

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 97-48 du 30 mai 1997 modifiant et complétant certaines dispositions de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 modifiée (1), relative aux conditions d'instruction et de délivrance des autorisations de transports exceptionnels et de circulation des ensembles de véhicules comportant plusieurs remorques

NOR : EQU9710091C

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications, le secrétaire d'Etat aux transports à Mesdames et Messieurs les préfets, Monsieur le préfet de police.

La présente circulaire a pour objet de compléter ou modifier la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 notamment en ce qui concerne la longueur maximale des convois de la première catégorie, les règles d'accompagnement et d'escorte applicables aux convois, l'utilisation d'une carte des itinéraires utilisables pour les convois de première catégorie, le transport des bois en grumes.

Vous trouverez ci-annexée d'une part la nouvelle rédaction (2) des chapitres I, II, III, IV et V et d'autre part les modifications apportées aux modèles d'arrêtés préfectoraux réglementaires en ce qui concerne la circulation d'ensembles agricoles, le transport de matériels de travaux publics et la circulation des ensembles de véhicules appartenant aux forains, les transports de bois en grumes.

Textes abrogés (3)

Note du 16 mars 1981 relative aux transports exceptionnels (annexe IV à la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975) ;

Note du 20 juillet 1981 relative aux transports exceptionnels soumis à l'approbation ministérielle ;

Lettre-circulaire du 15 septembre 1981 relative à la procédure de délivrance des autorisations pour l'aller et le retour en charge ;

Note du 28 juin 1982 relative aux transports exceptionnels (annexe IV à la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975). Mise à jour permanente ;

Note du 15 décembre 1982 relative aux transports exceptionnels (ensembles de véhicules appartenant aux forains). Modification de l'arrêté préfectoral réglementaire (art. 2) ;

Lettre-circulaire du 8 février 1989 relative à la signalisation des convois exceptionnels ;

Lettre-circulaire du 3 septembre 1992 relative aux charges à l'essieu.

*Le ministre de l'équipement,
du logement, des transports et du tourisme,
Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,*

A. BODON

*Le ministre de l'équipement,
du logement, des transports et du tourisme,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des transports terrestres,

H. DU MESNIL

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des libertés publiques
et des affaires juridiques,*

J.-P. FAUGERE

*Le ministre de l'industrie,
de la poste et des télécommunications,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des industries de base

et des biens d'équipement,

J.-P. FALQUE

(1) Précédentes modifications :

- circulaire n° 85-63 du 30 août 1985 ;
- circulaire n° 91-84 du 20 décembre 1991 ;
- circulaire n° 92-53 du 15 septembre 1992.

(2) Lorsque pour faciliter la lecture des parties de texte sont reprises intégralement, les sections modifiées sont imprimées en caractères gras.

(3) Les parties de ces notes qui ne sont pas caduques sont reprises dans les modifications de la circulaire.

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 plusieurs pièces de même nature, à condition que l'autre dimension et le poids restent conformes aux prescriptions du code de la route.

De même, lorsqu'un transport est exceptionnel dans deux dimensions (largeur et longueur), vous pourrez accepter qu'il soit composé de plusieurs pièces de même nature superposées, à la condition que le poids reste conforme aux prescriptions du code de la route.

Compte tenu des contraintes techniques dues aux modes de transport et de chargement des poutres de grande longueur (en béton précontraint, en acier, etc.), vous pourrez accepter que le chargement soit composé de deux poutres de même nature non superposées, même si le poids total roulant est supérieur aux prescriptions du code de la route, à la condition que soient respectées les limites maximales fixées par la présente circulaire pour les charges par essieu et la répartition longitudinale de la charge (chapitre 1^{er}, paragraphe C). Dernière phrase supprimée.

De même, les transports de grumes de grande longueur pourront faire l'objet de chargements de plusieurs pièces dans les conditions fixées par le chapitre III-A-8° à la condition que soient respectées les limites maximales fixées par la présente circulaire pour les charges par essieu et la répartition longitudinale de la charge (chapitre I, paragraphe C).

Les matériels de travaux publics, les machines et instruments agricoles ou industriels et les bateaux nécessitent pour leur transport le démontage de certains éléments. Vous pourrez accepter le regroupement de ces différentes pièces en un transport unique à condition qu'elles proviennent d'une même machine et que les caractéristiques du convoi ainsi constitué n'excèdent pas les limites d'un convoi de première catégorie. Il en sera de même pour les différentes pièces (rouleau et finisseur) constituant un atelier de mise en œuvre d'enrobés.

B. - CLASSIFICATION DES CONVOIS

Dans la présente circulaire, on désigne par « convoi exceptionnel » ou « convoi » tout véhicule ou ensemble routier qui, pour se déplacer en charge ou à vide, est soumis à la réglementation des transports exceptionnels.

Les dimensions (et le poids) d'un convoi exceptionnel sont les dimensions hors tout (et le poids total) du véhicule ou de l'ensemble routier considéré, chargement compris.

Pour l'application de la présente circulaire, les convois sont classés en trois catégories, conformément aux indications du tableau ci-après :

CONVOI AYANT UNE ou plusieurs caractéristiques dans les limites ci-après (1)	1 ^{re} CATÉGORIE	2 ^e CATÉGORIE	3 ^e CATÉGORIE
Poids total	jusqu'à 45 t	de 45 t à 70 t	supérieur à 70 t
Largeur	jusqu'à 3 m	de 3 m à 4 m	supérieure à 4 m
Longueur	jusqu'à 20 m	de 20 m à 25 m	supérieure à 25 m
(1) Les valeurs limites maximales sont incluses dans la catégorie considérée.			

C. - RÈGLES RELATIVES AUX CHARGES

Dans les tableaux a, b et c, modifier les en-têtes des colonnes relatives à la distance entre essieux en :

DISTANCE ENTRE ESSIEUX	
≥	<

CHAPITRE II

Les arrêtés préfectoraux réglementaires

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 circulation des convois sous arrêtés préfectoraux réglementaires est autorisée sous réserve des spécifications particulières précisées dans chaque arrêté sur un trajet comprenant un département et un département limitrophe à la condition que chacun des deux départements ait établi un tel arrêté et que le transport respecte les conditions fixées par chacun des arrêtés.

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 indivisibles de grande longueur ;
- bois en grumes ;
- ensembles agricoles comprenant plusieurs remorques ;
- machines agricoles automotrices et machines et instruments agricoles remorqués dont la largeur excède les limites du code de la route ;
- certains matériels et engins de travaux publics, automoteurs ou remorqués ;
- ensemble 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 et de poids des convois ;
- les réseaux autorisés ou 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 ;
- le cas échéant, la date de validité de l'arrêté.

Je vous demande de modifier les arrêtés préfectoraux afin d'ajouter un article précisant que le conducteur du convoi doit être en possession d'une copie de l'arrêté préfectoral réglementaire duquel relève son transport.

B. - DIRECTIVES PARTICULIÈRES SUR L'ÉTABLISSEMENT DES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX RÉGLEMENTAIRES

1° Transports de pièces indivisibles de grande longueur :

Texte inchangé.

2° Transports de bois en grumes :

Voir les modifications de l'annexe 1 f.

Modifier le deuxième paragraphe comme suit :

Les transports de bois en grume de grande longueur dont les dimensions ou caractéristiques excèdent les limites fixées à l'article 3 de l'arrêté réglementaire ou les transports de bois en grumes de grande longueur n'entrant pas du fait de leur itinéraire dans le cadre des arrêtés préfectoraux réglementaires sont subordonnés à la délivrance d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel suivant les prescriptions du chapitre III-A -8° de la présente circulaire.

Ajouter le paragraphe suivant :

J'appelle toutefois votre attention sur les contraintes particulières qu'engendre la fréquence de ces transports sur les ouvrages d'art et sur les chaussées. L'utilisation des voies devra donc faire l'objet d'une concertation avec les maîtres d'ouvrages concernés et je vous engage à porter une attention particulière aux ouvrages d'art. De plus, conformément aux articles L. 131-8 et L. 141-9 du code de la

voirie routière, il pourra être demandé aux entrepreneurs et propriétaires de contribuer à la réparation des dégradations causées par ces transports : en particulier, les renforcements d'ouvrages qui seraient rendus nécessaires par ces transports pourront faire l'objet d'un cofinancement avec l'ensemble des parties intéressées. Un rappel de ce principe devra être fait dans l'arrêté préfectoral réglementaire.

3° Circulation d'ensembles agricoles comprenant plusieurs remorques :

Texte inchangé.

4° Circulation des machines agricoles automotrices et des machines ou instruments agricoles remorqués dont la largeur excède la limite réglementaire :

Voir les modifications de l'annexe 1 c.

5° Circulation des ensembles de véhicules appartenant aux forains :

Voir les modifications de l'annexe 1 d.

6° Circulation et transport des matériels de travaux publics : Dans la section « Dépassement » supprimer le dernier alinéa (de « Toutefois » à « réglementaire »).

Voir aussi les modifications de l'annexe 1 e.

7° Transports de conteneurs :

Voir les modifications de l'annexe 1 g

8° Circulation des grues mobiles routières :

Texte inchangé.

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 maximal 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 l'ensemble du réseau défini sur la carte des itinéraires de transport exceptionnel de première catégorie figurant en annexe IV de la présente circulaire (1). L'arrêté délivré devra indiquer la référence à cette carte et préciser qu'elle doit se trouver à bord du véhicule. Ces autorisations 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. Les transporteurs n'effectuant pas fréquemment des transports de première catégorie ou ne souhaitant pas acquérir la carte peuvent bien sûr demander un arrêté se rapportant à un ou plusieurs itinéraires (trois au maximum).

Afin d'éviter la multiplication des demandes de raccordement entre le réseau ainsi défini et le point d'origine ou de destination du transport, le transporteur pourra effectuer ces raccordements, sous sa responsabilité, dans la limite d'un trajet ne dépassant pas 20 kilomètres, se raccordant au plus court au réseau de première catégorie et en respectant l'ensemble des prescriptions signalées relatives à la circulation des poids lourds (itinéraires poids lourds, limitation de tonnage...). Les autres raccordements devront faire l'objet d'une demande accompagnée d'un justificatif au département concerné, qui adressera l'autorisation de raccordement directement au transporteur en rappelant les références de l'arrêté qui lui a été délivré.

Le dernier paragraphe du 1° concernant la vitesse est supprimé.

(1) Cette carte est en vente au bureau des ventes du SETRA, 46, avenue Aristide-Briand, BP 100 F, 92223 Bagneux Cedex, tél. : 01-46-11-31-53 et 01-46-11-31-55, télécopie : 01-46-11-33-55.

2° Convois de la deuxième catégorie :

Texte inchangé.

3° Convois de grande longueur :

Texte inchangé.

4° Transports d'engins de travaux publics à vide :

Supprimer le dernier paragraphe.

5° Transports de conteneurs :

Texte inchangé.

6° Transports de wagons de chemins de fer :

Texte inchangé.

7° Transports de bateaux :

Le transport du (des) mât(s) sur le même ensemble que le bateau sera accepté. Dans l'hypothèse où la présence du (des) mât(s) entraînerait un relèvement de la catégorie de transport exceptionnel, la demande et l'autorisation porteront sur cette nouvelle catégorie.

Le dépassement arrière des bateaux à moteur sera autorisé, dans la limite de 3 mètres, s'il permet de diminuer la hauteur du chargement. La signalisation arrière de la remorque devra toutefois être déportée jusqu'au droit de l'arrière du bateau.

8° Transports des bois en grumes de grande longueur :

Les transports de bois en grumes de grande longueur pourront faire l'objet d'autorisations permanentes se rapportant à un ou plusieurs itinéraires dans la limite du poids de 48 tonnes à la condition que soient respectées les limites maximales fixées par la présente circulaire pour les charges par essieu et la répartition longitudinale de la charge (chapitre I, paragraphe C), pour une longueur maximale de 25 mètres et une largeur conforme aux limites du code de la route.

Le point de départ pourra être constitué par un réseau inclus dans le massif forestier en cours d'exploitation dans la limite d'un département.

J'appelle toutefois votre attention sur les contraintes particulières qu'engendre la fréquence de ces transports sur les ouvrages d'art et sur les chaussées. L'utilisation des voies devra donc faire l'objet d'une concertation avec les maîtres d'ouvrage concernés, et je vous engage à porter une attention particulière aux ouvrages d'art. De plus, conformément aux articles L. 131-8 et L. 141-9 du code de la voirie routière, il pourra être demandé aux entrepreneurs et propriétaires de contribuer à la réparation des dégradations causées par ces transports : en particulier, les renforcements d'ouvrages qui seraient rendus nécessaires par ces transports pourront faire l'objet d'un cofinancement avec l'ensemble des parties intéressées. Un rappel de ce principe devra être ajouté à l'arrêté préfectoral

Les ensembles comprenant cinq essieux pourront être autorisés pour un poids total roulant maximal de 44 tonnes. Les ensembles de six essieux pourront être autorisés pour un poids total roulant maximal de 48 tonnes.

Dans les deux cas, les véhicules devront être réceptionnés pour ce nouveau poids.

Un dépassement maximal de 3 mètres sera admis pour les seuls véhicules comprenant une remorque à trois essieux.

L'autorisation individuelle devra comporter un article précisant les conditions minimales d'arrimage dont le contenu reprendra l'article 8 de l'arrêté préfectoral réglementaire (annexe 1 f de la présente circulaire).

B. - LES AUTORISATIONS AU VOYAGE

Remplacer le dernier alinéa par le texte suivant :

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. Elle pourra être renouvelée une fois, à la demande du pétitionnaire, pour une durée identique sans procéder systématiquement à l'ensemble des consultations. L'autorisation sera visée à chaque voyage par le service qui l'aura délivrée.

CHAPITRE IV

Procédure

A. - DIRECTIVES GÉNÉRALES

Texte inchangé.

B. - DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS INDIVIDUELLES

Les autorisations de transport exceptionnel sont délivrées par le préfet du département d'origine du transport en charge sous réserve des dispositions prévues ci-après pour les convois circulant à vide (paragraphe 2) et pour certains convois bénéficiant d'autorisation permanente (paragraphe 4).

Toutefois, lorsque le chargement et l'itinéraire sont identiques, le retour en charge peut être autorisé en même temps que l'itinéraire d'aller. Il s'agit des cas suivants :

- dépannages effectués par EDF ;
- retour des pièces ayant subi un traitement industriel ;
- retour de matériels de travaux publics ;
- retour des matériels vendus à l'essai ;
- retour des matériels en provenance d'expositions, foires ou salons ;
- retour de bateaux de plaisance à la fin de la saison estivale ou de régates.

Lors de la procédure d'avis des départements traversés, la demande devra spécifier qu'elle comprend le retour en charge.

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

1. 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 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 de l'équipement du lieu de délivrance.

2. Circulation à vide

La préfecture du département de départ du convoi en charge 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.

Toutefois pour un convoi dont le déplacement à vide peut être autorisé, c'est le préfet du département de départ de ce convoi qui délivre l'autorisation correspondante. Cette disposition s'applique également aux convois dont les déplacements à vide (aller et retour) sont consécutifs à un transport effectué à l'intérieur d'un site privé.

Dans le cas d'un transport exceptionnel en charge de 3^e catégorie, le voyage d'approche à vide peut faire l'objet d'une autorisation individuelle indépendante du transport en charge sur demande du responsable du transport sur présentation d'un justificatif établi par le donneur d'ordre du transport à venir.

3. 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. Pour les convois ayant un poids total roulant supérieur aux limites du code de la route, la demande sera accompagnée d'un schéma de répartition des charges.

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.

Dans le cas d'une autorisation individuelle permanente de 1^{re} catégorie c'est le département d'immatriculation du véhicule tracteur ou du lieu d'exploitation principal de l'entreprise qui tient lieu de département de départ. La demande d'autorisation est adressée uniquement au directeur départemental de ce département.

Pour les demandes d'autorisation permanente concernant les transports de deuxième catégorie 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. Un modèle de cette attestation est fourni en annexe VI de la présente circulaire. En cas de litige, l'administration peut réclamer l'original de l'attestation.

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.

4. 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.

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 leurs 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, le service doit s'assurer que le demandeur est en règle avec les instructions et règlements en vigueur en matière de transports. Il est recommandé de recueillir l'avis de l'inspecteur régional 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 en précisant les motifs de l'allongement du délai.

5. 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 lignes 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 lignes 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 SNCF, il convient de consulter désormais 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 SNCF 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.

6. 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.

7. Refus d'autorisation

Tout refus d'autorisation, de renouvellement ou de prorogation est notifié au demandeur, avec motivation, dans les délais prévus précédemment.

Vous me rendrez compte sur le timbre de la direction de la sécurité et de la circulation routières 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 :

Supprimer ce titre ainsi que le paragraphe a) (1).

(1) Ces modifications avaient été introduites par la note du 20 juillet 1981.

Modifier le paragraphe b) comme suit :

8. Procédure d'accord préalable

L'accord préalable est destiné à permettre aux industriels de s'assurer avant d'accepter une commandé qu'ils pourront l'acheminer. Les industriels sont libres de le demander ou de s'en dispenser, puisque c'est une simple mesure conservatoire prévue dans leur intérêt.

L'accord préalable garantit à son bénéficiaire non seulement qu'un itinéraire existe mais aussi que cet itinéraire ne risque pas d'être coupé, d'ici le transport par des travaux prévisibles lors de la demande.

Les demandes d'accord préalables 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.

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 fournir dans les trois mois un avis circonstancié 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 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.

Les deux derniers alinéas sont supprimés.

CHAPITRE V

A. - RESPONSABILITÉ ET OBLIGATIONS DES TRANSPORTEURS ET DE LEURS PRÉPOSÉS

Texte inchangé.

B. - INTERDICTION DE CIRCULATION

La circulation des convois exceptionnels est interdite :

1° Sur les autoroutes sauf dérogations prévues par l'arrêté fixant les conditions d'application de l'article R. 43-4 (5° alinéa) du code de la route.

2° Sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête douze heures au lundi ou lendemain de fête six heures. Vous pouvez délivrer des dérogations pendant les périodes d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises en tenant compte des circonstances locales. Cette dérogation est délivrée dans le cadre habituel des délivrances de dérogations pour les transports de marchandises ou lors de la délivrance de l'arrêté par l'autorité signataire de l'arrêté si la date est connue de façon précise dès ce moment-là. Si le convoi traverse plusieurs départements, vous devez prendre l'avis des D.D.E. des départements traversés pendant

la période d'interdiction. Ce type de dérogation doit être délivrée de façon très restrictive pour répondre à des services d'urgence ou pour des raisons liées à des difficultés importantes de circulation.

3° Rendant les périodes et sur les itinéraires d'interdiction de circulation des transports de marchandises et de transport de matières dangereuses, définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministère des transports, aucune dérogation ne pouvant être délivrée.

4° Pendant la fermeture des barrières de dégel : cette interdiction ne s'applique que sur le réseau sur lequel sont effectivement posées des barrières de dégel et s'applique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède le tonnage fixé par la circulaire du 11 mai 1989. Elle ne peut faire l'objet d'aucune dérogation.

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 être prolongée après l'ouverture des barrières de dégel :

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

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

Les deux dernières phrases sont supprimées.

C. - RÈGLES DE CIRCULATION

1. Vitesse

Il vous appartient de fixer la vitesse des convois en fonction de leurs caractéristiques et de l'itinéraire utilisé. Cependant, en ce qui concerne les convois respectant les limites et conditions fixées dans la présente circulaire (répartition des charges et dimensions), il n'apparaît pas qu'une vitesse maximale trop faible est souhaitable du point de vue de la circulation générale. C'est pourquoi il vous est proposé d'adopter en général les vitesses suivantes dans les autorisations accordées :

Convoi de 1^{re} catégorie :

Vitesse maximale : 60 km/h sur route, vitesse relevée à 70 km/h sur les routes à grande circulation à caractère prioritaire et signalées comme telles, et 50 km/h en agglomération.

Convoi de 2^e catégorie :

Vitesse maximale : 60 km/h sur route et 40 km/h en agglomération.

Convoi de 3^e catégorie :

Vitesse maximale : 50 km/h sur route et 30 km/h en agglomération.

Pour la circulation sur autoroute la vitesse maximale est fixée à 80 km/h pour les convois de 1^{re} et de 2^e catégorie et à 60 km/h pour les convois de 3^e catégorie.

2. Circulation

Le conducteur du convoi doit suivre l'ensemble des dispositions fixées par l'autorisation qui lui a été délivrée (arrêté individuel ou arrêté préfectoral réglementaire). En particulier il est tenu de ne pas s'écarter de l'itinéraire ou des itinéraires mentionnés dans l'arrêté.

En cas d'obstacle important non prévisible entraînant l'arrêt du convoi dans un département, le responsable du convoi doit en référer à la direction départementale de l'équipement de ce département. Si cet obstacle ne peut être supprimé rapidement, le préfet de ce département peut, par arrêté spécifique, autoriser le convoi à contourner cet obstacle sur un itinéraire adapté à ce transport.

Les conducteurs doivent également :

- 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 la 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.

La place des véhicules d'accompagnement du convoi est en général de précéder le convoi s'il existe une seule voiture (voiture pilote), ou de l'encadrer s'il est prévu deux voitures. Toutefois cette disposition peut être modifiée dans les cas suivants :

- pour la circulation sur route à chaussées séparées et sur autoroute, la voiture pilote est placée à l'arrière du convoi.
- pour le passage des points difficiles de faible longueur (carrefour, pont étroit) la voiture pilote doit être placée de manière à avertir les usagers de la manœuvre du convoi. Il peut en être de même de la deuxième voiture.

D. - ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Dans le III « Caractéristiques des différents feux et dispositifs de signalisation », modifier le 6° comme suit :

6° Panneaux rectangulaires :

Les panneaux rectangulaires sont pleins de 1,50 m x 0,60 m avec l'inscription « CONVOI EXCEPTIONNEL » sur deux lignes ou de 2,30 m x 0,35 m avec l'inscription « CONVOI EXCEPTIONNEL » sur une seule ligne. Ils sont à fond jaune, les inscriptions étant de couleur noire. De nuit, ils sont soit 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, soit munis d'un film rétro réfléchissant (7).

E. - ACCOMPAGNEMENT ET ESCORTE DES CONVOIS

A l'évidence, les convois exceptionnels constituent une gêne importante pour les autres usagers de la route du fait de leurs caractéristiques physiques qui dépassent les limites fixées par le code de la route et des contraintes de progression qui en résultent (vitesse plus faible, encombrement important et difficultés de manœuvre dans les carrefours).

1. Dispositions générales

Il est donc indispensable d'imposer, en plus des dispositions particulières de signalisation et d'éclairage, que ces convois fassent l'objet de mesures d'accompagnement particulières plus ou moins importantes suivant la gêne apportée à la circulation générale.

Pour cela il est fait appel en général à une voiture pilote, complétée ou non par un deuxième véhicule placé en voiture d'accompagnement et dans certains cas à des agents motocyclistes de la gendarmerie ou de la police nationale.

L'escorte motocycliste ne doit pas être systématique car elle constitue une lourde charge pour ces services en raison des nombreuses missions prioritaires qui leur incombent. Lorsqu'elle est prescrite, le transporteur doit adresser sa demande, selon le cas, au commandant de la gendarmerie (départ en zone non étatisée) ou au service central des CRS (départ en zone étatisée), au moins huit jours francs avant la date prévue pour le transport.

Pour faire face à la diversité des situations rencontrées par un convoi au cours de son déplacement, il a été décidé de définir deux types d'accompagnement : d'une part, un accompagnement général valable sur la totalité du parcours et fonction uniquement des caractéristiques du convoi considéré, d'autre part, un accompagnement local destiné à renforcer provisoirement l'accompagnement général pour la traversée d'une agglomération ou le franchissement d'un passage difficile.

2. Accompagnement général des convois

L'accompagnement général des convois exceptionnels, qu'ils soient en charge ou à vide, est défini comme suit pour la circulation sur route :

2.1. Convois de poids inférieur ou égal à 120 tonnes

Les dispositions à prendre pour son accompagnement sont fonction uniquement des dimensions du convoi (longueur et largeur) telles qu'indiquées dans le tableau suivant :

Largeur	LONGUEUR				
	Jusqu'à 20 m	De 20 à 25 m	De 25 à 30 m	De 30 à 35 m	De 35 à 40 m
Jusqu'à 3 m	Néant	Néant	Vp	Vp	Vp + Va
De 3 à 4 m	Vp	Vp	Vp	Vp + Va	Vp + E
De 4 m à 4,5 m	Vp	Vp	Vp + Va	Vp + E	Vp + E
De 4,5 m à 6 m	Vp + E	Vp + E	Vp + E	Vp + E	Vp + E

Les valeurs des limites supérieures sont incluses dans la classe considérée.

(7) Cette modification reprend les modifications introduites par la lettre circulaire du 8 février 1989 relative à la signalisation des convois exceptionnels.

Légende :

- Vp : voiture pilote ;
- Va : voiture d'accompagnement ;
- E : escorte motocycliste.

Au-delà de 6 mètres de large ou de 40 mètres de longueur, la définition de l'escorte est laissée à votre appréciation et sera définie en fonction notamment de la difficulté de l'itinéraire.

2.2. Convois de poids supérieur à 120 tonnes

Pour tous les convois de largeur inférieure ou égale à 6 mètres et de longueur inférieure ou égale à 40 mètres l'accompagnement général sera composé d'une voiture pilote et d'une escorte de police ou de gendarmerie.

Pour les convois de caractéristiques supérieures, la définition de l'escorte est laissée à votre appréciation et sera définie en fonction notamment de la difficulté de l'itinéraire.

2.3. Cas particulier de la circulation sur autoroute

Les dispositions précédentes s'appliquent également à la circulation des convois sur autoroute, mais pour les convois dont la largeur est supérieure à 4 mètres l'accompagnement est obligatoirement composé de deux voitures. Les autres dispositions et en particulier celles relatives aux escortes ne sont pas modifiées.

3. Accompagnement local

Au cours de leur déplacement, les convois exceptionnels sont conduits à effectuer des manœuvres délicates ou à franchir des passages difficiles au milieu de la circulation générale. L'accompagnement général peut s'avérer alors insuffisant pour maintenir la circulation de l'ensemble des usagers au passage du convoi exceptionnel. Dans ce cas, il convient de compléter localement cet accompagnement général par d'autres moyens qui sont à préciser dans les avis des directions départementales de l'équipement. Pour cela, il y a lieu de considérer les cas suivants :

3.1. Cas de gêne locale et de courte durée

Il s'agit de cas où le passage du convoi ne permet pas le maintien d'une circulation normale en sens inverse. Parmi les situations de cette nature, on peut citer : la circulation sur des sections de routes étroites ou sinueuses, la traversée de zones de circulation intense (centre-ville), l'emprunt de contresens (rue, bretelle d'un échangeur, contournement d'îlots dans un carrefour), la circulation à gauche pour éviter un ouvrage de hauteur limité (potence, pont voûte, etc.) et le franchissement isolé d'ouvrages d'art étroits ou limités en charge.

Dans ce cas, une assistance des services de police ou de gendarmerie est recommandée. Elle pourra être décidée après concertation avec les services territorialement compétents. Elle doit être mise en œuvre si le convoi ne possède pas d'escorte générale de police ou de gendarmerie. Si le convoi possède déjà une escorte cette assistance complémentaire est en général superflue.

3.2. Cas de gêne locale importante

Il s'agit des cas où le passage du convoi exceptionnel ne peut se faire sans un arrêt notable de la circulation générale (avec ou sans mise en place d'une déviation). Cela peut résulter soit de travaux (dépose et repose de certains équipements tels que signalisation, câbles, etc.), soit du franchissement « isolé » d'ouvrage d'art (remorque seule).

Dans ce cas, le passage du convoi doit être accompagné de la mise en œuvre de mesures de circulation locales nécessaires, sous le contrôle des services de police ou de gendarmerie territorialement compétents et avec l'assistance des services techniques spécialisés.

4. Voiture pilote et rôle du chef de convoi

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 disposi-

tions 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, 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.

5. 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 ampliation 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.

F. - FRANCHISSEMENT DES PASSAGES À NIVEAU SNCF

Texte de l'ancien paragraphe G inchangé.

G. - OBLIGATIONS DIVERSES

Le convoi doit être en règle avec la réglementation sur le transport de marchandises (décret n° 86-567 du 14 mars 1986).

En outre, les conducteurs doivent :

- être en possession de l'original de l'arrêté d'autorisation (ou exceptionnellement d'une copie certifiée conforme par une autorité habilitée) lorsque le convoi circule sous le régime d'autorisation individuelle ;
- être en possession d'une copie de l'arrêté préfectoral réglementaire lorsque le transport circule sous ce régime ;
- 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.

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 chargé des finances, 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 les 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 E/3) (8). 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) où le point de pénétration en France (à l'importation) de manière que cette 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).

1. Transports exceptionnels internationaux

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

2. 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 accordés 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.

Les transporteurs étrangers effectuant des transports dont les points de chargement et de déchargement sont situés en France (cabotage) peuvent être autorisés si ces transports sont conformes aux dispositions du règlement CEE n° 3118/93 du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre.

(8) Bureau des procédures et des réglementations techniques, 23 bis, rue de l'Université, 75700 PARIS.

ANNEXE I a

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif au transport de pièces indivisibles de grande longueur

Inchangée

ANNEXE I b

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif à la circulation d'ensembles agricoles comprenant plusieurs remorques

Inchangée.

ANNEXE I c

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire 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

A la fin de l'article 1^{er}, ajouter le paragraphe suivant :

« Les dispositions du présent arrêté sont également applicables à la circulation des tracteurs et remorques agricoles (tracteur seul ou équipé d'un outil porté, ou attelé à une seule remorque agricole) qui, bien que réceptionnés avec une largeur conforme à l'article R. 61 du code de la route, sont équipés pour des travaux agricoles spécifiques de pneumatiques de grande largeur, ou d'un équipement de roues jumelées pour les tracteurs, à condition que leur nouveau gabarit en largeur n'excède pas trois mètres et que cet équipement de pneumatiques de grande largeur, ou de roues jumelées pour les tracteurs, soit prévu par le constructeur. »

A l'article 2, remplacer : « 25 m pour une largeur comprise entre 2,50 et 3 m », par : « 25 m pour une largeur supérieure à la limite réglementaire et inférieure à 3 m ; ».

ANNEXE I d

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif à la circulation des ensembles de véhicules appartenant aux forains

L'article 2 est modifié comme suit (1) :

Pour les déplacements des ensembles comprenant soit un véhicule articulé, soit un véhicule articulé et une remorque, soit un camion ou un tracteur avec une ou plusieurs remorques, la longueur hors tout ne devra pas dépasser :

- pour les véhicules articulés composés d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque genre « SRSP » carrossée « caravane », « bazar forain » ou « manège » : 18 mètres ;
- pour les autres véhicules articulés : 16,50 mètres ;
- pour les ensembles composés d'un véhicule articulé et d'une remorque ou d'un tracteur avec une ou plusieurs remorques, 23,50 mètres y compris la longueur du dispositif d'attelage (1,50 mètre au maximum). Dans ce dernier cas, la longueur de chaque élément pris isolément ne devra jamais excéder les limites réglementaires.

Aucun dépassement de chargement ne sera admis.

Les voitures particulières ne peuvent être attelées en remorque.

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

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

ANNEXE I e

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif à la circulation et au transport de certains matériels de travaux publics dont les dimensions et (ou) le poids total excèdent les normes réglementaires

Ajouter à la fin de l'article 2 :

c) Transport d'un atelier de mise en œuvre d'enrobés (rouleau et finisseur) à l'aide de véhicules articulés ou d'ensembles remorqués dont les caractéristiques ne doivent pas dépasser les limites suivantes :

- longueur : 22 mètres ;
- largeur : 3 mètres ;
- poids total roulant : 45 tonnes ;

(1) Ces modifications avaient été en partie introduites par la note du 15 février 1982.

- 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.

ANNEXE I f

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif au transport des bois en grumes

Modifier l'article 1^{er} comme suit :

Article 1^{er}

Dans le département de sont autorisés, sous réserve des prescriptions édictées aux articles suivants, les transports de bois en grumes répondant aux conditions fixées aux articles 2 et 3 du présent arrêté.

Modifier l'article 3 comme suit :

Article 3

Le poids en charge des véhicules visés à l'article 2 ne devra pas dépasser 44 tonnes pour les ensembles à 5 essieux, 48 tonnes pour les ensembles à 6 essieux, la répartition de la charge par essieu devant être conforme aux dispositions de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975.

Il en est de même pour la répartition longitudinale de la charge qui reste conforme aux dispositions de l'article R. 57 du code de la route.

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

- véhicule isolé : 16 mètres ;
- véhicule articulé : 22 mètres ;
- camion ou tracteur attelé d'une remorque ou d'un arrière-train forestier : 25 mètres ;
- train double : 25 mètres.

Dans le cas des convois de poids inférieur ou égal à 40 tonnes, les dépassements maximaux des grumes depuis l'extrémité arrière des véhicules ne devront pas excéder :

- 5 mètres pour les camions ;
- 7 mètres pour les véhicules attelés ;
- 7 mètres pour les trains doubles et les ensembles.

Pour les convois de poids total supérieur à 40 tonnes, un dépassement de 3 mètres sera autorisé pour les ensembles dont la remorque comporte 3 essieux.

Lorsque les remorques à grumes et des remorques du style « 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 tramer 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, devra être conforme à l'article R. 61-1 du code de la route.

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

Modifier l'article 4 comme suit :

Article 4

Tout transport de bois en grumes de grande longueur 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. En revanche, aucune autorisation ne pourra être délivrée pour les transports de bois dont le poids dépasse les limites prescrites à l'article 3.

ANNEXE I g

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif au transport de conteneurs normalisés ISO ou assimilés à l'aide d'ensembles routiers articulés dont la longueur excède la limite autorisée de 15,50 mètres

A l'article 2, remplacer « largeur hors tout : 2,50 mètres » par : « largeur hors tout : limite réglementaire ».

ANNEXE I h

Projet d'arrêté préfectoral réglementaire relatif à la circulation des grues mobiles routières immatriculées dont les dimensions et (ou) le poids excèdent les limites autorisées par le code de la route

Inchangée.

ANNEXE II

Arrêté type

Inchangée

ANNEXE III

Demande d'autorisation

Inchangée

ANNEXE IV

Cette carte est en vente au SETRA, bureau des ventes, 46, avenue Aristide-Briand, BP 100, F 92223 Bagneux Cedex, tél. : 01-46-11-31-53 et 01-46-11-31-55, télécopie : 01-46-11-33-55.

ANNEXE V

Types d'essieu

Inchangée.

ANNEXE VI

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

Confirmation de commande (Auftragsbestätigung, Confirmation of order, Confirmacion de pedido, Conferma d'ordine)

Transporteur (nom et adresse) :

Transportunternehmer (Name+Anschrift)/Haulier (Name+Address)/

Transportista (Nombre+Direccion)/Detentore de velcolo (Nome+Indirizzo)

Adresse de chargement :

Ladestelle/Loading address/
Direccion de carga/Indirizzo di carico

Adresse de livraison :

Lieferadresse/Delivery address/
Direccion de carga/Indirizzo di consegna

Nature du chargement :

Art der Ladung/Description of merchandise/
Tipo de la mercancia/Tipo della merce

Type et marque :

Typ und Hersteller/Type and trade mark/
Tipo y marca/Tipo e marca

Dimensions et poids du chargement :

Abmessugen der Ladung/Load dimensions/
Medidas de la mercancia/Dimensioni della merce

Nombre de pièces :

Anzahl der Ladung/Number of items/
Numero de mercancia/Numero colli

Nombre de voyages :

Anzahl der Transporte/Number of transports/
Numero de transportes/Numéro de viaggi

Date des transports ou période :

Transport Termine oder Zeitplan/Date of transport or period/
Fecha del transporte o periodo/Data trasporto o periodo

Date :

Datum/Date
Fecha/Date

Nom et signature :

Name+Unterschrift/Name+signature/
Nombre+Firma/Nome + Firma

Cachet du donneur d'ordre :

Stempel/Stamp/
Sello de la empresa/Timbro

336-0

Journal officiel du 27 juin 1997

657

**Avis relatif à la modification des droits de port
du Port autonome de Marseille**

NOR : *EQUK9701030V*

Le tarif n° 20 fixant le taux des droits de port du Port autonome de Marseille, qui a été affiché le 15 avril 1997 et qui sera publié au *Bulletin officiel* (1) n° 2 de 1997 de la marine marchande, entrera en vigueur dix jours après la publication du présent avis au *Journal officiel* de la République française.

(1) Ce bulletin est disponible au département Diffusion de l'Imprimerie nationale, BP 514, 59505 Douai Cedex, au prix de vente de 90 F.

336-0

Journal officiel du 27 juin 1997

656

**Avis relatif à la modification des droits de port
du port de commerce de Brest**

NOR : *EQUK9701031V*

Le tarif n° 23 fixant le taux des droits de port du port de commerce de Brest, qui a été affiché le 6 mai 1997 et qui sera publié au *Bulletin officiel* (1) n° 2 de 1997 de la marine marchande, entrera en vigueur dix jours après la publication du présent avis au *Journal officiel* de la République française.

(1) Ce bulletin est disponible au département Diffusion de l'Imprimerie nationale, BP 514, 59505 Douai Cedex, au prix de vente de 90 F.

336-0

Journal officiel du 28 juin 1997

658

**Avis relatif à la modification des droits de port
du port de commerce de Fort-de-France**

NOR : *EQUK9700690Z*

Le tarif fixant le taux des droits de port du port de commerce de Fort-de-France qui a fait l'objet d'un avis publié au *Journal officiel* du 27 avril 1997 porte le numéro 16 (et non le numéro 18 comme il avait été indiqué dans l'avis précité).