verticale très solidement assujettie au plateau et capable de résister, sans déformations, aux efforts de glissement des grumes sous l'effet d'un ralentissement ou d'un arrêt brutal du véhicule.

En cours de transport, la présence de deux convoyeurs est nécessaire pour assurer la surveillance du chargement, procéder à son serrage définitif en cours de route, parer aux accidents éventuels et intervenir lorsque la sécurité de la circulation l'exige. Dans le cas d'immobilisation accidentelle des véhicules sur la chaussée, les caractéristiques de tels transports nécessitent une présignalisation renforcée (cf. article 9, paragraphe d de l'arrêté préfectoral réglementaire type).

3° Circulation d'ensembles agricoles comprenant plusieurs remorques

Eu égard au danger que peuvent constituer les convois comprenant plusieurs remorques dans les régions montagneuses ou acciden-

(1) A l'exclusion des bois en grume de grande longueur qui font l'objet de l'annexe I f.

tées, il y aura lieu, après consultation du directeur départemental de l'équipement et des organisations professionnelles intéressées, d'apprécier s'il convient ou non de prendre un arrêté pour l'ensemble du département ou de le limiter à une partie du territoire de celui-ci.

Le champ d'application de l'arrêté préfectoral réglementaire intéresse les ensembles agricoles dont la largeur et le poids total ne dépassent pas la limite réglementaire.

En particulier, leur largeur hors-tout devra être strictement limitée à 2,50 m.

Convoyage.

Lorsque les ensembles doivent traverser une route à grande circulation, une route express ou un itinéraire interdit dans les cas visés à l'article 3 de l'arrêté réglementaire, il a paru nécessaire d'imposer la présence d'un convoyeur portant à la main, le jour un fanion en étoffe rouge, de nuit un feu orangé clignotant afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation générale.

4° Circulation des machines agricoles automotrices et des machines ou instruments agricoles remorqués dont la largeur excède 2,50 m.

Il est apparu utile d'en faire bénéficier les associations agricoles, les négociants et réparateurs de matériels agricoles, ainsi que les constructeurs de machines agricoles sous certaines conditions.

Convoyage.

Compte tenu de l'encombrement des machines agricoles, lorsque la largeur de la chaussée de la route empruntée sera telle que les véhicules ou ensembles ne puissent circuler sans empiéter sur la moitié gauche de la chaussée, les convois devront être précédés d'une voiture pilote ou, à défaut, par un convoyeur portant à la main, le jour un fanion en étoffe rouge, de nuit un feu orangé clignotant visible par les usagers venant à la rencontre des convois.

En outre, lors de la traversée soit d'une route nationale ou d'un chemin départemental, soit d'une route à grande circulation, soit d'une route express, soit d'un itinéraire interdit dans le cadre des interdictions de circulation des véhicules poids lourds, il y a lieu d'imposer la présence d'un convoyeur portant les dispositifs de signalisation prévus au paragraphe ci-dessus, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation générale.

La circulation de machines agricoles excédant 2,50 m de largeur dans une zone dépassant celle définie à l'article premier de cet arrêté, ainsi que les convois comprenant de tels engins dont la longueur est supérieure à celle indiquée à l'article 2, demeure soumise à la procédure de l'autorisation individuelle de transport exceptionnel dans les conditions fixées par la présente circulaire.

5° Circulation des ensembles de véhicules appartenant aux forains.

La fréquence des déplacements des forains sur des itinéraires souvent les mêmes permet de les rendre justiciable d'un arrêté préfectoral réglementaire.

La circulation des ensembles de véhicules forains est autorisée dans les conditions précisées à l'article 2 de l'arrêté réglementaire type annexé à la présente circulaire, à l'exception des voitures particulières qui ne peuvent être attelées en remorque.

Restrictions de circulation. - Compte tenu du caractère particulier de la profession de forain - les déplacements de nuit sont autorisés. Dans ce cas, les convois doivent être équipés de la signalisation propre aux transports exceptionnels, si leur longueur excède 22 m.

6° *Circulation et transport des matériels de travaux publics.*

La mise en œuvre croissante des matériels de travaux publics dont certaines dimensions excèdent celles prescrites par le code de la route, leur utilisation pour des travaux difficilement prévisibles, justifient l'arrêté préfectoral réglementaire qui facilitera leur circulation et leur transport.

Selon qu'ils appartiennent à la catégorie I ou II, suivant les dispositions de la circulaire n° 42 du 7 avril 1955, les prescriptions des titres II ou III du code de la route s'appliquent aux matériels de l'espèce. Il sera tenu compte de ce classement pour certaines dispositions de l'arrêté réglementaire.

Dépassement.

Un dépassement avant et (ou) arrière dans une limite de 3 m est autorisé pour les véhicules et engins automoteurs isolés et un dépassement arrière, seulement de 3 m, est autorisé pour les ensembles.

Toutefois, à titre de régime transitoire pendant une durée de trois ans à compter du 15 février 1976, les véhicules et engins automoteurs isolés, ainsi que les ensembles mis en service avant cette date, qui présenteraient des dépassements d'éléments organiques supérieurs aux limites susvisées, seront autorisés à circuler ou à être transportés dans les mêmes conditions que celles définies par ledit arrêté réglementaire.

Vitesse.

La fixation de la vitesse doit tenir compte du classement des matériels de travaux publics en catégorie I ou II.

Eclairage et signalisation.

Il doit être tenu compte de ce classement pour l'éclairage et la signalisation des matériels de travaux publics.

Convoyage.

En raison de l'encombrement notable des engins ou ensembles, des prescriptions analogues à celles intéressant les machines agricoles dont la largeur excède 2,50 m, ont été prévues à l'article 6, paragraphes e et f de l'arrêté réglementaire type.

7° *Transports de conteneurs.*

Le transport des conteneurs, soit de 30 pieds, soit de 40 pieds (12,19 m), soit de 20 pieds assemblés par deux, effectué par des véhicules articulés dont la longueur hors-tout est comprise entre 15,50 m et 16,50 m, dont le poids total roulant n'excède pas 45 t et dont la largeur est réglementaire, pourra être autorisé dans le

cadre d'un arrêté préfectoral réglementaire dans les conditions précisées à l'article 2 du projet de cet arrêté.

Les transports de conteneurs, dont les caractéristiques dépasseraient celles fixées par le projet d'arrêté susvisé, seront subordonnés à la délivrance d'autorisations individuelles de transport exceptionnel suivant les prescriptions de la présente circulaire.

Les dispositions de l'arrêté préfectoral réglementaire ne concernent que les conteneurs d'usage général normalisés I.S.O. ou assimilés et ne sont pas applicables aux emballages dénommés « CHATEAUX » normalement destinés à des transports de matières fissiles qui ne peuvent être effectués que sous le couvert d'autorisations individuelles « au voyage » dans les conditions fixées par la présente circulaire.

CHAPITRE III

LES AUTORISATIONS INDIVIDUELLES.

Aucun transport exceptionnel ne peut circuler, en dehors des cas visés au chapitre II, sans une autorisation *individuelle* de transport.

En fonction des caractéristiques générales des transports, les autorisations individuelles sont *permanentes*, ou au *voyage*.

A) Les autorisations permanentes.

Les autorisations permanentes sont délivrées pour une durée déterminée qui ne doit, en aucun cas, être supérieure à un an. Elles sont renouvelables à la demande des bénéficiaires.

Les autorisations permanentes ne fixent, en règle générale, aucune date pour l'exécution des transports, ni aucun nombre maximum de voyages. Les transports sont effectués à la diligence du bénéficiaire de l'autorisation.

Toutefois, il peut s'avérer nécessaire, dans l'intérêt général de la circulation d'imposer, sur des itinéraires déterminés, des cadences maximales de voyages à ne pas dépasser : journalière, hebdomadaire ou encore mensuelle, en fonction des circonstances, de l'état et de la largeur des routes et également de l'intensité de la circulation en des périodes de pointe, notamment lorsqu'il s'agit de transports encombrants.

Les autorisations individuelles permanentes peuvent être délivrées dans les cas ci-après :

1° *Convois de la première catégorie.*

Les autorisations relatives à la circulation des convois de la *première catégorie* pourront se rapporter à la totalité du réseau des routes nationales ayant au moins 7 m de largeur de chaussée. La carte de ces itinéraires est donnée en annexe IV. Elles pourront

également se rapporter à une partie ou à la totalité des voies des départements d'origine et de destination, si celles-ci peuvent permettre le passage des convois de l'espèce sans créer une trop grande gêne pour les usagers.

La vitesse de chaque convoi devra être limitée à 60 km/h. Sur les trajets initiaux et terminaux, cette vitesse pourra être réduite en fonction des caractéristiques des routes à emprunter.

2° *Convois de la deuxième catégorie.*

L'autorisation de circuler pour des convois de la deuxième catégorie doit se rapporter à un ou plusieurs itinéraires (trois au maximum) composés de routes ayant des caractéristiques suffisantes pour permettre le passage desdits convois.

Si l'itinéraire traverse plusieurs départements, l'autorisation ne peut être délivrée qu'après l'accord des services de l'équipement des départements intéressés. Les services sont tenus, avant de délivrer les autorisations, de procéder dans chaque cas à une étude approfondie de l'itinéraire proposé par le transporteur, notamment en ce qui concerne le franchissement des passages à niveau S.N.C.F. ou des ouvrages d'art.

3° *Transports de grande longueur.*

La longueur du convoi doit être limitée à :

a) 18 m, si le transport est effectué au moyen d'un véhicule isolé ; il peut être admis un dépassement maximal à l'avant de 3 m et un dépassement à l'arrière de 5 m.

b) 25 m, si le transport est effectué à l'aide d'ensembles ou de véhicules articulés, avec un dépassement à l'arrière de 5 m au maximum. Aucun dépassement à l'avant ne doit être admis.

Les autorisations permanentes peuvent être accordées pour des transports à effectuer sur un ou plusieurs itinéraires dans un département ou plusieurs départements, après accord des directeurs départementaux de l'équipement intéressés, étant entendu que les convois de transport de pièces de grande longueur doivent être conformes par ailleurs aux normes du code de la route en ce qui concerne la largeur et le poids total en charge. Elles peuvent également être accordées pour tout ou partie des voies d'un département si celles-ci permettent le passage des convois de l'espèce sans créer une trop grande gêne pour les usagers.

Les autorisations permanentes de transports spécifiques de pièces de très grande longueur, au-delà de 25 m, ne doivent être accordées que pour un itinéraire déterminé traversant un ou plusieurs départements et des trajets de raccordement entre une gare ou un port maritime ou fluvial et un lieu de production ou de dépôt, et vice versa, la voie d'eau ou le chemin de fer constituant, au demeurant, le mode de transport normal à utiliser pour l'acheminement des pièces en question.

4° *Transports d'engins de travaux publics à vide.*

Aucune autorisation concernant le déplacement ou la circulation d'engins de travaux publics à vide, ne doit être accordée lorsque

la charge d'un essieu excède les limites fixées au chapitre I.C. II.3. ci-dessus.

Dans certains cas, les engins peuvent être munis d'un dispositif répartiteur de charge, ramenant l'essieu excédentaire à la charge limite telle qu'elle est indiquée à l'alinéa précédent.

Si cette condition n'est pas remplie, l'autorisation doit être refusée et les entreprises doivent envisager le transport des engins sur une remorque ou sur une plate-forme.

Les déplacements sur route de boteurs (bulldozers) ne pourront s'effectuer qu'à la condition :

- soit de démonter la lame, lors du transport sur remorque,
- soit de placer en avant de la lame, un bouclier de protection conçu de manière à amortir efficacement tout choc avec un autre véhicule. Les côtés de ce bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée. La remorque ou semi-remorque doit comporter des cornières longitudinales de 10 cm de hauteur, fixées de chaque côté sur toute la longueur et destinées à empêcher l'engin de pivoter en travers.

Les engins de travaux publics tels que les grues ou les pelles mécaniques peuvent être autorisées à circuler aux mêmes conditions que les convois des première et deuxième catégories avec un dépassement d'un ou plusieurs éléments organiques du matériel dans les conditions suivantes :

Convois présentant les caractéristiques de la première catégorie :

dépassement maximal de 3 m à l'avant ou à l'arrière, ou même les deux, lorsqu'il s'agit de véhicules isolés. Pour les ensembles ou les véhicules articulés, seul le dépassement à l'arrière est admis dans la limite maximale de 3 m.

Convois présentant les caractéristiques de la deuxième catégorie :

dépassement maximal de 4 m, à l'avant ou à l'arrière, ou même les deux, lorsqu'il s'agit de véhicules isolés. Pour les ensembles, ou les véhicules articulés, seul le dépassement arrière est admis dans la limite maximale de 4 m.

Toutefois, à titre de régime transitoire pendant une période de trois ans à compter du 15 février 1976, pourront être autorisés à circuler ou à être transportés aux mêmes conditions, les matériels et engins de travaux publics, mis en service avant cette date, qui présenteraient des dépassements d'éléments organiques par construction excédant les limites indiquées ci-dessus.

5° Transports de conteneurs.

Le transport de conteneurs au moyen d'ensembles dont les caractéristiques excèdent celles prévues par l'arrêté préfectoral réglementaire peut s'effectuer sous le régime d'autorisations permanentes dans les conditions prévues pour les convois des première et deuxième catégories. Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports d'emballages dénommés « CHATEAUX » qui doivent s'effectuer sous le couvert d'autorisations individuelles au « voyage ».

6° *Transports de wagons de chemin de fer.*

Le transport de wagons de chemin de fer au moyen de véhicules ou d'ensembles, dont les caractéristiques excèdent celles fixées par le code de la route, peut être autorisé dans les conditions prévues pour les convois des première et deuxième catégories.

B) Les autorisations au voyage.

Les convois exceptionnels qui ne peuvent circuler sous le couvert des dispositions d'un arrêté préfectoral réglementaire ou d'une autorisation individuelle permanente, doivent faire l'objet d'une *autorisation individuelle au voyage*, ce qui est la règle pour les convois de la troisième catégorie.

En principe, les autorisations de l'espèce, comme leur nom l'indique, ne doivent être délivrées que *pour un seul voyage*, à effectuer à une période déterminée, indiquée à l'avance de la façon la plus précise possible.

Toutefois, pour les transports de pièces de même nature en provenance de la même usine effectués au moyen de convois présentant les mêmes caractéristiques sur *un itinéraire déterminé*, l'autorisation pourra être demandée pour un nombre fixe de voyages (12 au maximum) et pour *une durée limitée à trois mois*. L'autorisation sera visée à chaque voyage par le service qui l'aura délivrée.

CHAPITRE IV

PROCÉDURE

A) Directives générales.

Sous réserve de la stricte observation des principes rappelés dans le préambule de la présente circulaire, l'autorisation de transport exceptionnel sera accordée libéralement lorsqu'il s'agira de transports relativement peu encombrants et circulant dans des zones peu étendues.

Par contre, pour les demandes concernant, soit des transports très encombrants de masses indivisibles à grande ou moyenne distance, soit des transports moyennement encombrants mais répétés un grand nombre de fois, les pétitionnaires doivent savoir qu'ils peuvent se voir imposer des conditions très sévères, ou même se voir opposer un refus,

L'autorisation de circuler de nuit pourra être accordée si la sécurité de la circulation le permet, notamment pour les convois devant emprunter un itinéraire composé de routes d'au moins 7 m de largeur de chaussée et dont le trafic de nuit est peu important. Les services devront alors particulièrement veiller à l'application stricte des prescriptions particulières de signalisation et d'éclairage des convois précisées au chapitre V de la présente circulaire.

B) Délivrance des autorisations individuelles.

Les autorisations de transport exceptionnel sont délivrées par le préfet du département d'origine du transport.

Il est conseillé aux préfets de déléguer leur signature en cette matière à leur directeur de l'équipement, sauf lorsqu'agissant dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, ils décident d'imposer une escorte que la présente instruction ne rend pas obligatoire.

Utilisation des autorisations.

L'autorisation constitue une dérogation aux règles générales de la circulation édictées par le code de la route et ne saurait, en aucun cas, être considérée comme un droit. Elle pourra donc être refusée à tout transporteur qui se serait déjà rendu coupable d'infractions à la réglementation (transport sans autorisation, non respect des dispositions de l'arrêté, notamment celles sur les caractéristiques des convois et le franchissement des ouvrages d'art).

Elle pourra toujours être modifiée ou révoquée en tout ou en partie sans indemnité, au cas où l'administration le jugerait utile dans l'intérêt public, notamment pour la conservation des chaussées et ouvrages d'art.

A l'expiration du délai de validité, elle devra être renvoyée à la direction départementale du lieu de délivrance.

Circulation à vide.

La préfecture du département de départ est chargée de l'ensemble de l'instruction de la demande d'autorisation de transport exceptionnel y compris le voyage d'approche à vide et le retour à vide au point d'attache.

Etablissement des demandes.

Les demandes d'autorisation individuelle de transport sont obligatoirement établies par le responsable du transport (transporteur ou industriel) et adressées au directeur départemental de l'équipement du département de départ des convois. Le demandeur remplit à cet effet l'imprimé dont le modèle est donné en annexe III.

Lorsque le transport doit s'effectuer dans plusieurs départements, le responsable du transport doit faire parvenir un double de sa demande à chacun des directeurs départementaux de l'équipement.

Pour toute demande d'autorisation permanente le transporteur doit, pour chaque catégorie de matériel faisant l'objet de la demande, fournir un plan prévisible des transports pour les six mois au moins à venir, établi en accord avec le ou les industriels pour le compte desquels ces transports sont effectués.

S'il s'agit d'une autorisation au voyage, le transporteur doit fournir, à l'appui de sa demande, une attestation délivrée par l'industriel précisant que le transport doit effectivement être effectué pour son compte par ledit transporteur.

L'itinéraire proposé par le demandeur doit avoir été reconnu par ses soins ; le demandeur doit certifier sous sa responsabilité qu'il a reconnu l'itinéraire et vérifié qu'aucun obstacle fixe n'empêche le passage de son convoi.

Instruction par le service.

Le service vérifie la demande et s'assure tout particulièrement que le transport ne peut normalement être effectué par le chemin de fer ou par la voie d'eau. Le service peut alors exiger du bénéficiaire du transport que soit apportée la justification du transport par route (raisons économiques, sécurité, etc.).

Pour faciliter l'instruction des demandes et réduire les délais de délivrance des autorisations, il est apparu opportun de tenir compte du fait que certains itinéraires sont utilisés en pratique couramment par des convois exceptionnels.

La carte de ces itinéraires est en cours d'établissement et constituera, une fois terminée, l'annexe VI de la présente circulaire.

Lorsqu'un transport les empruntera, l'instruction de la demande devra être faite rapidement. Les départements concernés par le transport n'auront donc, en principe, aucune raison de retarder l'envoi de leur avis au département de départ.

Les transporteurs ne seront pas dispensés de la reconnaissance préalable des lieux, et demeureront responsables de tous les incidents qui pourraient survenir au cours du transport.

Les autorisations sont établies conformément à l'arrêté type figurant en annexe II de la présente circulaire.

Avant d'établir l'arrêté (1), le service doit s'assurer que le demandeur est habilité à effectuer des transports exceptionnels et qu'il est en règle avec les instructions et règlements en vigueur en cette matière. Il est recommandé de recueillir l'avis de l'inspecteur départemental des transports.

La décision d'accorder ou de refuser l'autorisation doit être prise dans un délai maximum d'un mois. Si ce délai ne peut être respecté, il y a lieu d'en informer aussitôt le demandeur.

Franchissement des ouvrages d'art.

Dans l'instruction des demandes, un soin tout particulier doit être apporté aux conditions de franchissement des ouvrages d'art existant sur l'itinéraire. Pour faciliter cette étude, le transporteur devra obligatoirement fournir à l'appui de sa demande, pour tous les transports lourds dont le poids total roulant ou la charge par essieu ou ligne d'essieux excède les limites réglementaires, un schéma renseigné du modèle joint à l'annexe III faisant ressortir en particulier pour chaque convoi : le nombre de roues, la charge par essieu ou ligne d'essieux, l'espacement entre essieux ou ligne d'essieux, la largeur des pneumatiques, la garde au sol minimale.

Pour les ouvrages d'art érigés par la S.N.C.F., il convient de consulter ce service avant de délivrer l'arrêté. Les renseignements sont à demander directement à M. le chef de la division de l'équipement de la région S.N.C.F. intéressée.

Il est rappelé que les convois des première et deuxième catégories peuvent désormais, sur certains itinéraires, circuler sous le régime de l'autorisation permanente et qu'en conséquence, l'attention de cette division doit être appelée sur le fait que l'accord qui lui est demandé est valable pour plusieurs voyages. Cette remarque concerne tous les services responsables d'ouvrages d'art.

(1) Voir chapitre V, paragraphe D.

Les arrêtés doivent indiquer les mesures particulières à observer pour franchir les ouvrages quels qu'ils soient, et des consignes précises doivent être données sur ce point au conducteur et également aux agents de l'escorte lorsqu'elle est prescrite.

Renouvellement des autorisations.

Le renouvellement d'une autorisation ou la prorogation (cf. annexe II) peuvent être accordés, lorsque le transporteur apporte la preuve que le ou les transports n'ont pu être réalisés ou n'ont donné lieu à aucune difficulté à la condition, bien entendu, que les caractéristiques des convois soient identiques et que l'itinéraire n'ait subi aucune modification de nature à interdire le transport.

Le service vérifie que le responsable a bien renseigné les cases figurant sur l'arrêté à renouveler ou à proroger.

Refus d'autorisation.

Vous me rendrez compte sur le timbre de la direction des routes de tout refus opposé à une demande d'autorisation ou de renouvellement en y joignant toutes les justifications nécessaires.

Transports soumis à l'approbation ministérielle.

a) Tous les transports exceptionnels de la troisième catégorie qui présentent une des caractéristiques suivantes :

- Poids total roulant : 250 t et plus.
- Largeur : 5,50 m et plus.
- Rectangle indéformable de 35 × 5 m.
- Poids par essieu ou lignes d'essieux : supérieur aux normes maximales fixées au chapitre I

doivent être soumis à l'approbation ministérielle délivrée par la direction des routes (bureau R/EG 3).

Cette approbation doit être sollicitée par le directeur départemental de l'équipement du département qui instruit la demande.

Il adresse à cet effet un projet d'arrêté accompagné d'un rapport donnant des indications de nature à permettre à l'administration centrale de prendre sa décision en toute connaissance de cause (nécessité de transport par route, avis du directeur départemental de l'équipement, accords des départements traversés, etc.).

b) Cas particulier des transports de très grandes masses indivisibles.

Ces transports, très particuliers, peuvent, compte tenu des caractéristiques techniques et du dimensionnement des chaussées et ouvrages d'art, se heurter à des difficultés de passage pratiquement insurmontables. Il est donc conseillé aux entreprises qui fabriquent de telles masses de s'assurer avant leur mise en chantier qu'elles pourront bien être transportées par route. A cet effet, elles peuvent demander un accord préalable.

Cette même procédure d'accord préalable de l'administration est également recommandée dans les cas, qui devraient être tout à fait exceptionnels, où le poids de la pièce à construire est tel que les règles relatives aux charges par essieu ou ligne d'essieux ne pourraient être respectées.

c) *Procédure de l'accord préalable.*

Les demandes d'accord préalable doivent être faites dès que les caractéristiques des pièces à transporter sont connues.

Elles doivent être obligatoirement adressées à la direction départementale de l'équipement du lieu de départ en autant d'exemplaires qu'il y a de départements à traverser. Un exemplaire supplémentaire est adressé directement à la direction des routes et de la circulation routière (bureau R/EG 3) par le demandeur.

Elles doivent préciser :

- la nature et les caractéristiques exactes de la pièce à transporter ;
- éventuellement, le nombre de pièces à construire ;
- les caractéristiques du convoi en ordre de marche proposé, avec schéma ;
- l'époque prévue pour le transport ;
- l'itinéraire dont l'emprunt est proposé.

A ces demandes seront jointes toutes justifications utiles quant à l'impossibilité pratique d'effectuer le transport par un autre moyen que par la route.

L'enquête à effectuer, toujours complexe, diffère des simples demandes d'avis prévues par la procédure ordinaire et les services doivent s'assurer, au besoin par des reconnaissances effectuées en commun, de l'existence d'un itinéraire complet ne présentant aucune interruption de continuité de département à département, du point de départ au lieu de destination.

Si cet itinéraire existe, ils doivent également s'assurer qu'aucune coupure ne risque de se produire avant la date indiquée pour le transport du fait des travaux publics immédiatement prévisibles.

Le service qui a reçu la demande doit avoir fourni dans les trois mois un avis circonstancié à l'administration centrale pour lui permettre de répondre au requérant. Toutefois, il se peut qu'un délai plus long soit exigé pour certains transports très difficiles qui nécessitent des recherches d'itinéraires longues et complexes. Il convient dans ce cas qu'il signale ce fait aux demandeurs.

L'avis du service à l'administration centrale doit préciser si le transport est possible à la date indiquée.

Si des travaux sont prévisibles sur l'itinéraire entre le moment de la demande et celui de l'exécution du transport, l'avis doit indiquer leur consistance ainsi que la nature et le coût des aménagements à faire pour permettre en tout état de cause, le passage du convoi.

Si des doutes existent sur l'existence des caractéristiques de l'itinéraire au moment de l'exécution du transport, l'avis devra contenir des réserves pour que les demandeurs puissent apprécier les risques et prendre leur décision en toute connaissance de cause.

Si la réponse des services est négative, elle devra mentionner la nature des difficultés auxquelles se heurte le transport afin de permettre au demandeur, en fonction de celles-ci, soit d'étudier une modification du convoi ou du dessin de la pièce, soit de proposer un aménagement ou une modification d'itinéraire.

Lorsqu'un accord préalable a été délivré, le transport s'effectuera sans que l'administration centrale soit saisie de nouveau, pour approbation, par le directeur départemental de l'équipement chargé d'établir l'arrêté d'autorisation.

En effet, la procédure exceptionnelle de l'accord préalable implique que les caractéristiques de l'itinéraire existent au moment de l'exécution du transport. Elle n'est pas obligatoire ; les constructeurs qui n'y recourront pas, dont les demandes d'autorisation de transport exceptionnel seront alors soumises à l'approbation ministérielle ordinaire, risquent de se voir opposer l'impossibilité matérielle d'emprunter la route.

CHAPITRE V

A) Responsabilité et obligations des transporteurs et de leurs préposés.

Que les convois circulent en vertu d'un arrêté réglementaire de portée générale ou sous le couvert d'une autorisation individuelle de transport, les transporteurs sont responsables des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnées aux routes et à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes de télécommunications, aux lignes électriques et aux ouvrages S.N.C.F. par le fait de ces convois, ou à l'occasion du transport.

Dans tous les cas, le transporteur, bénéficiaire d'une autorisation individuelle de transport, doit s'assurer, conformément aux dispositions de l'article R 3-2 du code de la route, que le convoi peut circuler sur l'itinéraire prévu sans causer aucun dommage du fait de la hauteur du chargement aux ouvrages d'art, aux plantations ou aux installations aériennes situées au-dessus des routes constituant l'itinéraire. Il est en effet obligé de procéder, ou de faire procéder, sous sa responsabilité, à une reconnaissance de l'itinéraire avant le départ des convois.

Aucun recours ne pourra être exercé contre l'Etat, les départements ou les communes en raison des dommages ou avaries qui pourraient résulter de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois (les dommages visés incluent tous ceux résultant de la perte de temps, retards de livraison, chantiers, notamment...).

Le conducteur doit, pour ce qui le concerne, se conformer strictement aux prescriptions particulières de l'arrêté, et aux obligations générales relatives aux conditions de circulation des convois exceptionnels rappelés ci-après :

B) Interdiction de circulation.

La circulation des convois exceptionnels est interdite :

1° Sur les autoroutes.

2° Sur l'ensemble du réseau du samedi ou veille de fête 12 heures au lundi ou lendemain de fête 12 heures.

3° Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules de poids lourds. Toutefois, la traversée de ces itinéraires peut être autorisée. L'arrêté d'autorisation doit, dans ce cas, préciser les heures et les lieux de franchissement desdits itinéraires.

4° Pendant la fermeture des barrières de dégel. Cette interdiction ne s'applique qu'aux convois dont la charge par essieu ou ligne d'essieux dépasse les normes fixées par le code de la route et (ou) dont le poids total autorisé en charge excède le tonnage fixé par la circulaire n° 72-170 du 25 octobre 1972 suivant les diverses catégories de routes définies par cette circulaire, quelles que soient les caractéristiques géométriques (longueur, largeur, hauteur) de ces convois.

Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de convois dont la répartition des charges par essieu ou lignes d'essieu excède les limites fixées par les articles R 56 et R 58 du code de la route, l'interdiction de circuler peut en outre être prolongée après l'ouverture des barrières de dégel :

- pendant cinq jours si le poids total en charge est inférieur à 70 t.
- au-delà de cinq jours, et pour une durée à déterminer en fonction des circonstances, si le poids total en charge excède 70 t.

5° Par temps de brouillard, neige, verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

Je vous précise que vos pouvoirs de police vous permettent d'apporter des aménagements aux interdictions autres que celles concernant les autoroutes, les barrières de dégel ou les interdictions de circulation des véhicules de poids lourds.

Il est, en effet, nécessaire de ne pas trop brider l'activité des transports exceptionnels autorisés.

C) Vitesse.

Il vous appartiendra, bien entendu, de fixer la vitesse en fonction des caractéristiques du convoi et de l'itinéraire. Cependant, en ce qui concerne les convois dont le poids excède de peu les limites réglementaires et dont la largeur ne dépasse pas 3 m, il n'apparaît pas qu'une vitesse maximum trop faible soit souhaitable du point de vue de la circulation générale. On pourrait, en général, admettre un chiffre de 30 à 60 km/h selon les caractéristiques du convoi et de la route. Ces vitesses seraient d'ailleurs mieux respectées des transporteurs.

D) Obligations diverses.

Le convoi doit être en règle avec les lois et règlements sur la coordination des transports routiers :

- En cas de transport pour compte propre, le document comportant les indications énumérées par l'article 2 de l'arrêté du 28 juillet 1966, du secrétaire d'Etat aux Transports, fixant les conditions dans lesquelles doivent être effectués les transports routiers de marchandises visés par l'article 23 (1°, 2°, 3° et 6°) du décret modifié n° 49-1473 du 14 novembre 1949, doit se trouver effectivement à bord des véhicules.

- En cas de transport pour compte d'autrui, les véhicules ou ensembles doivent être couverts par des licences portant éventuellement la mention « masse indivisible » correspondant à la zone dans laquelle s'effectue le transport et au poids maximal autorisé des véhicules ou ensembles utilisés, titres dont l'existence doit être vérifiée avant la délivrance de l'autorisation.

En outre, les conducteurs doivent :

- Se ranger dès que la route le permet pour faciliter la manœuvre des véhicules qui suivent le convoi, en attente de dépassement.

- Dégager le plus possible de chaussée en cas de panne ou d'arrêt, pour quelque motif que ce soit.

- Se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation.

- Etre en possession de l'original de l'arrêté d'autorisation lorsque le convoi circule sous le régime d'autorisation individuelle.

- Compléter sous leur responsabilité ce document par la date et heure de départ, la date et heure d'arrivée du convoi, y mentionner également les incidents survenus en cours de transport. Des cases sont prévues à cet effet sur la fiche de renseignements jointe au modèle d'arrêté préfectoral constituant l'annexe II de la présente circulaire.

E) Eclairage et signalisation.

I. - Voiture pilote.

Lorsqu'il est prévu une ou deux voitures pilotes, ces véhicules sont équipés d'un feu tournant d'un type agréé placé dans le plan longitudinal de symétrie du véhicule de façon telle qu'il soit visible dans tous les azimuts pour un observateur situé à 50 m du véhicule. Ce feu doit fonctionner de jour et de nuit. En outre, sur ces voitures, est placé à l'avant le panneau prévu au paragraphe 6° ci-dessous.

II. - Convois.

En sus de l'éclairage et de la signalisation prévus par le code de la route, les convois exceptionnels sont signalés par :

- Des feux tournants qui doivent fonctionner de jour et de nuit sauf lorsque le convoi, à l'arrêt, dégage entièrement la chaussée et ses abords immédiats.

- Des feux d'encombrement et des feux latéraux qui doivent s'allumer en même temps que les feux rouges arrière.

- Des dispositifs catadioptriques.

- des panneaux triangulaires.

- des panneaux rectangulaires.

III. - *Caractéristiques des différents feux et dispositifs de signalisation.*

1° Feux tournants.

Ces feux doivent être de couleur orangée. Le nombre de feux visibles pour un observateur situé à 50 m du convoi sera égal à la moitié du nombre de feux tournants installés sur le convoi arrondi par défaut.

Ils doivent être d'un type agréé.

2° Feux d'encombrement.

Ces feux doivent être de couleur blanche pour les deux feux situés à l'avant et rouge pour les deux feux situés à l'arrière du convoi. Ils sont placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors-tout du convoi à la plus grande hauteur compatible avec l'exigence de l'emplacement en largeur. Ils doivent être d'un type agréé conformément à l'arrêté du 31 janvier 1968 relatif à l'homologation des feux de position, des feux rouges arrière et des feux stop des véhicules à moteur.

3° Feux latéraux.

Ces feux sont disposés symétriquement de chaque côté du convoi, le plus près possible de l'extrémité hors-tout de la largeur de celui-ci et de façon telle que la distance entre deux feux soit sensiblement égale et inférieure à 4 m. Leur plage éclairante doit se trouver à une distance du sol comprise entre 0,40 et 1,55 m.

Ces feux doivent émettre, lorsqu'ils sont allumés, une lumière non éblouissante de couleur jaune orangée vers l'avant et rouge ou orangée vers l'arrière.

4° Dispositifs catadioptriques latéraux.

Ces dispositifs de couleur orangée sont disposés de chaque côté du convoi, de façon telle que la distance entre deux catadioptres latéraux soit sensiblement égale et inférieure à 4 m. Ils doivent être d'un type agréé conformément à l'arrêté du 23 octobre 1964 relatif à la signalisation des véhicules.

Ces dispositifs sont fixés le plus bas que cela est techniquement possible, de façon que leur plage réfléchissante soit à une distance du sol comprise entre 0,40 et 1,55 m et dans un plan vertical parallèle au plan longitudinal de symétrie du convoi. Le catadioptre le plus en arrière est à 1,50 m au plus de l'extrémité arrière du convoi et le plus en avant à 1,50 m au plus de l'extrémité avant du convoi. Ils sont placés entre deux feux latéraux consécutifs et à égale distance de chacun d'eux.

5° Panneaux triangulaires.

Ces panneaux triangulaires sont pleins, de forme équilatérale, réflectorisés et ont au moins 0,60 m de côté. Ils comportent des bandes parallèles à un côté de triangle inclinées à 60° par rapport à l'horizontale alternativement rouges et blanches de 0,06 m de largeur.

6° Panneaux rectangulaires.

Ces panneaux rectangulaires sont pleins, de 1,50 m × 0,60 m, à fond jaune soleil portant en lettres de couleur bleu foncé de 0,20 m de hauteur l'inscription « CONVOI EXCEPTIONNEL ». Ils sont placés

verticalement à l'avant des convois ou des voitures pilotes suivant le cas et à l'arrière des convois ou des voitures de protection arrière suivant le cas, à au moins 1,50 m du sol. De nuit, ils seront éclairés par réflexion de deux sources lumineuses blanches d'une puissance unitaire de 15 à 25 W, de telle manière qu'ils soient visibles à au moins 300 m sans être éblouissants.

IV. - *Signalisation des dépassements.*

1° Dépassement à l'avant.

a) Lorsque le dépassement à l'avant excède 2 m, celui-ci est signalé :

- par un ou deux feux blancs délimitant le gabarit du dépassement et situés le plus haut possible, de façon à être visibles à 1,50 m à l'avant lorsque les feux de croisement sont allumés ;
- par un panneau triangulaire placé à l'extrémité du chargement face à l'avant ;
- par deux panneaux triangulaires disposés symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité de celui-ci.

b) A partir de 5 m et pour toute augmentation éventuelle de 3 m de la longueur du dépassement il est prévu sur les côtés :

- deux feux supplémentaires disposés symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'extrémité avant du dépassement ou de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'avant. Ces feux situés le plus haut possible doivent émettre, lorsqu'ils sont allumés, une lumière blanche vers l'avant et rouge vers l'arrière. Leur installation ne doit pas gêner le conducteur du convoi ;
- deux panneaux triangulaires supplémentaires disposés symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'avant.

Les panneaux triangulaires sont fixés aussi bas que possible sans entraver la visibilité du conducteur, de telle manière que le bas de chaque panneau se trouve, au plus à 2,6 m du sol et que les plages réfléchissantes soient verticales à l'arrêt.

2° Dépassement à l'arrière.

a) Lorsque le dépassement vers l'arrière excède 1 m, celui-ci est signalé :

- par un ou deux feux rouges délimitant le gabarit du dépassement et situés le plus haut possible, de façon à être visibles à une distance de 150 m vers l'arrière et sur les côtés du convoi ;
- par un panneau triangulaire placé à l'extrémité du chargement, face à l'arrière ;
- par deux panneaux triangulaires disposés symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité de celui-ci.

b) A partir de 4 m et pour toute augmentation éventuelle de 3 m de la longueur du dépassement, il est prévu sur les côtés :

- deux feux rouges supplémentaires disposés le plus haut possible et symétriquement, à une distance de 3 m au plus de l'extré-

mité arrière du dépassement ou de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'arrière ;

- deux panneaux triangulaires supplémentaires disposés symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'arrière.

Les panneaux triangulaires sont fixés aussi bas que cela est techniquement possible, de façon que le bas de chaque panneau se trouve à une distance du sol comprise entre 0,40 m et 1,55 m.

V. - *Equipement des convois.*

1° L'équipement des convois de la première catégorie comprend :

a) Un feu tournant à l'avant et un à l'arrière. Ces feux sont situés dans le plan longitudinal de symétrie du convoi, le plus près possible des extrémités hors-tout avant et arrière du convoi.

Toutefois, afin d'éviter des modifications trop fréquentes de l'équipement des véhicules qui peuvent être utilisés dans divers types de convois, les convois de la première catégorie peuvent être équipés de quatre feux tournants prévus pour les autres types de convois.

b) Quatre feux d'encombrement.

c) Des feux latéraux.

d) Des dispositifs catadioptriques latéraux.

e) Des feux et dispositifs de signalisation prévus pour la signalisation des dépassements avant et arrière.

2° L'équipement des convois des deuxième et troisième catégories :

a) Deux feux tournants à l'avant et deux à l'arrière. Ces feux sont disposés symétriquement le plus près possible des extrémités hors-tout avant et arrière du convoi.

Lorsque, par suite de la largeur du convoi, les feux tournants doivent être installés sur le premier ou sur le dernier véhicule du convoi avec un porte-à-faux trop important, l'équipement en feux tournants de celui-ci peut alors être le suivant :

- Deux feux tournants disposés symétriquement le plus près possible de la largeur hors-tout et des extrémités hors-tout avant et arrière du chargement ou de la plate-forme de chargement lorsque la forme du chargement ne permet pas leur installation.

- Un feu tournant disposé sur la cabine du premier véhicule, dans le plan longitudinal de symétrie du convoi. Toutefois, afin d'éviter des modifications trop fréquentes de l'équipement des véhicules qui peuvent être utilisés dans divers types de convois, ce véhicule peut être équipé de deux feux tournants. Les deux feux tournants sont alors positionnés pour être situés le plus près possible de la largeur hors-tout du véhicule.

- Les dispositions prévues ci-dessus pour le premier véhicule du convoi sont également applicables au dernier véhicule du convoi.

b) Quatre feux d'encombrement.

c) Des feux latéraux.

d) Des dispositifs catadioptriques latéraux.

e) Des feux et dispositifs de signalisation prévus par la signalisation des dépassements avant et arrière.

Les convois exceptionnels dont le poids total roulant autorisé est supérieur à celui fixé par le code de la route mais qui sont conformes à celui-ci en ce qui concerne le gabarit, ne doivent être équipés que des seuls feux tournants prévus pour leur catégorie.

F) Escorte des convois

L'accompagnement des convois exceptionnels par une escorte de motocyclistes de la gendarmerie ou de la police nationale, constituée, en raison des nombreuses missions prioritaires incombant à ces formations, une lourde sujétion et ne peut, par conséquent, pas être systématique.

A l'évidence, les convois exceptionnels lents, lourds et encombrants, surtout ceux dont la largeur excède 3 m, qui circulent sur des routes étroites, sinueuses et à forte densité de circulation, sont un danger constant pour les autres usagers de la route. Il est indispensable d'imposer, en plus des dispositions particulières de signalisation et d'éclairage, que ces convois soient accompagnés de « voiture pilote » pour appeler l'attention des usagers. Lorsque les circonstances l'exigent, le transport pourra, sur les parties d'itinéraires où la circulation s'avère difficile, être accompagné par des agents motocyclistes de la gendarmerie ou de la police nationale.

La nécessité de l'escorte de police est appréciée par l'autorité qui délivre l'autorisation de transport. Lorsqu'elle est jugée nécessaire, le permissionnaire doit adresser sa demande, selon le cas, au commandement de la gendarmerie ou des C.R.S. du lieu de départ, au moins huit jours francs avant la date prévue du transport.

Les règles générales à appliquer seront les suivantes :

Régime a). - Les convois de la première catégorie définis au chapitre I-B seront dispensés de voiture pilote et d'escorte de police, sauf les convois de l'espèce admis, par dérogation aux dispositions du chapitre I-C II à circuler sur les ouvrages d'art, qui devront être accompagnés d'une voiture pilote et d'une voiture de protection arrière.

Régime b). - Les convois de la deuxième catégorie et ceux de la troisième catégorie dont la largeur est inférieure à 4,50 m devront être accompagnés d'une voiture pilote et placés sous la responsabilité d'un chef de convoi désigné par le transporteur. Les convois de ces types admis, par dérogation aux dispositions du chapitre I-C II à circuler sur les ouvrages d'art, devront en outre être accompagnés d'une voiture de protection arrière.

Régime c). - Les convois de la troisième catégorie d'une largeur supérieure à 4,50 m ou dont le poids total roulant excède 120 t seront obligatoirement placés sous l'autorité d'un chef de convoi et accompagnés d'une voiture pilote qui pourra être doublée d'une voiture de protection arrière et d'une escorte de police ou de gendarmerie.

Pour certains convois du régime *b)*, le directeur départemental de l'équipement qui instruira l'autorisation de transport exceptionnel pourra estimer nécessaire une escorte de police, sur des courtes distances, pour la traversée d'une agglomération ou d'un passage difficile. En ce cas, l'escorte sera fournie par l'autorité de police ou de gendarmerie compétente territorialement.

En ce qui concerne le régime c), l'escorte de police sera la règle, cette escorte pouvant être allégée sur certaines portions d'itinéraires.

Voitures pilotes. - Les voitures pilotes sont fournies par le transporteur bénéficiaire de l'autorisation. En l'absence d'escorte, le chef de convoi a pour mission d'assurer le respect par le ou les conducteurs, des dispositions du code de la route, des consignes générales ou particulières contenues dans l'arrêté d'autorisation, des règles concernant la limitation de temps de conduite, d'assurer dans toute la mesure du possible et notamment dans les parcours ou pendant les arrêts de nuit, la sécurité des autres usagers de la route.

Lorsque le convoi exceptionnel est accompagné par une escorte de police ou de gendarmerie, le chef de convoi doit se conformer aux indications qui lui seront données par le chef de l'escorte.

Rôle de l'escorte de police ou de gendarmerie.

L'escorte de police ou de gendarmerie a pour mission :

- de s'assurer que le chargement et les véhicules du convoi sont bien ceux figurant sur l'arrêté ;
- d'assurer, dans toute la mesure du possible, la sécurité des usagers de la route et celle du convoi, le long de l'itinéraire suivi par celui-ci ;
- de faciliter la circulation générale et la progression du convoi ;
- de veiller à ce que le responsable du convoi respecte les règles du code de la route ainsi que les prescriptions de l'arrêté portant autorisation du transport, notamment pour le franchissement des ouvrages d'art. A cet effet, l'autorité qui délivre l'autorisation doit remettre aux personnels d'escorte une amplification de l'arrêté ;
- de mentionner sur la fiche de renseignements annexée à l'arrêté portant autorisation individuelle de transport l'exécution du service ;
- d'une manière générale, l'escorte ne confère aucune priorité de passage exceptionnel, mais le chef de l'escorte reste seul juge des dispositions à prendre pour retarder le moins possible la progression des autres usagers.

G) Franchissement des passages à niveau S.N.C.F.

Le franchissement des P.N. par des convois exceptionnels doit être évité dans toute la mesure du possible. Il doit en être ainsi notamment pour tous les P.N. situés sur des lignes importantes de la S.N.C.F. supportant un gros trafic. Par ailleurs, le franchissement des P.N. non gardés, munis ou non d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, avec ou sans demi-barrières automatiques, ne peut être autorisé que s'il est manifestement impossible de prévoir un autre itinéraire.

Ces règles étant posées, il importe de préciser les dispositions à observer lorsque des convois exceptionnels doivent franchir des P.N.

Durée de franchissement des P.N.

Quelle que soit la nature ou la vitesse des convois, tout P.N. se trouvant sur un itinéraire ne doit être franchi que si la manœuvre peut s'effectuer en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non

gardé sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum si le P.N. est non gardé avec une signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, ou en 20 secondes si le P.N. est gardé.

Si ces dispositions ne peuvent être observées, notamment lorsqu'il s'agit de convois de grande longueur, le transporteur, qui doit avoir reconnu l'itinéraire, est tenu de s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il devra se conformer rigoureusement.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, il est interdit au convoi de franchir le P.N. en question et le transporteur doit rechercher un autre itinéraire.

Garde au sol des véhicules.

Le franchissement d'un P.N. par un véhicule surbaissé présente un certain danger et nécessite des précautions particulières.

Il y a lieu de s'assurer, en ce qui concerne la garde au sol, que le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur, c'est-à-dire qu'il présente la possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % et d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.

Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les P.N. signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur ; la liste de ces P.N. est diffusée par la S.N.C.F. aux directions départementales de l'équipement, elle est tenue périodiquement à jour. Dans le cas contraire, les conditions de franchissement doivent être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés sur un itinéraire. Cette obligation incombe au transporteur, qui doit prendre directement contact à ce sujet auprès du responsable local de la S.N.C.F.

Toutes les fois où la manœuvre apparaît difficile, le franchissement du P.N. sera interdit et le transporteur devra rechercher un autre itinéraire.

Passages à niveau sur des lignes électrifiées.

Les convois dont la hauteur dépasse 4 m doivent prendre des précautions pour franchir des passages à niveau électrifiés. Lorsqu'il s'agit des P.N. où les fils de contact sont à une hauteur d'au moins 6 m, une lame d'air de sécurité est à prévoir et seuls les chargements ne dépassant pas 4,80 m de hauteur peuvent être autorisés à franchir les P.N. sans conditions spéciales.

Lorsque les fils de contact sont à moins de 6 m, la hauteur maximale possible des convois est matérialisée par un portique, conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation. Seuls les convois dont la hauteur n'excède pas 4 m peuvent franchir ces P.N. sans conditions spéciales.

Dans tous les autres cas, le transporteur ne peut franchir le P.N. que si la S.N.C.F. lui a donné son accord. Il doit obligatoirement se mettre en relation à ce sujet avec le chef d'arrondissement de la voie et des bâtiments intéressés de la S.N.C.F. Les frais de déplacement des lignes sont à la charge du permissionnaire.

Franchissement des P.N. par des convois dont la largeur excède 2,50 m.

Les conducteurs des convois dont la largeur excède 2,50 m, notamment les machines agricoles, doivent vérifier dans chaque cas d'espèce que la largeur du P.N. est suffisante pour qu'ils puissent le franchir sans être bloqués sur la voie.

. .

H) Transports exceptionnels sous douane, notamment sous le régime TIR.

Conformément à la convention douanière internationale ratifiée par la France et publiée au *Journal officiel* du 22 janvier 1966 conformément aux dispositions du décret-n° 60-70 du 20 janvier 1960 et aux dispositions réglementaires prises pour son application, les transports internationaux de marchandises sous le couvert de carnets TIR doivent franchir la frontière par des bureaux de douane spécialement désignés à cet effet par le ministère des Finances et des Affaires économiques, et, sur le territoire français, suivre un itinéraire choisi par le transporteur parmi les routes autorisées qui sont désignées par la douane pour les diverses liaisons de transit douanier.

Une obligation identique d'itinéraire peut, en vertu du code des douanes, être imposée aux véhicules routiers effectuant des transports sous douane sous le couvert d'une procédure de transit douanier autre que le régime TIR.

Or, lorsque des marchandises sous douane doivent donner lieu à des transports exceptionnels, les itinéraires se trouvent fixés, avant l'opération douanière, par les arrêtés préfectoraux pris pour autoriser ces transports. Dans certains cas, en raison notamment des caractéristiques du convoi, il sera nécessaire, soit de lui faire franchir la frontière par un office de douane non ouvert au régime TIR comme bureau de passage, soit de fixer un itinéraire non compris dans les routes désignées pour les opérations de transit routier douanier.

Les dispositions suivantes devront être appliquées pour les transports de l'espèce :

a) Lorsque le convoi devra franchir la frontière par un office de douane non ouvert au régime TIR, il y aurait lieu d'en informer en temps utile la direction générale des douanes et droits indirects (bureau B/3). Cette procédure permettra d'aviser le service des douanes local de ces passages exceptionnels. En ce qui concerne la compétence à cet égard des bureaux de la frontière, vos services pourront éventuellement s'informer auprès du bureau des douanes le plus proche ;

b) Dans tous les cas et pour tenir compte des nécessités du contrôle douanier, il y aurait lieu d'adresser, dans les meilleurs délais, une ampliation de l'arrêté à la direction régionale des douanes dont la compétence territoriale couvre le département du lieu de départ de l'opération (à l'exportation) ou le point de pénétration en France (à l'importation) de manière que celle direction soit en mesure de prendre en temps utile les dispositions appropriées (instructions aux services douaniers locaux, transmission des informations aux autres directions douanières intéressées).

Transports exceptionnels internationaux.

Toute entreprise, qu'elle soit française ou étrangère, doit posséder une autorisation de transport, valable pour la relation desservie délivrée dans le cadre et en application des accords régissant les transports entre la France et le pays étranger intéressé.

Transports exceptionnels par des véhicules étrangers.

Il est rappelé que la convention internationale sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949 stipule, en son article 23, que les dimensions et poids maxima des véhicules admis à circuler sur les routes d'un Etat contractant ou de l'une de ses subdivisions sont fixés par la législation nationale. D'autre part, le paragraphe 5 de l'annexe 7 de la convention prévoit que des autorisations spéciales de circulation pour les véhicules ou les ensembles de véhicules couplés dépassant les dimensions ou poids maxima fixés dans cette annexe pourront être accordées par tout Etat contractant ou toute subdivision d'Etat.

Si l'on observe que ces dimensions ou poids n'excèdent pas les limites réglementaires du code de la route, il s'ensuit que la circulation des véhicules de transports étrangers de marchandises dont les dimensions et poids excèdent ces limites est soumise à la procédure des autorisations des transports exceptionnels dans les conditions prévues par la présente circulaire.

Toutefois, aucune autorisation de transport exceptionnel ne peut être accordée à une entreprise étrangère pour des transports dont les points de chargement et de déchargement se situeraient à l'intérieur du territoire français, cela conformément aux termes des accords internationaux selon lesquels tout transport à l'intérieur d'un Etat, effectué avec des véhicules immatriculés dans un autre Etat, est interdit.

*Le ministre de l'Équipement
par délégation :
Le directeur des routes et de
la circulation routière.*

MICHEL FÈVE.

*Le ministre d'État,
ministre de l'Intérieur,
par délégation :
Le directeur de la
réglementation et du contentieux.*

GUY FOGIER.

*Le ministre de l'Industrie
et de la Recherche
par délégation :
Le directeur des industries
métallurgiques, mécaniques et électriques,*

C. ENGERAND.

*Le secrétaire d'État aux Transports
par délégation :
Le directeur des transports terrestres*
CLAUDE COLLET.

Page laissée intentionnellement blanche

ANNEXE Ia

**PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatif au transport de pièces de grande longueur.**

Le préfet du département de

Vu le code de la route et notamment les articles R 48, R 49 et R 51 ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et notamment les articles 37 à 41 de ce texte ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté interministériel du 2 août 1967 abrogeant l'arrêté interministériel du 18 avril 1940 relatif au transport des pièces de grande longueur et donnant délégation aux préfets pour prendre des arrêtés préfectoraux réglementaires en la matière ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié, déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1, R 54-2 du code de la route ;

Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Le transport de pièces de grande longueur spécifiquement indivisibles (fers - poteaux - échelles - poutres, etc.) est autorisé dans le département de dans les conditions suivantes.

Art. 2. - Pour les transports effectués à l'aide de véhicules automobiles, la longueur totale du véhicule et de son chargement ne devra pas excéder 15 m, les dépassements ne pouvant excéder 3 m à l'avant et 5 m à l'arrière du véhicule.

Pour les transports effectués à l'aide soit d'ensembles (camion ou tracteur et remorque ou triqueballe), soit de véhicules articulés (tracteur et semi-remorque), la longueur totale du véhicule et de son chargement ne devra pas excéder 22 m, le dépassement ne pouvant excéder 5 m à l'arrière, rallonge télescopique incluse le cas échéant. Le chargement ne devra pas dépasser l'aplomb avant du véhicule.

La largeur et le poids des véhicules ou ensembles ne devront pas dépasser les limites réglementaires.

Les transports ne satisfaisant pas à ces conditions ne pourront circuler que sous couvert d'autorisation de transport exceptionnel accordée suivant la procédure prévue aux articles R 48 et R 49 du code de la route.

Art. 3. - Restrictions de circulation. - Les transports visés à l'article 2 ne pourront être effectués qu'entre le lever et la tombée du jour (1).

Ils seront interdits :

- a) Sur les autoroutes.
- b) Sur les routes express (2).
- c) Par temps de brouillard, neige et verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.
- d) Pendant la fermeture des barrières de dégel.
- e) Du samedi ou veille de fête à partir de 12 heures jusqu'au lundi ou lendemain de fête 12 heures (3).

Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur, pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules poids lourds.

- f) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....

Art. 4. - *Vitesse*. - Sans préjudice des prescriptions plus restrictives imposées par arrêtés préfectoraux ou municipaux sur certaines routes ou sections de routes, la vitesse maximum des véhicules qui font l'objet du présent arrêté ne devra pas excéder 50 km/h. Elle sera réduite à (4) aux abords des intersections faisant l'objet d'une signalisation réglementaire, et auxquelles lesdits véhicules ne bénéficient pas de la priorité, dans les agglomérations, sur les ouvrages d'art et sur les routes sinueuses de montagne.

Art. 5. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des véhicules et de leur chargement seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 82 à R 93 du code de la route et de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.

(1) Des dispositions spéciales pourront être prises dans la région parisienne, dans les agglomérations importantes et sur les itinéraires bien éclairés, pour autoriser la circulation de nuit de ces transports.

(2) Toutefois la circulation de ces transports pourra être autorisée sur certaines de ces routes lorsque les dispositions réglementaires en vigueur les concernant ne s'y opposeront pas.

(3) Cette interdiction pourra avoir une portée un peu plus limitée compte tenu des conditions de circulation sur certaines routes ou pour certaines périodes de l'année.

(4) Chiffre laissé à l'appréciation des préfets, compte tenu des circonstances locales. A titre indicatif, une vitesse de 30 km/h paraît cependant pouvoir être retenue dans la plupart des cas.

En particulier, l'extrémité arrière du chargement sera munie :

1° En toute circonstance, d'un dispositif réfléchissant (classe S) placé de telle sorte qu'à l'arrêt les plages réfléchissantes soient verticales et situées à une distance du sol comprise entre 0,40 m et 0,90 m.

2° Lorsque le dépassement excédera 3 m, d'un panneau vertical ayant 0,80 m de largeur et 0,40 m de hauteur et comportant des bandes inclinées à 45° alternativement rouges et blanches de 0,06 m de largeur.

En outre, les véhicules et leur chargement devront être équipés des dispositifs de signalisation prévus aux articles 37 à 40 de l'arrêté précité du 16 juillet 1954, de jour lorsque les circonstances atmosphériques l'exigent et, dès la tombée du jour et pendant la nuit, lors de l'immobilisation accidentelle des chargements en entier ou en partie sur la voie publique.

Par ailleurs, entre la tombée et le lever du jour, la signalisation devra être complétée conformément aux dispositions réglementaires relatives à la signalisation des transports exceptionnels qui font l'objet du chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Art. 6. - *Prescriptions générales.*

a) Le propriétaire des véhicules et le conducteur devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Les transports exécutés devront être en règle avec les lois et règlements sur la coordination des transports routiers.

c) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route le conducteur devra s'assurer qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte de ce que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

d) En aucun cas le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement ou à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions des articles R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié (1) et complété ainsi qu'éventuellement à celles de l'ar-

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m du véhicule ou de l'obstacle à signaler tel qu'en toute circonstance, il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

ticle 9-1, deuxième alinéa de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (1), relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

e) Le convoi devra compter le personnel suffisant et être équipé de l'outillage nécessaire pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route.

En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre obligatoirement toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

f) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre : en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé, à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières ; en 20 secondes au maximum, s'il s'agit d'un P.N. gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi sera soumis envers la S.N.C.F. aux obligations suivantes :

- adresser, 48 heures à l'avance au chef de district intéressé désigné par le chef d'arrondissement, un préavis d'exécution afin de permettre aux services locaux de la S.N.C.F. de prendre les mesures de sécurité nécessaires ;
- respecter les horaires fixés par la S.N.C.F., étant entendu qu'en cas de retard, le franchissement du P.N. pourrait être interdit par elle jusqu'à fixation d'un nouvel horaire de passage.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

g) Les conditions de franchissement des P.N. doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol : si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 %, d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m), seuls seront à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement et dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devraient être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

Art. 7. - *Visites techniques des véhicules*. - Les véhicules soumis aux visites techniques, en application de l'article R 119 du code de la route ne pourront bénéficier des dispositions fixées par le présent arrêté que s'ils ont subi avec succès les visites annuelles dans les conditions définies par l'arrêté du 15 novembre 1954 modifié.

Art. 8. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnées aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T et électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion des transports.

(1) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 9. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés au propriétaire des véhicules ou à ses préposés, et des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements, par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois, ou des dommages qui pourraient résulter du fait de perte de temps, de retards de livraison, d'arrêts de chantiers, notamment. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 10. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....
Art. 11. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants

.....
et les maires, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

ANNEXE I b

**PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatif à la circulation d'ensembles agricoles comprenant
plusieurs remorques.**

Le préfet du département de

Vu le code de la route, notamment ses articles R 47, R 48 et R 49 ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, notamment les articles 43 a à 43 i de ce texte ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié, déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1 et R 54-2 du code de la route, notamment sont article 4 ;

Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;

Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du

Arrête :

Article premier. - La circulation d'ensembles de véhicules agricoles à vide ou en charge comprenant, soit un véhicule et une remorque, soit plusieurs remorques destinées au transport de produits, matériels, matériaux ou marchandises en provenance ou à destination d'une exploitation agricole, soit de machines ou instruments agricoles remorqués, est autorisée dans le département de

..... dans les conditions suivantes :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Art. 2. - La longueur totale de l'ensemble ne devra pas excéder 18 m, sa largeur et le poids ne devront pas dépasser les limites réglementaires. Il devra satisfaire aux prescriptions du titre II de l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles, et notamment aux articles 43 et 47 du texte (1).

Art. 3. - *Restrictions de circulation.* - La circulation des ensembles visés à l'article 2 n'est autorisée qu'entre le lever et la tombée du jour (2). Elle est interdite :

- a) Par temps de brouillard, neige et verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m ;
- b) Pendant la fermeture des barrières de dégel.
- c) Les dimanches et veilles de fêtes à partir de 12 heures, les lundis et lendemains de fêtes jusqu'à 12 heures sur les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de ces routes.
- d) Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur, pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules de poids lourds; sauf pour la traversée des itinéraires interdits.
- e) Sur les autoroutes.
- f) Sur les routes express, sauf pour la traversée de ces routes aux intersections où la signalisation est réglée par des feux colorés.
- g) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....
.....

Art. 4. - *Vitesse.* - Sans préjudice des règles définies par l'article 2 (renvoi 1), la vitesse des ensembles agricoles faisant l'objet du présent arrêté ne devra pas excéder 25 km/h.

(1) Les dispositions de l'arrêté du 18 août 1955 applicables aux véhicules agricoles sont celles du titre II (articles 40 à 47).

L'attention des intéressés est spécialement attirée sur les dispositions des articles 43 et 47, en vertu desquelles il est obligatoire que l'on puisse freiner des roues supportant au moins la moitié du poids de l'ensemble. Ces freins doivent être :

- soit tous manœuvrables du siège du conducteur ;
- soit manœuvrables aisément par des serre-freins prenant place sur les véhicules ou appareils remorqués non freinés du siège du conducteur, auquel cas la vitesse de l'ensemble ne doit pas dépasser 10 km/h ;
- soit manœuvrables aisément par des serre-freins suivant l'ensemble à pied, auquel cas sa vitesse ne doit pas dépasser 6 km/h.

Toutes dispositions doivent être prises pour que la sécurité du convoyeur soit assurée dans tous les cas et notamment en cas de rupture d'attelage.

(2) Des dispositions spéciales pourront être prises à la diligence des préfets et notamment dans la région parisienne pour autoriser la circulation de nuit de ces transports.

Art. 5. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des ensembles agricoles seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 150 à R 154 du code de la route, de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, notamment les articles 43 a à 43 i et de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente.

En particulier, les tracteurs agricoles ou véhicules remorquant des machines ou instruments agricoles devront être équipés, suivant les dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 précité, soit de feux tournants, soit de feux à tube à décharge, soit de feux clignotants émettant de la lumière jaune orangée.

Art. 6. - *Prescriptions générales*.

a) Le propriétaire des véhicules et le conducteur devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le conducteur devra s'assurer de ce qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

c) En aucun cas, le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement ou à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions des articles R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété (1) ainsi qu'éventuellement à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa, de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2) relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

d) Le convoi devra comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route. En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre incessamment toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m du dernier véhicule ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en toute circonstance il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

e) Lors de la traversée d'une route à grande circulation, d'une route express ou d'un itinéraire interdit dans les cas visés à l'article 3, le conducteur devra, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation, être guidé par un convoyeur portant à la main, le jour un fanion en étoffe rouge et la nuit un feu orangé clignotant.

f) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau non gardé à signalisation automatique lumineuse muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi devra s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il sera tenu de se conformer strictement.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

Lorsque l'itinéraire comporte le franchissement de passages à niveau sur des lignes électrifiées dont le fil de contact est à une hauteur inférieure à 6 m (passage signalé sur le terrain) et si la hauteur du convoi excède 4 m, en plus des obligations susmentionnées, il est recommandé au responsable du convoi d'envoyer dix jours à l'avance le programme de circulation au chef d'arrondissement de la voie et des bâtiments intéressés de la S.N.C.F. Faute d'avoir respecté ce délai, le responsable du convoi ne pourra que s'en remettre à la S.N.C.F. du soin de fixer l'horaire de passage. Lorsque l'itinéraire ne comportera aucun passage à niveau présentant une hauteur de fil de contact inférieure à 6 m, mais si la hauteur du convoi excède 4,80 m, les mêmes obligations que ci-dessus sont à respecter.

g) Les conditions de franchissement des P.N., notamment par les véhicules surbaissés, doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol ; si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 %, d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m) seuls seront alors à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement et dont la diste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devront être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

Art. 7. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnées aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F. à l'occasion des transports.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service com-

pétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 8. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés au propriétaire des véhicules ou à ses préposés ou des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements, par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 9. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

Art. 10. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants

et les maires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

ANNEXE I c

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE

relatif à la circulation des machines agricoles automotrices et des ensembles comprenant un ou plusieurs machines ou instruments agricoles remorqués, dont la largeur excède la limite réglementaire.

Le préfet du département de

Vu le code de la route et notamment ses articles R 47, R 48, R 49 et R 138 A ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et notamment les articles 43 a à 43 i de ce texte ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié, déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1, R 54-2 du code de la route, notamment son article 4 ;

Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;

Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du

Arrête :

Article premier. - La circulation de machines agricoles automotrices et des ensembles comprenant un ou plusieurs machines ou instruments agricoles remorqués visés à l'article R 138 (paragraphe A 2° et 3° b) du code de la route, et dont la largeur excède 2,50 m, est autorisée dans le département de, dans les conditions prévues aux articles ci-après ; le bénéfice de cette autorisation étant limité :

- pour chaque exploitation agricole, à l'arrondissement dans lequel est située cette exploitation et aux cantons limitrophes de cet arrondissement ;

- pour les entrepreneurs de travaux agricoles, les membres ou adhérents des associations agricoles, au département dans lequel

est située l'entreprise ou l'association et aux cantons limitrophes de ce département ;

- pour les négociants et réparateurs de matériels agricoles, au département et aux cantons limitrophes de ce département ;
- pour les constructeurs de machines agricoles, au département et aux cantons limitrophes de ce département.

Art. 2. - La longueur du véhicule ou de l'ensemble de véhicules et son poids ne devront pas dépasser la limite réglementaire. Toutefois, lorsque l'ensemble comprendra deux ou plusieurs matériels remorqués, sa longueur pourra atteindre :

- 25 m pour une largeur comprise entre 2,50 m et 3 m ;
- 18 m pour une largeur de plus de 3 m de large.

Les véhicules et les ensembles devront satisfaire aux prescriptions du titre II de l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles, et notamment aux articles 43 et 47 du texte (1).

Art. 3. - *Restrictions de circulation* . - La circulation des véhicules ou ensembles de véhicules visés à l'article premier est interdite :

a) Entre la tombée et le lever du jour, sur les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de celles-ci. Toutefois, pendant la période des moissons et des récoltes, cette interdiction ne s'applique pas aux matériels spécialisés nécessaires à leur accomplissement (2).

(1) Les dispositions de l'arrêté du 18 août 1955 applicables aux véhicules agricoles sont celles du titre II (articles 40 à 47). L'attention des intéressés est spécialement attirée sur les dispositions des articles 43 et 47, en vertu desquelles il est obligatoire que l'on puisse freiner des roues supportant au moins la moitié du poids de l'ensemble. Ces freins doivent être :

- soit tous manœuvrables du siège du conducteur ;
- soit manœuvrables aisément par des serre-freins prenant place sur les véhicules ou appareils remorqués non freinés du siège du conducteur, auquel cas la vitesse de l'ensemble ne doit pas dépasser 10 km/h ;
- soit manœuvrables aisément par des serre-freins suivant l'ensemble à pied, auquel cas sa vitesse ne doit pas dépasser 6 km/h.

Toutes ces dispositions doivent être prises pour que la sécurité du conducteur soit assurée dans tous les cas et notamment en cas de rupture d'attelage.

(2) Sous leur responsabilité, les préfets pourront fixer en faveur des exploitants, associations agricoles, entrepreneurs de travaux agricoles, négociants et constructeurs de matériels agricoles, les périodes de travaux jugés indispensables à l'économie locale, pendant lesquelles seront admises des dérogations aux interdictions mentionnées en a) de l'article 3 du présent arrêté, après prise d'avis des directeurs départementaux de l'agriculture et de l'équipement. Dans ce cas, les périmètres autorisés à la circulation seront définis ainsi que les routes ou sections de routes interdites dans lesdits périmètres.

b) Hors de la période normale des moissons et des récoltes, pour ce qui concerne le déplacement des prototypes de matériels agricoles destinés à être expérimentés par les constructeurs en milieu agricole (1).

c) Par temps de brouillard, neige et verglas, et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

d) Pendant la fermeture des barrières de dégel.

e) Les samedis et veilles de fêtes à partir de 12 heures, les dimanches et jours fériés jusqu'au lendemain 12 heures sur les routes nationales et les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de ces routes.

f) Sur les autoroutes.

g) Sur les routes express, sauf pour la traversée de ces routes aux intersections dont la signalisation est réglée par des feux colorés.

h) Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur, pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules poids lourds, sauf pour la traversée des itinéraires interdits.

i) Sur les routes ou sections de routes suivantes :

.....
Art. 4. - *Vitesse*. - Sans préjudice des règles définies par l'article 2 (renvoi 1) la vitesse des véhicules et des ensembles faisant l'objet du présent arrêté ne devra pas excéder 25 km/h.

Art. 5. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des véhicules seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 150 à R 154 du code de la route et au titre II de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente.

En particulier, les machines agricoles automotrices et les tracteurs agricoles devront être équipés, suivant les dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 précité, soit de feux tournants, soit de feux à tube à décharge, soit de feux clignotants émettant de la lumière jaune orangée.

Art. 6. - *Prescriptions générales*.

a) Le propriétaire des véhicules et le conducteur devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le conducteur devra s'assurer de ce qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux

(1) Sous leur responsabilité, les préfets devront fixer les périodes pendant lesquelles les prototypes de matériels agricoles seront admis à se déplacer.

en cours d'exécution et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

c) En aucun cas, le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement ou, à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et de jour si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions des articles R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété (1), ainsi qu'éventuellement à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2), relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

d) Le convoi devra comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route. En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre incessamment toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

e) Lorsque la largeur de la chaussée de la route empruntée et celle du véhicule ou de l'ensemble de véhicules seront telles que ces derniers ne puissent circuler sans empiéter sur la moitié gauche de la chaussée, le convoi devra être précédé par une voiture pilote équipée d'une signalisation conforme à la réglementation (cf. chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975) ou, à défaut, par un convoyeur portant à la main, nettement visible par les usagers venant à la rencontre du convoi, le jour un fanion en étoffe rouge et, de nuit, un feu orangé clignotant.

f) Lors de la traversée soit d'une route nationale ou d'un chemin départemental, soit d'une route à grande circulation ou d'un itinéraire interdit dans les cas visés à l'article 3, le conducteur devra, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation générale, être guidé par un convoyeur portant les dispositifs de signalisation prévus au paragraphe e) ci-dessus.

g) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé, sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau non gardé, à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi devra s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il sera tenu de se conformer strictement.

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée à une distance d'au moins 30 m du dernier véhicule du convoi ou de l'obstacle à signaler tel qu'en toute circonstance il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

Lorsque l'itinéraire comporte le franchissement de passages à niveau sur des lignes électrifiées dont le fil de contact est à une hauteur inférieure à 6 m (passage signalé sur le terrain) et si la hauteur du convoi excède 4 m, en plus des obligations susmentionnées, il est recommandé au responsable du convoi d'envoyer dix jours à l'avance le programme de circulation au chef d'arrondissement de la voie et des bâtiments intéressés de la S.N.C.F. Faute d'avoir respecté ce délai, le responsable du convoi ne pourra que s'en remettre à la S.N.C.F. du soin de fixer l'horaire de passage. Lorsque l'itinéraire ne comporte aucun passage à niveau présentant une hauteur de fil de contact inférieure à 6 m, mais si la hauteur du convoi excède 4,80 m, les mêmes obligations que ci-dessus sont à respecter.

h) Les conditions de franchissement des P.N., notamment par les véhicules surbaissés, doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol : si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 %, d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m), seuls seront alors à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement et dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devront être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

i) Le responsable du convoi devra s'assurer que la largeur du passage à niveau permet, sans aucune difficulté, de traverser la voie ferrée et que cette traversée s'effectuera sans risque.

Art. 7. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnées aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion des transports.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 8. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés aux propriétaires des véhicules ou à ses préposés ou des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 9. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....

Art. 10. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants

.....
et les maires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

ANNEXE I d

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatif à la circulation des ensembles de véhicules
appartenant aux forains .

Le préfet du département de

Vu le code de la route et notamment les articles R 47, R 48 et R 49 ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1 et R 54-2 du code de la route ;

Vu la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du

.....

Arrête :

Article premier. - La circulation des ensembles de véhicules appartenant aux forains est autorisée dans le département de dans les conditions suivantes :

.....

.....

.....

.....

Art. 2. - Pour les déplacements des ensembles comprenant soit un véhicule articulé, soit un véhicule articulé et une remorque, soit un camion ou tracteur avec une ou plusieurs remorques, la longueur hors-tout des ensembles et de leur chargement ne devront pas dépasser 18 m pour les véhicules articulés et 25 m pour les autres ensembles, y compris un dépassement arrière de 3 m au maximum.

Dans ce dernier cas, la longueur de chaque véhicule pris isolément ne devra pas excéder 11 m.

Les voitures particulières ne peuvent être attelées en remorques.

La largeur et les poids ne devront pas dépasser les limites réglementaires.

Les convois ne satisfaisant pas aux conditions ci-dessus ne pourront circuler que sous couvert d'une autorisation de transports exceptionnels accordée suivant la procédure prévue aux articles R 48 et R 49 du code de la route.

Art. 3. - *Restrictions de circulation.* - La circulation des ensembles visés à l'article 2 est interdite :

a) Par temps de brouillard, neige et verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

b) Pendant la fermeture des barrières de dégel.

c) Sur les autoroutes.

d) Sur les routes express(1), sauf pour la traversée de ces dernières aux intersections où la signalisation est réglée par des feux colorés.

e) Les dimanches et jours fériés, les samedis et veilles de fêtes à partir de 12 heures, les dimanches et jours fériés jusqu'au lendemain 12 heures sur les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de ces routes, sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules poids lourds.

f) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....
.....

Art. 4. - *Vitesse.* - Sans préjudice des prescriptions plus restrictives imposées par arrêtés préfectoraux ou municipaux sur certaines routes ou sections de route, la vitesse maximale des ensembles qui font l'objet du présent arrêté ne devront pas excéder 50 km/h. Elle sera réduite à (2) aux abords des intersections faisant l'objet d'une signalisation réglementaire et auxquelles lesdits véhicules ne bénéficient pas de la priorité, dans les agglomérations et sur les ouvrages d'art.

Art. 5. - *Eclairage et signalisation.* - L'éclairage et la signalisation seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 82 à R 93 du code de la route et de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.

En cas de circulation de nuit, si la longueur du convoi excède 22 m, son équipement sera conforme aux dispositions réglementaires

(1) Toutefois, la circulation de ces transports pourra être autorisée sur certaines de ces routes lorsque les dispositions réglementaires en vigueur les concernant ne s'y opposeront pas.

(2) Chiffre laissé à l'appréciation des préfets, compte tenu des circonstances locales. A titre indicatif, une vitesse de 30 km/h paraît cependant pouvoir être retenue dans la plupart des cas.

relatives à la signalisation des transports exceptionnels qui font l'objet du chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Lorsque le chargement dépassera de plus d'un mètre l'arrière du convoi, son extrémité arrière devra être munie du dispositif prévu à l'article 40 de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié.

Art. 6. - *Prescriptions générales.*

a) Le propriétaire et le conducteur des véhicules devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le conducteur devra s'assurer de ce qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

c) En aucun cas, le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'acotement, ou à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et, de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions de l'article R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété (1) ainsi qu'éventuellement à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa, de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2), relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

d) Le convoi devra comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route. En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre incessamment toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

e) Lors de la traversée d'une route à grande circulation, dans le cas visé à l'article 3, le conducteur devra, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation, être guidé de jour par un convoyeur portant un fanion en étoffe rouge et de nuit un feu orangé clignotant.

f) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé, sans

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m du véhicule ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en toute circonstance il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m par le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi devra s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il sera tenu de se conformer strictement. Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

g) Les conditions de franchissement des P.N., notamment par les véhicules surbaissés, doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol ; si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6% d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m pour un développement total de 6 m), seuls seront alors à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devront être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

h) Les transports exécutés devront être en règle avec les lois et règlements sur la coordination des transports routiers.

Art. 7. - *Visites techniques des véhicules.* - Les véhicules soumis aux visites techniques en application de l'article R 119 du code de la route, ne pourront bénéficier des dispositions fixées par le présent arrêté que s'ils ont subi avec succès les visites annuelles dans les conditions définies par l'arrêté du 15 novembre 1954 modifié.

Art. 8. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnés aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T et électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion des transports.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 9. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés au propriétaire des véhicules ou à ses préposés et avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois ou des dommages qui pourraient résulter du fait de perte de temps, de retard d'acheminement des convois notamment. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 10. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....

Art. 11. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants et les maires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

ANNEXE Ie

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatifs à la circulation et au transport de certains matériels de tra-
vaux publics dont les dimensions et (ou) le poids total excèdent
les normes réglementaires.

Le préfet du département de

Vu le code de la route et notamment les articles R 47, R 48, R 49, R 138 C, R 142, R 144 à R 156 et R 167 ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié notamment par les arrêtés des 20 novembre 1969 et 14 mai 1970, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1955 fixant les modalités d'application des articles R 138, paragraphe C, R 163 et R 167 du code de la route et sa liste annexée ;

Vu la circulaire n° 42 du 7 avril 1955 relative à l'application aux matériels de travaux publics des dispositions du code de la route ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié, relatif au freinage des véhicules, notamment son titre II ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 30 décembre 1963 accordant des dérogations à l'article 10-1 de l'arrêté du 19 décembre 1958, relatif à l'aménagement des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1 et R 54-2 du code de la route, notamment son article 4 ;

Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;

Vu la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du

Arrête :

Article premier. - La circulation d'engins de travaux publics automoteurs ou remorqués et le transport sur camions ou semi-remorques de matériels de travaux publics sont autorisés dans le département de dans les conditions suivantes.

Art. 2.

a) Circulation des engins automoteurs et des ensembles remorqués dont les caractéristiques ne doivent pas excéder les limites suivantes :

- *Longueur* (1) : 15 m pour les engins automoteurs isolés, 22 m pour les ensembles.
- *Largeur* : 3,20 m.
- *Poids total roulant* : 30 t pour les engins automoteurs isolés, 40 t pour les ensembles.
- *Répartition de la charge par essieu* : conforme aux dispositions des articles R 56 et R 58 du code de la route.
- *Répartition longitudinale de la charge* : conforme aux dispositions de l'article R 57 du code de la route.

b) Transport de matériels de travaux publics à l'aide de véhicules isolés ou de véhicules articulés dont les caractéristiques ne doivent pas excéder les limites ci-après :

- *Longueur* (1) : réglementaire pour les véhicules isolés, 22 m pour les véhicules articulés.
- *Largeur* : 3,20 m.
- *Poids total roulant* : réglementaire pour les véhicules isolés, 40 t pour les véhicules articulés.
- *Répartition de la charge par essieu* : conforme aux dispositions des articles R 56 et R 58 du code de la route.
- *Répartition longitudinale de la charge* : conforme aux dispositions de l'article R 57 du code de la route.

Art. 3. - A titre de régime transitoire, pendant une période de trois ans à compter du 15 février 1976, les matériels et engins de travaux publics mis en service avant cette date qui présentent des dépassement d'éléments organiques par construction supérieurs aux limites susvisées sont autorisés à circuler ou à être transportés dans les conditions définies par l'article 2 du présent arrêté.

Art. 4. - *Restrictions de circulation* . - Sauf décision préfectorale particulière (2), la circulation et le transport des matériels de travaux publics visés à l'article 2 sont interdits :

- a) Entre la tombée et le lever du jour (3).
- b) Sur les autoroutes, sous réserve de l'application des dispositions de l'article R 43-4 du code de la route ; sur les routes express, sauf

(1) Cette longueur peut comprendre un dépassement avant et (ou) arrière dans la limite maximale de 3 m pour les véhicules isolés et les matériels présentant des éléments organiques par construction, dans les conditions suivantes : véhicule isolé et engin automoteur isolé : dépassement avant et (ou) arrière ; ensembles : dépassement arrière seulement.

(2) Cette autorisation ne pourra être donnée que pour des interventions urgentes, motivées par des nécessités de secours et de sécurité.

(3) Des dispositions spéciales pourront être prises dans la région parisienne pour autoriser la circulation et le transport de nuit de ces matériels.

pour leur traversée aux intersections où la signalisation est réglée par des feux colorés et sous réserve des dispositions prévues par les décrets leur conférant le caractère de route express.

c) Par temps de brouillard, neige et verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

d) Pendant la fermeture des barrières de dégel.

e) Les dimanches et jours fériés, les samedis et veilles de fêtes à partir de 12 heures, les lundis et lendemains de fêtes jusqu'à 12 heures, sur les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de ces routes.

Sur des itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules de poids lourds, sauf pour la traversée de ces itinéraires.

f) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....
.....

Art. 5. - *Vitesse.* - Sans préjudice des prescriptions plus restrictives imposées par arrêtés préfectoraux ou municipaux sur certaines routes ou sections de routes, la vitesse maximum des matériels, véhicules et ensembles qui font l'objet du présent arrêté ne devra pas dépasser :

- 50 km/h s'il s'agit de matériels de travaux publics classés dans la catégorie I de la liste annexée à l'arrêté du 7 avril 1955 fixant les modalités d'application des articles R 138, paragraphe C, R 163 et R 167 du code de la route ; vitesse réduite à (1) aux abords des intersections faisant l'objet d'une signalisation réglementaire et auxquelles lesdits matériels ne bénéficient pas de la priorité, dans les agglomérations et sur les ouvrages d'art.

- 25 km/h s'il s'agit de matériels de travaux publics classés dans la catégorie II de la liste susvisée ou à une vitesse plus réduite pour ceux d'entre eux prévus par la circulaire n° 42 du 7 avril 1955 relative à l'application aux matériels de travaux publics des dispositions du code de la route.

- 50 km/h pour les véhicules et ensembles (2). Elle sera réduite à (3) aux abords des intersections faisant l'objet d'une signalisation réglementaire et auxquelles lesdits véhicules ne bénéficient pas de la priorité, dans les agglomérations et sur les ouvrages d'art.

(1) Chiffre laissé à l'appréciation des préfets, compte tenu des circonstances locales. A titre indicatif, une vitesse de 30 km/h paraît cependant pouvoir être retenue dans la plupart des cas.

(2) Toutefois, la vitesse des ensembles composés à la fois de véhicules classés en catégorie I et de matériels remorqués classés en catégorie II (au sens de la classification figurant en annexe de la circulaire n° 42 du 7 avril 1955) sera limitée à 25 km/h.

(3) Chiffre laissé à l'appréciation des préfets, compte tenu des circonstances locales. A titre indicatif, une vitesse de 30 km/h paraît cependant pouvoir être retenue dans la plupart des cas.

Art. 6. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des matériels automoteurs ou remorqués seront assurés dans les conditions suivantes :

- Matériels de catégorie I : conformément aux prescriptions des articles R 82 à R 91, R 92 paragraphes 3 et 4, R 93 du code de la route.

- Matériels de catégorie II : conformément aux prescriptions des articles R 150 à R 152 et R 154 du même texte.

En outre, il sera fait application de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente. En particulier, les véhicules et matériels de travaux publics automoteurs dont la vitesse est limitée à 25 km/h et énumérées dans la catégorie II de la liste annexée à l'arrêté du 7 avril 1955 devront être équipés suivant les dispositions de l'arrêté précité soit de feux tournants, soit de feux à tube à décharge, soit de feux clignotants émettant de la lumière jaune orangée.

Dans le cas de circulation entre la tombée et le lever du jour, dans les conditions visées à l'article 3, la signalisation des matériels de la catégorie I devra être complétée, selon les caractéristiques du convoi, conformément aux dispositions relatives à la signalisation des transports exceptionnels qui font l'objet du chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Art. 7. - *Prescriptions générales* .

a) Le propriétaire et le conducteur des engins et matériels remorqués devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le conducteur devra s'assurer de ce qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

c) En aucun cas, le convoi ne devra stationner sur la voie publique, sauf s'il est appelé à y effectuer des travaux.

Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement ou, à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et, de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions des articles R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété (1), ainsi qu'éventuellement à celles de l'article

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m de l'arrière de l'engin, du dernier véhicule du convoi ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en

9-1 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2), relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

d) Le convoi devra comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route. En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre incessamment toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

e) Lorsque la largeur de la chaussée de la route empruntée et celle du véhicule ou de l'ensemble de véhicules seront telles que ces derniers ne puissent circuler sans emprunter sur la moitié gauche de la chaussée, le convoi devra être précédé par une voiture pilote équipée d'une signalisation conforme aux dispositions réglementaires faisant l'objet du chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 ou, à défaut, par un convoyeur portant à la main, nettement visible par les usagers venant à la rencontre du convoi, de jour un fanion en étoffe rouge et de nuit un feu orangé clignotant.

f) Lors de la traversée d'une route nationale, d'une route à grande circulation, d'une route express ou d'un itinéraire interdit, dans les cas visés aux paragraphes b) et e) de l'article 3, le conducteur devra, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation générale, être guidé par un convoyeur portant les dispositifs de signalisation prévus au paragraphe e) ci-dessus.

g) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau non gardé à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un passage à niveau gardé.

Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi devra s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il sera tenu de se conformer strictement.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement sera interdit.

En outre, lorsque l'itinéraire comporte le franchissement de passages à niveau sur des lignes électrifiées dont le fil de contact est à une hauteur inférieure à 6 m (passage signalé sur le terrain) et si la hauteur du convoi excède 4 m, en plus des obligations susmentionnées, il est recommandé au responsable du convoi d'envoyer dix jours à l'avance le programme de circulation au chef d'arrondissement de la voie et des bâtiments intéressés de la S.N.C.F. Faute d'avoir respecté ce délai, le responsable du convoi ne pourra que s'en remettre à la S.N.C.F. du soin de fixer l'horaire de passage. Lorsque l'itinéraire ne comporte aucun passage à niveau pré-

toute circonstance il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réfléchissantes alternativement blanches et rouges.

sentant une hauteur de fil de contact inférieure à 6 m, mais si la hauteur du convoi excède 4,80 m, les mêmes obligations que ci-dessus sont à respecter.

h) Les conditions de franchissement des P.N. notamment par les véhicules surbaissés doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol : si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 %, d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m), seuls seront alors à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement et dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devront être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

i) Le responsable du convoi devra s'assurer que la largeur du passage à niveau permet sans aucune difficulté de traverser la voie ferrée et que cette traversée s'effectuera sans risque.

j) Les déplacements sur route de boteurs (bulldozers) ne pourront s'effectuer qu'à la condition :

- soit de démonter la lame, lors du transport sur remorque ;
- soit de placer en avant de la lame, un bouclier de protection conçu de manière à amortir efficacement tout choc avec un autre véhicule. Les côtés de ce bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée. La remorque doit comporter des cornières longitudinales de 10 cm de hauteur, fixées de chaque côté, sur toute la longueur et destinées à empêcher l'engin de pivoter en travers.

Art. 8. - *Visites techniques.* - Les véhicules automobiles et les matériels de travaux publics relevant du titre II du code de la route, soumis aux visites techniques en application de l'article R119 du code de la route, ne pourront bénéficier des dispositions fixées par le présent arrêté que s'ils ont subi avec succès les visites annuelles dans les conditions définies par l'arrêté du 15 novembre 1954 modifié.

Art. 9. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations et des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnés aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T, électriques, et aux ouvrages de la S.N.C.F.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 10. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés aux propriétaires des matériels de travaux publics, des véhicules ou à ses préposés et des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements ainsi qu'aux

matériels de travaux publics, par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois ou des dommages qui pourraient résulter du fait de perte de temps d'arrêts de chantiers, notamment. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion des transports.

Art. 11. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....
Art. 12. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants

.....
et les maires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à Paris, le

Le préfet de

ANNEXE I f

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatif au transport des bois en grumes de grande longueur.

Le préfet du département de

Vu le code de la route et notamment son article R 51 ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, et notamment les articles 37 à 41 de ce texte ;

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié, relatif au freinage des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la présignalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié, déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1 et R 54-2 du code de la route ;

Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques ;

Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement en date du

Arrête :

Article premier. - Dans le département de
..... sont autorisés, sous réserve des prescriptions édictées aux articles suivants, les transports de bois en grumes nécessitant, en raison des dimensions des pièces transportées, une dérogation aux règles habituelles du code de la route, mais répondant par ailleurs aux conditions fixées aux articles 2 et 3 du présent arrêté.

Art. 2. - La présente autorisation s'applique aux transports effectués à l'aide de véhicules des types ci-après :

- soit par camion,
- soit par véhicule articulé,
- soit par train double,
- soit par des ensembles composés d'un véhicule tracteur, porteur ou non, ou d'un camion, attelé d'une remorque ou d'un arrière-train forestier.

ET. 75-92 bis. - 3

Les conditions suivantes doivent être remplies :

Le véhicule tracteur, s'il supporte directement une partie du chargement, doit être muni d'un dispositif de rotation autour d'un axe vertical dit « sellette de chargement ».

L'attelage de la semi-remorque, de la remorque, au véhicule tracteur doit être réalisé de telle manière qu'il permette l'inscription du convoi dans les courbes, sans difficultés ni danger.

Art. 3. - La longueur totale des véhicules chargés ne devra pas dépasser les limites ci-après :

- Véhicule isolé : 16 m.
- Véhicule articulé : 22 m.
- Camion ou tracteur attelé d'une remorque ou d'un arrière-train forestier : 25 m.
- Train double : 25 m.

Cependant, les dépassements maxima des grumes depuis l'extrémité arrière des véhicules ne devront pas excéder :

- 5 m pour les camions,
- 7 m pour les véhicules attelés,
- 7 m pour les trains doubles et les ensembles.

Lorsque des remorques à grumes et des remorques du type « arrière-train forestier » seront utilisées, les grumes ne pourront dépasser l'arrière de la remorque (timon télescopique exclu) de plus du tiers de leur longueur (les gros bouts étant obligatoirement dirigés vers l'avant).

A l'arrière, les grumes ne devront pas traîner sur le sol, quel que soit le profil de la route.

Aucun dépassement du chargement à l'avant n'est toléré dans le cadre du présent arrêté.

La largeur du chargement, y compris les chaînes, agrès et ranchers ne devra pas excéder 2,50 m.

La hauteur de ce dernier, au-dessus du sol ne devra pas dépasser 4 m et sera réglée de telle sorte qu'aucune pièce ne dépasse de plus de 0,20 m l'arase supérieure des ranchers.

Dans tous les cas, le poids du chargement de grumes, eu égard à la disposition de celles-ci sur les véhicules, ne devra pas dépasser, pour chaque véhicule, le poids total autorisé en charge et la charge admissible de chacun des essieux, selon les maxima fixés par le constructeur et le code de la route.

Art. 4. - Tout transport de bois en grumes dont les dimensions excéderaient exceptionnellement celles fixées à l'article 3 du présent arrêté sera subordonné à une autorisation individuelle délivrée dans les conditions prévues par la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Art. 5. - *Restrictions de circulation.* - La circulation des véhicules ou ensembles visés à l'article 2 n'est autorisée qu'entre le lever et la tombée du jour (1) ; elle est interdite :

(1) Sauf pour les transports dont les dimensions ne dépassent pas celles prévues au code de la route, notamment en ses articles R 61 et R 67.

a) Lorsque la visibilité sera réduite à moins de 150 m par le brouillard, la pluie ou les chutes de neige, par temps de verglas.

b) Pendant la fermeture des barrières de dégel.

c) Sur les autoroutes et routes express, sauf pour la traversée de ces dernières aux intersections où la signalisation est réglée par des feux colorés.

d) Les samedis et veilles de fêtes, à partir de 12 heures, les dimanches et jours fériés jusqu'au lendemain 12 heures, sur les routes à grande circulation, sauf pour la traversée de ces routes.

Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules de poids lourds.

e) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....
.....

Art. 6. - Vitesse. - La vitesse maximale des convois ne devra pas excéder 50 km/h sur routes larges et en régions non accidentées. Elle sera réduite à 30 km/h sur les routes étroites et sinueuses de montagne et à la traversée des agglomérations dans tous les cas.

Art. 7. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des véhicules et de leur chargement seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 82 à R 93 du code de la route et de l'arrêté du 16 juillet 1964 modifié relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.

En particulier l'extrémité arrière du chargement sera munie :

1° En toute circonstance, d'un dispositif réfléchissant (classe S), placé de telle sorte qu'à l'arrêt, les plages réfléchissantes soient verticales et situées à une distance du sol comprise entre 0,40 m et 0,90 m.

2° Lorsque le dépassement excédera 3 m, d'un panneau vertical ayant 0,80 m de largeur et 0,40 m de hauteur et comportant des bandes inclinées à 45° alternativement rouges et blanches de 0,06 m de largeur.

En outre, les véhicules et leur chargement devront être équipés des dispositifs de signalisation prévus aux articles 37 et 40 de l'arrêté précité du 16 juillet 1954, de jour lorsque les circonstances atmosphériques l'exigent et, dès la tombée du jour et pendant la nuit, lors de l'immobilisation accidentelle des chargements en entier ou en partie sur la voie publique.

Art. 8. - Toutes précautions seront prises pour que les chargements des véhicules ne puissent être la cause d'accrochages ou d'accidents. En particulier, il devra être réalisé les aménagements minimaux suivants :

a) Véhicules isolés :

Le chargement sera solidarisé au plateau par deux billages ou brélages au moins.

b) Ensembles de véhicules (tracteurs ou camions suivis de remorques, de semi-remorques ou d'arrière-trains forestiers) :

Les grumes devront reposer à l'avant sur le véhicule tracteur par l'intermédiaire d'une sellette de chargement fortement solidarisée au véhicule par le moyen d'un dispositif largement dimensionné, mobile autour d'un axe vertical. Les sellettes de chargement extrêmes, à l'avant et à l'arrière du chargement, devront être pourvues, sur toutes leurs parties supérieures susceptibles d'entrer en contact avec les grumes d'une lame métallique destinée, par sa pénétration dans les grumes, à éviter le glissement de ces dernières sur la sellette.

Dans le cas où il s'agit de remorques à timon ou d'arrière-trains forestiers attelés sur la sellette de chargement du véhicule tracteur, les chargements de grumes devront être fortement billés ou brélés transversalement, en trois endroits différents au moins, par le moyen de chaînes ou de câbles comportant des tendeurs à vis ou « bloque-câbles » constamment tenu en bon état. Le premier billage ou brélage devra être fait sur la première sellette de chargement et solidarisée avec elle, le second se situera dans une position intermédiaire ; le troisième au niveau de la sellette de chargement arrière. En outre, un quatrième billage ou brélage sera prévu sur les remorques du type arrière-train forestier, sur les remorques à timon dont l'attache du timon ne s'effectue pas sur la sellette tournante de chargement du véhicule tracteur ; ce timon, en général télescopique, devra être désolidarisé du crochet d'attelage ou de la remorque lorsque l'ensemble circulera étant chargé.

Le billage ou brélage devra être revu et faire l'objet d'un serrage définitif après un parcours maximal de 2 km sur route à partir du point de départ du véhicule chargé.

Art. 9. - *Prescriptions générales.*

a) Le transporteur d'un chargement de grumes dépassant les limites autorisées par le code de la route mais respectant celles fixées à l'article 3 ci-dessus, devra se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents pour lesquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté, notamment à celles concernant l'éclairage et la signalisation des convois, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Le convoi sera accompagné du personnel suffisant et équipé de l'outillage nécessaire pour parer aux accidents courants pouvant survenir en cours de route et rétablir au plus tôt la circulation en cas d'arrêt forcé.

Le nombre de personnes attachées au service de chaque ensemble ne devra pas être inférieur à deux.

Lors de la traversée d'une route à grande circulation ou d'une route express, dans les cas visés à l'article 5, le conducteur devra, afin que la manœuvre à effectuer comporte le moins de gêne possible pour la circulation, être guidé par un convoyeur portant un fanion en étoffe rouge.

c) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager dans une voie, le transporteur devra s'assurer qu'il n'y a pas impossibilité de l'emprunter, en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte de ce que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

d) Les véhicules ne pourront stationner sur la voie publique que pour y effectuer leur chargement après avoir obtenu l'autorisation du maire.

Si, à la suite de difficultés imprévues, le convoi se trouve immobilisé sur une voie de communication, il devra être immédiatement dégagé de la voie publique. Dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement si la portance de celui-ci le permet ou, à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée. Sa présence sera alors signalée entre la chute et le lever du jour et même de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions de l'article R 41-2 du code de la route, de l'arrêté ministériel du 19 décembre 1958 modifié et complété (1), de l'article 7 du présent arrêté et éventuellement, à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2). En outre, à une distance de 50 m à l'avant et à l'arrière de l'obstacle ainsi représenté, le conducteur procédera à la mise en place d'un barrage du type K 2 (3), prévu à l'article 9 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

e) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi devra s'adresser au responsable local de la S.N.C.F. qui lui fixera les horaires de passage auxquels il sera tenu de se conformer strictement. Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

Les conditions de franchissement des P.N., notamment par les véhicules avec chargement surbaissé, doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol : si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 %, d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m pour un développement total de 6 m), seuls seront alors à examiner les P.N. représentant des difficultés de franchissement et dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement doivent être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m de l'arrière du véhicule ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en toute circonstance, il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m par le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

(3) Barrage de 1,25 m de longueur sur 0,20 m de hauteur, placé sur un support à environ 1 m du sol et portant des bandes alternées blanches et rouges : 0,12 blanche, 0,21 rouge, 0,19 blanche, 0,21 rouge, 0,19 blanche, 0,21 rouge, 0,12 blanche.

Art. 10. - Les véhicules soumis aux visites techniques, en application de l'article R 119 du code de la route, ne pourront faire usage de la présente dérogation que s'ils ont subi avec succès les visites annuelles dans les conditions fixées à l'arrêté ministériel du 15 novembre 1954.

Art. 11. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnés aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion des transports.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 12. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés au propriétaire des véhicules ou à ses préposés et des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois ou des dommages qui pourraient résulter du fait de perte de temps, de retards de livraisons, d'arrêts de chantiers notamment. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de ces transports.

Art. 13. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....

Il annule et remplace l'arrêté préfectoral du

.....

Art. 14. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, les maires, le directeur départemental de l'équipement, les ingénieurs et agents du service des mines, du service vicinal, les personnels assermentés de l'office national des forêts, les commissaires de police, les commandants de gendarmerie, les commandants de groupements de compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), et tous officiers de police judiciaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

ANNEXE I g

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTAIRE
relatif au transport de conteneurs normalisés I.S.O. ou assimilés (1)
à l'aide d'ensembles routiers articulés dont la longueur excède la
limite autorisée de 15,50 m.

Le préfet du département de.....
Vu le code de la route et notamment ses articles R 48 et R 49 ;
Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules automobiles et notamment les articles 37 à 41 de ce texte ;
Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié, relatif au freinage des véhicules automobiles ;
Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973, relatif à la présignalisation des véhicules automobiles ;
Vu l'arrêté du 5 février 1969 modifié, déterminant les conditions d'application des articles R 54, R 54-1, R 54-2 du code de la route ;
Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975 relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de circulation des ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques ;
Vu l'avis du directeur départemental de l'équipement, en date du

Arrête :

Article premier. - Le transport de conteneurs normalisés I.S.O. ou assimilés, soit de 30 pieds, soit de 40 pieds, soit de 20 pieds assemblés par deux, est autorisé dans le département de dans les conditions suivantes :
.....

Art. 2. - Les transports sont effectués à l'aide d'ensembles routiers articulés dont les caractéristiques n'excèdent pas les limites suivantes :

Poids total roulant : 45 tonnes.

Répartition de la charge par essieu : conforme aux dispositions des articles R 56 et R 58 du code de la route.

(1) Cet arrêté ne s'applique pas aux emballages dénommés « châteaux » normalement destinés au transport de matières fissiles.

Répartition longitudinale de la charge : conforme aux dispositions de l'article R 57 du code de la route.

Longueur maximale hors-tout : 16,50 mètres.

Largeur hors-tout : 2,50 mètres.

Art. 3. - Tout transport de conteneurs dont la longueur et (ou) dont le poids total roulant excéderaient les limites fixées à l'article 2 du présent arrêté sera subordonné à la délivrance d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel dans les conditions fixées par la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Art. 4. - *Restrictions de circulation*. - Les transports visés à l'article 2 ne pourront être effectués qu'entre le lever et la tombée du jour (1).

Ils seront interdits :

- a) Sur les autoroutes.
- b) Sur les routes express (2).
- c) Par temps de brouillard, neige, verglas et lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.
- d) Pendant la fermeture des barrières de dégel.
- e) Les dimanches et jours fériés.
- f) Sur les itinéraires définis chaque année par décision du ministre de l'Intérieur, pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules poids lourds.
- g) Sur les routes ou sections de routes énumérées ci-après :

.....
.....

Art. 5. - *Vitesse*. - Sans préjudice de prescriptions plus restrictives imposées par arrêtés préfectoraux ou municipaux sur certaines routes ou sections de routes, la vitesse maximum autorisée des véhicules qui font l'objet du présent arrêté est fixée à 60 km/h.

Art. 6. - *Eclairage et signalisation*. - L'éclairage et la signalisation des véhicules et de leur chargement seront assurés conformément aux prescriptions des articles R 82 à R 93 du code de la route et de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.

En particulier l'extrémité arrière du chargement sera munie :

En toute circonstance, d'un dispositif réfléchissant (classe S) placé de telle sorte qu'à l'arrêt les plages réfléchissantes soient verticales et situées à une distance du sol comprise entre 0,40 m et 0,90 m.

(1) Des dispositions spéciales pourront être prises dans la région parisienne, dans les agglomérations importantes et sur les itinéraires bien éclairés, pour autoriser la circulation de nuit de ces transports.

(2) Toutefois, la circulation de ces transports pourra être autorisée sur certaines de ces routes lorsque les dispositions réglementaires en vigueur les concernant ne s'y opposeront pas.

En outre, les véhicules et leur chargement devront être équipés des dispositions de signalisation prévues aux articles 37 à 40 de l'arrêté précité du 16 juillet 1954, de jour lorsque les circonstances atmosphériques l'exigent et, dès la tombée du jour et pendant la nuit, lors de l'immobilisation accidentelle des chargements en entier ou en partie sur la voie publique.

Par ailleurs, entre la tombée et le lever du jour, la signalisation devra être complétée conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'éclairage et à la signalisation des transports exceptionnels qui font l'objet du chapitre V-E de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Art. 7. - *Prescriptions générales.*

a) Le propriétaire des véhicules et le conducteur devront se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers.

b) Les transports exécutés devront être en règle avec les lois et règlements sur la coordination des transports routiers.

c) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le conducteur devra s'assurer qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte de ce que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

d) En aucun cas le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le convoi pourra être garé sur l'accotement ou à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour et, de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions des articles R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 (1), modifié et complété, ainsi qu'éventuellement à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (2), relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

e) Le convoi devra compter le personnel suffisant et être équipé de l'outillage nécessaire pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route.

(1) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m du véhicule ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en toute circonstance il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.

(2) Matériels à bandes réflectorisées alternativement blanches et rouges.

En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre nécessairement toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation.

f) Le convoi ne pourra franchir de passage à niveau que si sa vitesse de marche est telle qu'il puisse effectuer cette manœuvre en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé, sans signalisation automatique lumineuse, en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé à signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières, en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. gardé. Dans le cas où la manœuvre ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi sera soumis envers la S.N.C.F. aux obligations suivantes :

- adresser 48 heures à l'avance au chef de district intéressé désigné par le chef d'arrondissement, un préavis d'exécution afin de permettre aux services locaux de la S.N.C.F. de prendre les mesures de sécurité nécessaires;

- respecter les horaires fixés par la S.N.C.F., étant entendu qu'en cas de retard, le franchissement du P.N. pourrait être interdit par elle jusqu'à fixation d'un nouvel horaire de passage.

Si la S.N.C.F. émet un avis défavorable, le franchissement du P.N. sera interdit.

g) Les conditions de franchissement des P.N. doivent être examinées en ce qui concerne la garde au sol : si le convoi respecte les conditions minimales de profil inférieur (possibilité de franchissement d'une part, d'un arrondi de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % d'autre part, d'un dos d'âne constitué par deux plans symétriques faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m), seuls seront à examiner les P.N. présentant des difficultés de franchissement et dont la liste est annexée au présent arrêté ; dans le cas contraire, les conditions de franchissement devraient être vérifiées pour tous les P.N. rencontrés.

Art. 8. - *Visites techniques des véhicules.* - Les véhicules soumis aux visites techniques en application de l'article R 119 du code de la route ne pourront bénéficier des dispositions fixées par le présent arrêté que s'ils ont subi avec succès les visites annuelles dans les conditions définies par l'arrêté du 15 novembre 1954 modifié.

Art. 9. - Les bénéficiaires du présent arrêté et leurs ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'État, des départements et des communes traversées, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F., des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnés aux routes, à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T et électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion des transports.

En cas de dommages occasionnés à un ouvrage public et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu du présent arrêté, le propriétaire des véhicules sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 10. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des accidents qui pourraient être causés au propriétaire des véhicules ou à ses préposés

et des avaries qui pourraient être occasionnées aux véhicules ou à leurs chargements par suite de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement des convois ou des dommages qui pourraient résulter du fait de la perte de temps, de retards de livraison, d'arrêts de chantiers, notamment. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 11. - Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du

.....

Art. 12. - Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, l'officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.), l'officier commandant le groupement de gendarmerie, les commandants

.....

et les maires, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture, publié et affiché dans toutes les communes du département.

Fait à

Le préfet de

Page laissée intentionnellement blanche

ANNEXE II

ARRETE TYPE

portant autorisation individuelle (au voyage ou permanente).

- soit d'effectuer un transport exceptionnel ;
- soit de faire circuler un ensemble comprenant plusieurs remorques.

**

(1) S'il s'agit d'un particulier, indiquer le nom, les prénoms, la profession et le lieu de son établissement. S'il s'agit d'une société, indiquer sa raison sociale, la nature de son activité et le lieu de son établissement représentée par
(président, secrétaire, gérant, etc.).

(2) Ajouter le cas échéant « de façon permanente ».

(3) Préciser le nombre de remorques.

(4) A ne mentionner que pour les cas où la délivrance de l'autorisation est subordonnée à l'accord de l'administration centrale.

Le préfet du département de

Vu la demande en date du
..... par laquelle M. (1)

sollicite l'autorisation d'effectuer (2)

..... de à
..... au moyen de

ou de faire circuler (2)

de à

..... un ensemble
comprenant (3)..... remorques ;

Vu le code de la route, et notamment ses articles R 48 à R 52,
R 54 à R 58 ;

Vu le code de l'administration communale ;

Vu les arrêtés du 16 juillet 1954 relatifs à l'éclairage, à la signa-
lisation des véhicules, modifié et complété, du 18 août 1955 relatif
au freinage des véhicules automobiles, modifié, du 19 décembre 1958
modifié et complété par l'arrêté du 2 janvier 1973 relatif à la pré-
signalisation des véhicules ;

Vu la circulaire interministérielle n° 75-173 du 19 novembre 1975
relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autori-
sations de transport exceptionnel ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du portant
délégation de signature ;

Vu les avis favorables des directeurs départementaux de l'équi-
pement des départements traversés ;

Vu la décision de M. le ministre de l'Équipement (4)

Sur la proposition du directeur départemental de l'équipement,
en date du

- (5) Nom et prénoms du responsable du transport.
- (6) A compléter par l'indication du nom ou de la raison sociale et du lieu de l'entreprise ou de la société pour le compte de laquelle le ou les transports seront effectués.
- (7) Préciser selon le cas :
- soit un ou (n) véhicule (s) ;
 - soit un ou (n) ensemble (s) de véhicule (s).
- (8) Lorsque le transport concerne plusieurs pièces (matériels de travaux publics par exemple), il conviendra d'indiquer les caractéristiques de chacune d'elles sur une ou plusieurs listes annexées. Dans ce cas, on portera la mention : « voir liste(s) annexée(s) in fine ».
- (9) Dans le cas où un plus grand nombre de véhicules sont prévus, les caractéristiques de chacun d'eux sont à préciser sur une ou plusieurs listes annexées. La mention suivante doit être portée au regard de la rubrique B) : « voir liste(s) détaillée(s) in fine ».
- (10) A exprimer en « bars » pour les engins de travaux publics auto-moteurs (cf. chapitre I, paragraphe C II 3 de la circulaire).

- (11) Cette rubrique ne concerne que le ou les transports effectués pour compte d'autrui.
- (12) Rayer la mention inutile.
- (13) A renseigner lorsque les caractéristiques du véhicule ou de l'ensemble routier utilisé excède les limites réglementaires.
- (14) A renseigner dans le cas de transport pour compte d'autrui lorsque les caractéristiques du véhicule ou de l'ensemble routier utilisé n'excèdent pas les limites réglementaires.

2° Remorques et semi-remorques.

	PRE- MIERE remorque ou semi- remorque.	DEUXIE- ME remorque ou semi- remorque.	TROI- SIEME remorque ou semi- remorque.	QUA- TRIEME remorque ou semi- remorque.
Numéro d'immatriculation ou de châssis				
Genre				
Marque				
Carrosserie (préciser s'il s'agit d'un véhicule surbaissé)				
Poids à vide				
Poids total autorisé en charge ..				
Nombre d'essieux ou de lignes d'essieux				
Système de suspension				
Longueur (non compris le dispositif d'attelage pour les remorques)				
Largeur				
Date de la dernière visite technique				

3° Ensemble tracteur (s) et remorque (s) ou semi-remorque (s) attelée (s).

C) Licences de transport routier (11).

Numéro, date et département de délivrance de :

- Licence A de masses indivisibles pour un poids total roulant n'excédant pas 100 t (12) ou
- Licence A de masses indivisibles pour un poids total roulant excédant 100 t (12) qui couvre le véhicule ou l'ensemble routier (13)

.....

- Numéro, classe, zone permise et département de délivrance de la licence ordinaire qui couvre le véhicule ou l'ensemble routier (14)

.....

- (15) A n'indiquer que si le poids total roulant ou la charge par essieu ou ligne d'essieux excède les limites réglementaires selon le schéma que le demandeur aura joint à sa demande d'autorisation.
- (16) Préciser en détail l'itinéraire et indiquer au fur et à mesure les points noirs, notamment les ouvrages d'art et les P.N. dont le franchissement par le convoi présente des difficultés réelles. Il y aura lieu, en même temps, de prescrire les mesures de précaution à prendre pour franchir lesdits ouvrages d'art.
- (17) Les restrictions générales de circulation sont définies au chapitre V-B de la circulaire. Les préfets peuvent, en toutes circonstances, imposer des restrictions plus importantes sur tout ou partie du réseau routier de leur département, lorsque la sécurité de la circulation l'exige. Inversement, ils peuvent prévoir des mesures un peu moins restrictives, compte tenu des circonstances locales ou de l'urgence d'un transport, en particulier pour des transports empruntant des itinéraires de raccordement (cas des transports de wagons de chemin de fer).

D) *Caractéristiques du convoi en ordre de marche.*

- Hauteur hors-tout :
- Largeur hors-tout :
- Longueur hors-tout, y compris les dépassements :
 - dépassement à l'avant :
 - dépassement à l'arrière :
- Rayon de braquage (pour tout convoi dont la longueur excède 35 m) :

S'il s'agit d'un convoi comportant un véhicule surbaissé :

- garde au sol :
- empattement :
- Poids total roulant du convoi en ordre de marche :
- Ecartement et poids des différents essieux ou ligne d'essieux (15) :
 - poids de chaque essieu ou ligne d'essieux en tonnes :
 - distance entre essieux ou ligne d'essieux :
 - nombre de roues par essieu ou ligne d'essieux :

Art. 3. - *Itinéraire* (16). - Le permissionnaire pourra emprunter, sous son entière responsabilité, l'itinéraire suivant qu'il aura préalablement reconnu et vérifié que le gabarit de son convoi s'inscrit normalement tout au long du parcours.

- a) Itinéraire d'approche (à vide).
- b) Itinéraire en charge.
- c) Itinéraire de retour (à vide).

Art. 4. - *Restrictions à la circulation* (17).

Art. 5. - *Prescriptions générales* .

a) Le permissionnaire devra se conformer à toutes les prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application subséquents, auxquelles il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, même dans le cas où des prescriptions seraient modifiées durant la validité de l'autorisation, notamment à celles concernant l'éclairage et la signalisation des convois, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation des véhicules à la traversée des ouvrages d'art, des agglomérations et des chantiers. Il devra également se soumettre aux lois et règlements sur la coordination des transports routiers.

b) Le convoi devra, si c'est nécessaire, s'arrêter et se ranger pour tout croisement ou dépassement. Avant de s'engager sur une route, le permissionnaire devra s'assurer de ce qu'il n'y a pas impossibilité de la suivre en raison de ses déclivités, des tournants brusques ou de l'insuffisance de largeur qu'elle peut présenter ainsi que des travaux en cours d'exécution et en tenant compte de ce que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance.

c) En aucun cas, le convoi ne devra stationner sur la voie publique. Si, à la suite de difficultés imprévues, il se trouve immobilisé sur une route, il devra être garé immédiatement en dehors de la voie publique. Exceptionnellement et seulement dans le cas où cette opération ne pourrait s'effectuer, le véhicule pourra être garé sur

- (18) Le triangle de présignalisation devra être placé sur la chaussée, à une distance d'au moins 30 m du véhicule ou de l'obstacle à signaler, tel qu'en toute circonstance, il puisse être visible, par temps clair, à une distance de 100 m pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation.
- (19) Matériels à bandes réfléchissantes alternativement blanches et rouges.

- (20) Les conditions spéciales doivent être adaptées dans chaque cas d'espèce, notamment en fonction des caractéristiques du convoi, de l'itinéraire emprunté, et des conditions de circulation et de franchissement des ouvrages d'art dans le cadre des dispositions du chapitre I, paragraphe C. II de la circulaire.

- (21) Tracer une croix dans la case correspondante.

l'accotement ou, à défaut, le plus près possible de la limite de la chaussée, sa présence étant alors signalée entre la chute et le lever du jour, et de jour, si les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, conformément aux prescriptions de l'article R 41, R 41-2 du code de la route et de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié et complété (18) ainsi qu'éventuellement à celles de l'article 9-1, deuxième alinéa de l'arrêté du 24 novembre 1967 (19).

d) Le convoi devra comporter le personnel suffisant pour parer aux accidents de toute nature pouvant survenir en cours de route. En cas d'arrêt forcé, le responsable du convoi devra prendre incessamment toutes dispositions pour permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation et aviser les services de la direction départementale de l'équipement intéressée.

e) En ce qui concerne les convois traversant l'agglomération de Paris ou y aboutissant, le permissionnaire devra avertir au moins trois jours à l'avance du passage du convoi la direction de la police municipale, bureau des opérations de circulation (277.11.00, poste 42-95).

f) Le conducteur devra justifier de l'autorisation qui lui est accordée à toute réquisition des agents chargés de la police de la circulation routière, des contrôleurs des transports routiers et des agents commissionnés de l'administration. La fiche de renseignements sur les modalités d'exécution du transport devra être également présentée à ces mêmes agents ou contrôleurs qui pourront y mentionner leurs observations.

Art. 6. - *Prescriptions spéciales du convoi* (20). - Dans le cas où le convoi n'est pas accompagné d'une escorte de police ou de gendarmerie, le conducteur ou le responsable du convoi doit renseigner, sous sa responsabilité, la fiche annexée au présent arrêté, relative à l'exécution du transport.

Si le convoi est accompagné, le chef de l'escorte, s'il s'agit d'une escorte de bout en bout ou sur un itinéraire et, le cas échéant, le chef du service de police ou de gendarmerie assurant l'escorte dans la traversée d'une agglomération ou d'un passage difficile, mentionnera sur cette fiche l'exécution du service. Le conducteur ou le chef de convoi pourra également y consigner ses observations.

Faute d'avoir rempli cette fiche ou de l'avoir mal renseignée, le pétitionnaire pourra se voir retirer l'autorisation en cours ou refuser le renouvellement de celle-ci.

La circulation du convoi de concert avec un ou plusieurs autres convois est interdite. Une distance d'au moins 500 m devra être obligatoirement respectée entre deux convois ; les prescriptions du présent arrêté étant applicables à chaque convoi pris séparément et notamment celles de l'article 7.

Le permissionnaire devra aviser MM. les directeurs départementaux de l'équipement des départements traversés, au moins 48 heures avant chaque déplacement de convois exceptionnels de la troisième catégorie.

Art. 7. - *Accompagnement du convoi* (21).

Régime a). - Le convoi est dispensé de voiture pilote et d'escorte de police ou de gendarmerie.

Le convoi devra être accompagné obligatoirement d'une voiture pilote et d'une voiture de protection arrière.

(22) Rayer la mention inutile.

(23) Il y a lieu de préciser s'il s'agit d'une escorte pour l'ensemble de l'itinéraire ou pour une ou plusieurs sections de l'itinéraire (indication de la ou des sections concernées) ou pour la traversée d'agglomérations (nom des agglomérations à préciser) ou pour le franchissement de points particuliers (ponts, tunnels, etc., qui devront être indiqués).

Le responsable du convoi devra se conformer aux indications qui lui seront données par le chef de l'escorte de police ou de gendarmerie.

(24) Au moment de la délivrance de l'arrêté, il y a lieu d'appeler tout particulièrement l'attention du bénéficiaire de l'autorisation sur les dispositions des articles 10 et 11. Le service qui délivre l'arrêté doit veiller à ce que le transporteur ait pris contact avec les services concernés de la S.N.C.F. lorsque des passages à niveau dont le franchissement présente des difficultés existent sur l'itinéraire. Il est rappelé que ces P.N. sont à signaler expressément à l'article 3 de l'arrêté.

(25) Ces dispositions sont applicables aux convois dont la hauteur est égale ou supérieure à 5 m, puisque les conducteurs électriques de première catégorie doivent se trouver à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du sol.

- Régime b).* - Le convoi devra être accompagné obligatoirement d'une voiture pilote ou d'une voiture pilote et d'une voiture de protection arrière (22) équipées d'une signalisation conforme à la réglementation des transports exceptionnels.
- Régime c).* - Le convoi devra être accompagné obligatoirement d'une voiture pilote ou d'une voiture pilote et d'une voiture de protection arrière (22) équipées d'une signalisation conforme à la réglementation des transports exceptionnels ainsi que d'une escorte de police ou de gendarmerie (23).

Art. 8. - *Vitesse.* - La vitesse maximum du convoi ne devra pas excéder km/h. Toutefois, elle sera réduite à km/h aux abords des carrefours et dans les agglomérations et à km/h sur les ouvrages d'art signalés à l'article 3 qui, de plus, devront être traversés dans l'axe de la chaussée.

Art. 9. - *Eclairage et signalisation.* - Outre les dispositions d'éclairage et de signalisation prescrits par l'arrêté ministériel du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, et en particulier par les articles 40 et 41 de ce texte, le convoi devra être équipé des dispositifs de signalisation et d'éclairage prescrits, suivant le cas, au paragraphe E du chapitre V de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 citée dans les visas, notamment en ce qui concerne la signalisation de nuit.

Art. 10. - *Précautions à prendre pour les convois dont la hauteur est supérieure à 4 m (24).* - Il est rappelé qu'aux termes de l'article R 3-2 du code de la route : « *tout conducteur d'un véhicule dont la hauteur, chargement compris, dépasse 4 m, doit s'assurer en permanence qu'il peut circuler sans causer, du fait de cette hauteur, aucun dommage aux ouvrages d'art, aux plantations ou aux installations aériennes situées au-dessus des voies publiques* ».

En outre, si la présence de lignes téléphoniques, de trolleybus, de tramways, est susceptible de mettre obstacle au passage du convoi, il est prescrit au bénéficiaire de l'autorisation d'aviser les services intéressés au moins quarante-huit heures à l'avance du passage du convoi tant afin d'éviter la dégradation des lignes que d'assurer la protection du public et du personnel chargé du transport.

Par ailleurs, lorsque la présence de lignes de distribution d'électricité est susceptible de faire obstacle au passage du convoi, le permissionnaire doit prévenir les services locaux des distributions d'électricité (Electricité de France ou organismes non nationalisés) dix jours au moins avant le passage du convoi, afin que les services intéressés puissent prendre les mesures de sécurité qui s'imposent (25).

En ce qui concerne le franchissement de passages à niveau sur des lignes électrifiées, il est recommandé au permissionnaire d'envoyer, dix jours à l'avance, le programme de circulation au chef d'arrondissement de la voie et des bâtiments intéressés de la S.N.C.F. Faute d'avoir respecté ce délai, le permissionnaire ne pourra que s'en remettre à la S.N.C.F. du soin de fixer l'horaire de passage, ces dispositions ne sont applicables que si l'itinéraire intéresse des passages à niveau dont le fil de contact est à une hauteur inférieure

à 6 m (qui sont signalés sur le terrain) lorsque la hauteur du convoi excède 4 m ou si l'itinéraire n'intéresse aucun passage à niveau dont la hauteur du fil de contact est inférieure à 6 m, lorsque la hauteur du convoi excède 4,80 m.

Le permissionnaire devra par ailleurs :

- adresser 48 heures à l'avance au chef de district intéressé désigné par le chef d'arrondissement, un préavis d'exécution, afin de permettre aux services locaux de la S.N.C.F. de prendre les mesures de sécurité nécessaires ;
- respecter les horaires fixés par la S.N.C.F., étant entendu qu'en cas de retard, le franchissement du P.N. pourrait être interdit par la S.N.C.F. jusqu'à fixation d'un nouvel horaire de passage.

Les frais exposés par les différents services susvisés en raison du passage du convoi (frais d'escorte, frais de déplacement des lignes établies dans des conditions réglementaires, etc.) sont à la charge du bénéficiaire de l'autorisation.

Art. 11.- *Précautions à prendre pour le franchissement des P.N.*

11.1. Outre les règles relatives au franchissement de passages à niveau sur des lignes électrifiées S.N.C.F. par des convois de grande hauteur, le permissionnaire devra s'assurer que le convoi peut franchir le ou les P.N. dans les conditions suivantes :

- en 7 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé sans signalisation automatique lumineuse ;
- en 10 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. non gardé avec une signalisation automatique lumineuse, muni ou non de demi-barrières ;
- en 20 secondes au maximum s'il s'agit d'un P.N. gardé.

Dans le cas où la manœuvre du convoi ne pourrait être effectuée dans ces conditions, le responsable du convoi sera soumis envers la S.N.C.F. aux obligations précisées à l'article 10.

11.2. S'il s'agit de convois larges, il doit également s'assurer au cours de la reconnaissance de l'itinéraire que la largeur du P.N. est suffisante pour permettre le passage du convoi sans aucune modification, si minime soit-elle des installations (déplacement de poteaux pour augmenter la largeur libre, etc.). Sinon, il doit aviser dans les conditions précisées à l'article 10 les services compétents de la S.N.C.F.

Le franchissement des P.N. en cause ne pourra être effectué qu'après l'accord de la S.N.C.F.

Il demeure entendu que les frais exposés par la S.N.C.F. pour les modifications de ces ouvrages sont à la charge du bénéficiaire de l'autorisation.

11.3. Si le convoi comporte un ou plusieurs véhicules surbaissés, il appartient également au transporteur de s'assurer, en ce qui concerne les passages à niveau signalés notamment à l'article 3 du présent arrêté comme présentant des difficultés, que le convoi respecte les conditions minimales de profil précisées au paragraphe G du chapitre V de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975. Dans le cas contraire, la S.N.C.F. doit être avisée comme il est dit ci-dessus. Le responsable du transport devra se conformer, dans chaque cas, aux prescriptions qui lui seront notifiées par la S.N.C.F. à la suite de son intervention.

(26) Ajouter le cas échéant « et pour x voyages ».

Art. 12. - *Responsabilité du transporteur* . - Le titulaire de la présente autorisation et ses ayants droit seront responsables vis-à-vis de l'Etat, des départements et des communes traversés, de l'administration des P et T, d'Electricité de France et de la S.N.C.F. des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnées aux routes et à leurs dépendances, aux ouvrages d'art ainsi qu'aux lignes des P et T et électriques et aux ouvrages de la S.N.C.F., à l'occasion de ce transport.

En cas de dommages occasionnés à des ouvrages publics et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu de la présente autorisation, le permissionnaire sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

Art. 13. - *Recours*. - Aucun recours contre l'Etat, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des dommages ou avaries de toute nature qui pourraient résulter de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement du convoi.

Les dommages visés incluent ceux résultant de la perte de temps, retards de livraison, etc. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

Art. 14. - *Validité et caractère de l'autorisation* . - La présente autorisation est accordée à titre précaire et sera valable du au (ou pour une durée de) (26) à compter de la date du présent arrêté. A l'expiration du délai de validité, elle devra être renvoyée à la direction départementale du lieu de délivrance.

Elle pourra toujours être modifiée ou révoquée en tout ou en partie sans indemnité, soit en cas d'inexécution de l'une des conditions précitées, soit dans le cas où l'administration le jugerait utile dans l'intérêt public, notamment pour la conservation des chaussées et ouvrages d'art.

Le bénéficiaire de l'autorisation devra alors, sur la notification d'un arrêté de mise en demeure, se conformer aux mesures qui lui seront prescrites.

L'autorisation constitue une dérogation aux règles générales de la circulation édictées par le code de la route et ne saurait en aucun cas être considérée comme un droit. Elle pourra donc être refusée à tout transporteur qui se serait déjà rendu coupable d'infractions à la réglementation (transport sans autorisation, non respect des dispositions de l'arrêté, notamment celles sur les caractéristiques des convois et le franchissement des ouvrages d'art).

Art. 15. - *Ampliation* . - Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- M. (MM.) le (les) directeur (s) départemental (aux) de l'équipement de

- M. (MM.) le (les) commandant (s) de la gendarmerie de
.....

- (27) Ampliations à adresser aux P.T.T. et à E.D.F. lorsque les caractéristiques en hauteur des convois nécessitent l'intervention de ces services.

- M. (MM.) le (les) commandant (s) de la (les) compagnie (s) républicaine (s) de sécurité de

- M. (MM.) le (les) directeur (s) départemental (aux) des P.T.T. (27) de

- M. (MM.) le (les) directeur (s) régional (aux) d'Electricité de France (27) de
chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution, ainsi qu'à M. (ou à la société).

Fait à le

Le préfet de

Arrêté n° du

Délivré par

FICHE DE RENSEIGNEMENTS
sur les modalités d'exécution du (des) transport (s)

NOM DU responsable du transport (conducteur ou chef de convoi).	DEPART DU(DES) convoi(s).		NOM, QUALITE, affectation du chef d'escorte ou du service de police ou de gendarmerie.	NOM, QUALITE, unité ou service d'affectation du contrôleur routier ou de l'agent de l'administration.	OBSERVATIONS (incidents survenus, opérations de contrôle, etc.)	ARRIVEE DU(DES) convoi(s).	
	Lieu	Date et heure.				Lieu	Date et heure.
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

— 95 —

Département
de

RENOUVELLEMENT (PROROGATION)

de l'arrêté préfectoral n° du

L'arrêté préfectoral n° du autori-
sant (1)
.....
à effectuer le transport (2)
de à
est renouvelé pour une durée de
(ou) prorogé jusqu'au et pour
voyage (s) à compter du aux conditions
prescrites dans les articles 1 à 14 de l'arrêté susvisé.

Le permissionnaire devra, sous son entière responsabilité, s'en-
quérir avant l'exécution du (des) transports (s) des modifications
ayant pu intervenir sur l'itinéraire défini à l'article 3 de l'autori-
sation. Il devra, le cas échéant, se conformer strictement aux nou-
velles prescriptions qui lui seront fournies par les directions dépar-
tementales de l'équipement intéressées.

Copie du présent renouvellement (ou de la présente prorogation)
sera adressée à :

- M. (MM.) le (les) directeur (s) départemental (aux) de l'équi-
pement de
- M. (MM.) le (les) commandant (s) de gendarmerie de
- M. (MM.) le (les) commandant (s) de la (les) compagnie (s)
républicaine (s) de sécurité de

(1) Préciser le nom ou la raison sociale et l'adresse du permis-
sionnaire.

(2) A renseigner en fonction de chaque cas d'espèce.

- M. (MM.) le (les) directeur (s) départemental (aux) des P.T.T.

- M. (MM.) le (les) directeur (s) régional (aux) de l'Electricité de France (3) de chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution, ainsi qu'au permissionnaire.

Fait à, le

Le préfet,

(3) Copie à adresser aux P.T.T. et à E.D.F. lorsque la hauteur des convois nécessite l'intervention de ces services.

ANNEXE III

DEMANDE D'AUTORISATION

- de transport exceptionnel (1).
- de faire circuler un ensemble comprenant plusieurs remorques (1).

Nota. - A établir en autant d'exemplaires que le convoi doit traverser de départements plus deux exemplaires (2).

DEMANDEUR

Nom (3) :
Adresse :
Profession :
Responsable du transport (4) :
Numéro, date et département de délivrance de (5) :

- licence A de masses indivisibles pour un poids total roulant n'excédant pas 100 t (6) ou
 - licence A de masses indivisibles pour un poids total roulant excédant 100 t (6) qui couvre le véhicule ou l'ensemble routier (7)
 - Numéro, classe, zone permise et département de délivrance de la licence ordinaire qui couvre le véhicule ou l'ensemble routier (8)
-
.....

(1) Rayer les mentions inutiles.

(2) Deux exemplaires à adresser à la direction départementale du lieu du départ du convoi et un exemplaire à chacun des départements traversés.

(3) S'il s'agit d'un particulier, indiquer le nom, le prénom et le lieu de son établissement, s'il s'agit d'une entreprise ou d'une société, sa raison sociale, la nature de son activité et le lieu de son établissement.

(4) Nom, prénom, qualité et adresse.

(5) Cette rubrique n'est pas à renseigner dans le cas de transport pour compte propre.

(6) Rayer la mention inutile.

(7) A renseigner lorsque les caractéristiques du véhicule ou de l'ensemble routier utilisé excède les limites réglementaires.

(8) A renseigner dans le cas de transport pour compte d'autrui lorsque les caractéristiques du véhicule ou de l'ensemble routier utilisé n'excède pas les limites réglementaires.

1. **Chargement** (9).

Nature : Longueur :

Poids : Largeur :

Nombre : Hauteur :

2. **Caractéristiques des véhicules utilisés** (10).

2.1. *Véhicules tracteurs ou automoteurs.*

	PRE- MIER tracteur.	DEUXIE- ME tracteur.	TROI- SIEME tracteur.	QUA- TRIEME tracteur.
Numéro d'immatriculation				
Genre				
Marque				
Poids à vide				
Poids total autorisé en charge (11)				
Poids total roulant autorisé (12).				
Nombre d'essieux				
Pression de gonflage des pneu- matiques (13)				
Longueur				
Largeur				
Date de la dernière visite tech- nique				

(9) Lorsque le transport concerne plusieurs pièces (matériels de travaux publics par exemple), il conviendra d'indiquer les caractéristiques de chacune d'elles sur une liste annexée. Dans ce cas, on portera la mention : « voir liste détaillée annexée in fine ».

(10) Dans le cas où un plus grand nombre de véhicules doivent être utilisés, établir une liste annexée donnant pour chacun d'eux les renseignements ci-après.

(11) A mentionner seulement pour les camions.

(12) A mentionner pour les tracteurs pour semi-remorques et pour remorques, les ensembles camions plus remorques, les véhicules automoteurs.

(13) A exprimer en « bars » pour les engins de travaux publics automoteurs.

2.2. Remorques et semi-remorques

	PRE- MIERE remorque ou semi- remorque.	DEUXIE- ME remorque ou semi- remorque.	TROI- SIEME remorque ou semi- remorque.	QUA- TRIEME remorque ou semi- remorque.
Numéro d'immatriculation ou de châssis				
Genre				
Marque				
Carrosserie (préciser s'il s'agit d'un véhicule surbaissé)				
Poids à vide				
Poids total autorisé en charge ..				
Nombre d'essieux ou de lignes d'essieux				
Système de suspension				
Longueur (non compris le dispo- sitif d'attelage)				
Largeur				
Date de la dernière visite tech- nique				

2.3. Ensemble (tracteur (s) et remorque (s) ou semi-remorque (s) attelée (s)).

Longueur à vide

3. Caractéristiques du convoi en ordre de marche

Nota. - Pour tout convoi dont le poids total roulant ou la charge par essieu ou ligne d'essieux excède les limites réglementaires, le demandeur doit fournir à l'appui de sa demande un schéma conforme au modèle type ci-annexé, complété par un plan de chargement indiquant le positionnement de la pièce à transporter ainsi que son centre de gravité longitudinal et transversal.

Hauteur hors-tout :

Largeur hors-tout :

Longueur hors-tout :
(y compris les dépassements) :
Dépassement à l'avant :
Dépassement à l'arrière :

Rayon de braquage du convoi.

(à mentionner pour tout convoi dont la longueur excède 35 m)
.....

Pour les convois comportant un véhicule surbaissé, indiquer :

Garde au sol :
Empattement :
Poids total roulant du convoi en ordre de marche :
.....

Ecartement et poids des différents essieux ou lignes d'essieux (14).

Poids de chaque essieu ou lignes d'essieux (en tonnes)
Distance entre essieux ou lignes d'essieux
Nombre de roues par essieu ou ligne d'essieux

4. Itinéraire (15).

4.1. *En charge.*

- Lieu de départ :
- Lieu d'arrivée :

4.2. *A vide, voyage d'approche :*

- de : à

4.3. *A vide, voyage de retour :*

- de : à

(14) Voir prescriptions du *nota* ci-dessus.

(15) Les lieux de départ et d'arrivée seront ceux du convoi « en charge ». Toutefois, le préfet qui délivre l'autorisation est habilité à instruire la demande pour l'ensemble du trajet à effectuer, y compris le voyage d'approche « à vide » et de retour « à vide » jusqu'au point d'attache des véhicules lorsque ceux-ci dépassent « à vide » les limites réglementaires.

4.4. *Détail de l'itinéraire du convoi (16).*

DEPARTEMENTS traversés.	VOIES PUBLIQUES empruntées (nature et numéro).	PRINCIPALES localités traversées.	POINTS NOIRS, P.N., ouvrages d'art, etc. (17).
<i>a) Itinéraire d'approche « à vide ».</i>			
<i>b) Itinéraire du convoi « en charge ».</i>			
<i>c) Itinéraire de retour « à vide ».</i>			

(16) S'il existe sur l'itinéraire des passages à niveau électrifiés ou difficiles à franchir (en hauteur, en largeur ou pour tout autre cause, véhicule surbaissé par exemple) le demandeur devra obtenir, *avant la date fixée pour le transport*, l'accord des services intéressés de la S.N.C.F. pour le franchissement de ces P.N.

(17) Cette colonne n'est pas à renseigner pour les itinéraires d'approche et de retour « à vide ».

5. Durée de l'autorisation .

5.1. Pour un seul voyage

- Date de départ prévue :
- Date d'arrivée prévue :

5.2. Pour plusieurs voyages .

- Durée de l'autorisation :
- A dater du :
- Nombre de voyages :
- Dates prévues :

5.3. Permanente.

- Durée de l'autorisation :
- A dater du
- Nombre et périodicité des voyages prévus :

Le pétitionnaire soussigné, certifie sous sa responsabilité qu'il a parcouru l'itinéraire en question et vérifié qu'aucun obstacle fixe, notamment dans les traversées d'agglomérations, n'empêche le passage de son convoi.

Il certifie également être en règle à l'égard de la réglementation relative à la coordination des transports.

Il certifie avoir connaissance de la réglementation en matière de transport exceptionnel.

Il s'engage formellement à ne pas y contrevenir et à respecter les conditions particulières qui seront imposées au transport.

Il reconnaît avoir été dûment averti que la violation de cet engagement pourrait entraîner le refus de tout renouvellement ou de toute nouvelle autorisation.

Transmis à M. le directeur départemental de l'équipement du département de (en deux exemplaires), ainsi qu'aux directions départementales de l'équipement des départements traversés de :

.....
.....
.....

A, le

(Qualité du signataire)

6. Justification du transport (19).

Nom (ou raison sociale) :

Adresse :

Certifie.

1° que le (les) transport (s) ne peut (peuvent) être effectué (s) que par la route (joindre rapport justificatif) (20).

2° que le (nom ou raison sociale, adresse du transporteur)

.....
est chargé de transporter pour son compte le (les) matériel (s) faisant l'objet de la présente demande (21).

qu'il (qu'elle) effectue lui- (elle-) même le transport du (des) matériel (s) visé (s) dans la présente demande (21).

3° l'exactitude des caractéristiques du (des) chargement (s) mentionnées sur la présente demande.

A, le

(Qualité du signataire)

(19) A remplir par l'entreprise ou la société qui a fabriqué le ou les matériels à transporter.

(20) A préciser, lorsque le (les) matériel (s) peut (peuvent) être normalement transporté (s) par la voie ferrée ou par la voie d'eau.

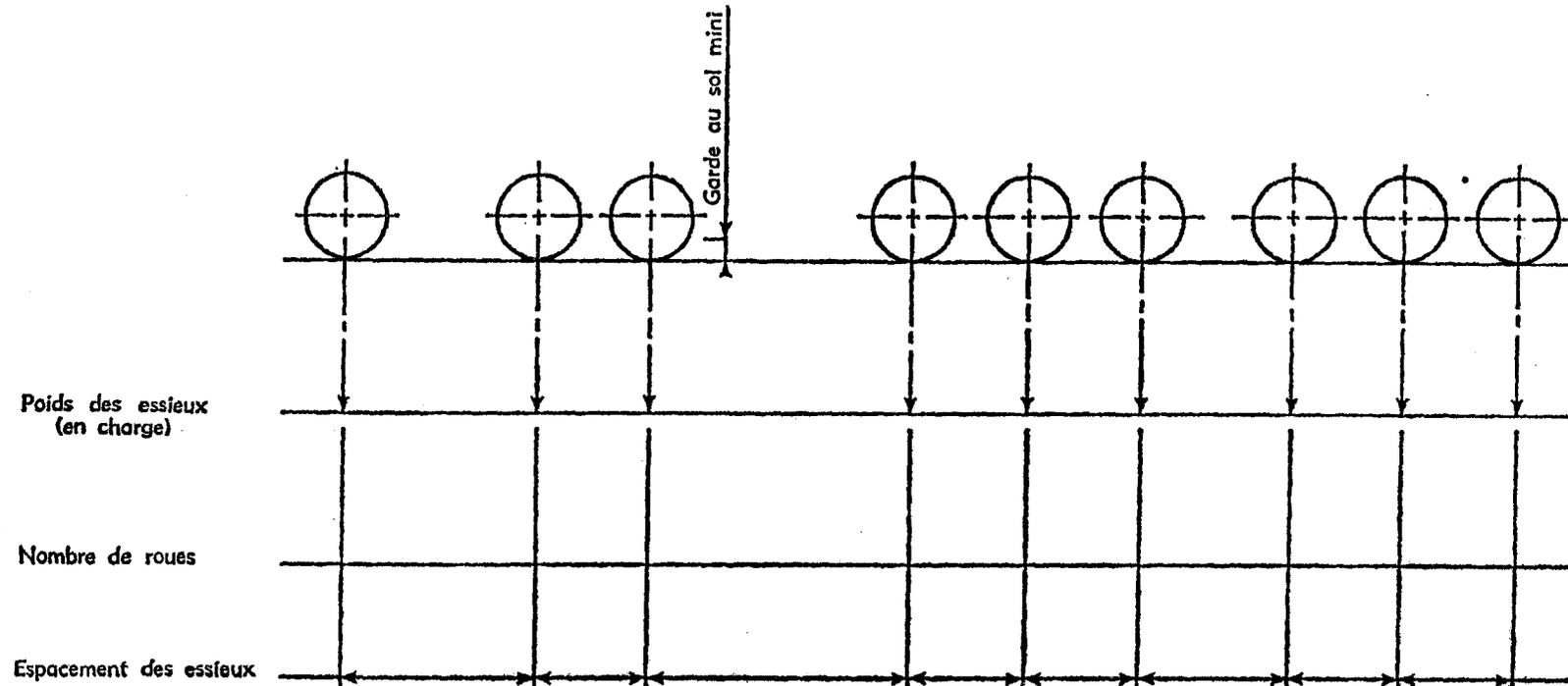
(21) Rayer la mention inutile.

ET. 75-92 bis. - 5

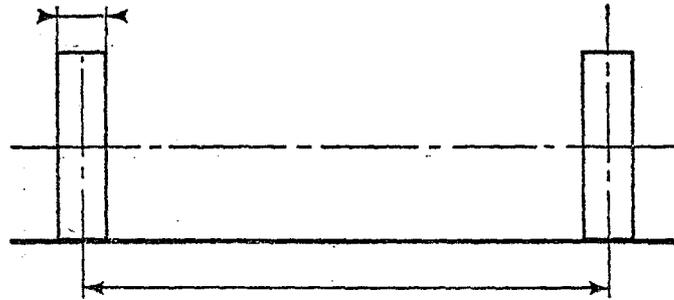
Page laissée intentionnellement blanche

ANNEXE III

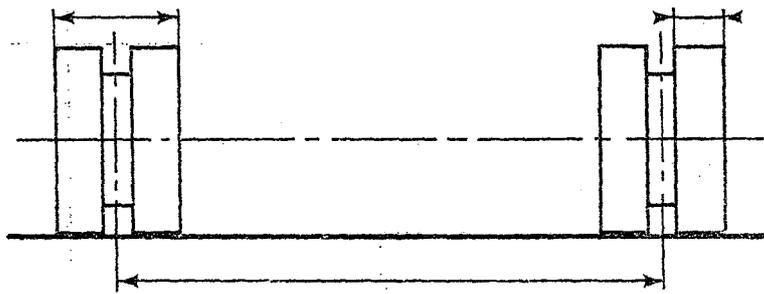
Schéma type à renseigner pour tout convoi dont le poids total roulant ou la charge par essieu ou ligne d'essieux excède les limites réglementaires fixées par le code de la route.



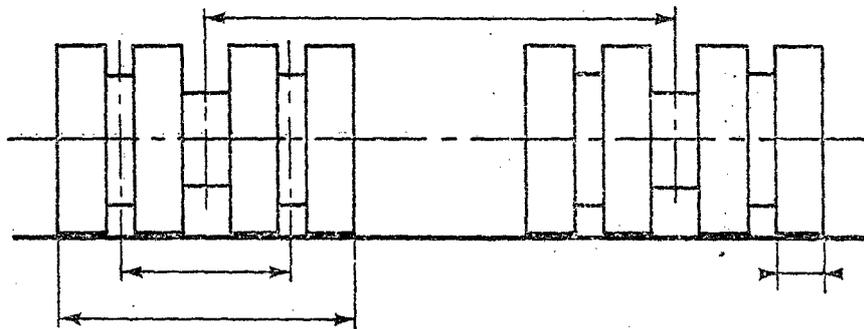
ESSIEU A 2 ROUES



ESSIEU A 4 ROUES



DEUX DEMI-ESSIEUX (8 ROUES)



ANNEXE IV

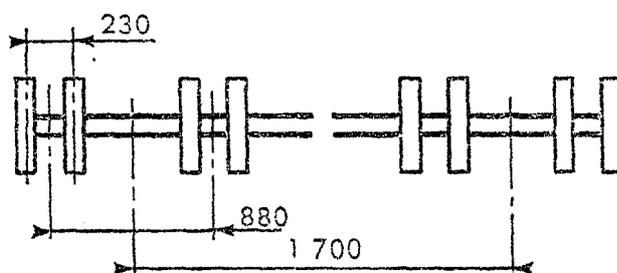
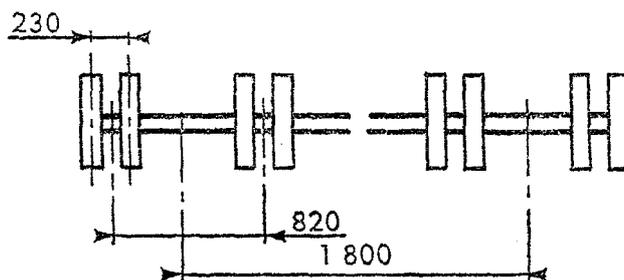
A LA CIRCULAIRE N° 75-173 DU 19 NOVEMBRE 1975.

Carte des routes nationales inscrites au schéma directeur
ayant une chaussée de 7 m et plus de largeur



ANNEXE V

Le tableau de répartition des charges maximales admissibles par ligne d'essieux des remorques et semi-remorques a été établi pour des véhicules dont les lignes d'essieux présentent l'une des configurations suivantes :



Les cotes sont exprimées en millimètres