

- la Fédération française des organisateurs, commissionnaires de transport ;
- la Fédération nationale des transports routiers ;
- la Fédération de l'affrètement routier ;
- le Groupement national des transports combinés ;
- l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles ;
- l'Union des transports publics.

Art. 2. - Chaque organisme professionnel cité à l'article 1<sup>er</sup> soumet à l'agrément du ministre la désignation d'un correspondant national pour le représenter.

Art. 3. - A chaque niveau zonal, régional et départemental, après concertation entre eux, les organismes professionnels cités à l'article 1<sup>er</sup> soumettent à l'agrément du préfet la désignation d'un ou de plusieurs correspondants.

En l'absence de propositions de la part des organismes professionnels, le préfet désigne le ou les correspondants de son choix.

Les correspondants ainsi désignés représentent l'ensemble des organismes professionnels précités auprès des chefs de service de défense de zone pour l'équipement et les transports, des directeurs régionaux et des directeurs départementaux de l'équipement.

Art. 4. - Les correspondants nationaux, zonaux, régionaux et départementaux apportent leurs concours au commissaire aux transports terrestres et à ses représentants pour la préparation, en tout temps, et l'exécution, notamment dans les cas prévus aux articles 2 et 6 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, des mesures nécessaires pour satisfaire les besoins des ministres utilisateurs.

Art. 5. - Le concours apporté par les organismes professionnels de transport routier comporte notamment :

- la participation à la préparation des entreprises à leur mission de défense (en particulier pour le recensement des entreprises et de leurs moyens) ;
- des études statistiques qui peuvent leur être confiées par le commissaire aux transports terrestres, réalisables par la seule exploitation des travaux de l'espèce effectués en temps normal ;
- une aide pour l'exécution des transports de défense, en particulier pour la recherche d'entreprises susceptibles d'être désignées.

Art. 6. - Le commissaire aux transports terrestres est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 septembre 1992.

Pour le ministre et par délégation :  
Le commissaire général aux transports,  
J.-M. MARTIN

1466 *Journal officiel* du 9 octobre 1992 4-0

**Arrêté du 30 septembre 1992 portant nomination au conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône**

NOR : EQU9201298A

Par arrêté du secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux en date du 30 septembre 1992, M. Gressier (Claude), directeur des transports terrestres, est nommé commissaire du Gouvernement auprès du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône.

Il peut se faire suppléer par M. Renvoisé (François), ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé de la sous-direction des transports par voies navigables à la direction des transports terrestres.

1467 *Journal officiel* du 9 octobre 1992 2-3

**Arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1992 relatif à une situation administrative (aviation civile et météorologie nationale)**

NOR : EQUA9201230A

Par arrêté du Premier ministre et du ministre de l'équipement, du logement et des transports en date du 1<sup>er</sup> octobre 1992, M. Filosa (Jean-Baptiste), administrateur civil affecté au ministère de l'équipement, du logement et des transports (aviation civile et météorologie nationale), est mis à disposition au service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française en qualité d'adjoint au directeur, pour une période de deux ans à compter du 22 août 1992, au titre de la mobilité.

MELT 92/28. - 20 OCTOBRE 1992

1468 Non parue au *Journal officiel* 392-0

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

Direction de 18 sécurité  
et de la circulation routières

**Circulaire n° 92-53 du 15 septembre 1992 modifiant certaines dispositions de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 modifiée, relative aux conditions d'ins-truction et de délivrance des autorisations de transports exceptionnels**

NOR : EQU9210139C

Objet :

- Transports exceptionnels ;
- Chargement de plusieurs pièces ;
- Interdictions de circulation.

Références : articles R. 47 à R. 68 du code de la route.

*Le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique, le ministre de l'équipement, du logement, et des transports, le ministre de l'industrie et du commerce extérieur à Mesdames et Messieurs les préfets ; Monsieur le préfet de police.*

La présente circulaire a pour objet de compléter les dispositions prévues par la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 modifiée, en ce qui concerne le chargement de plusieurs pièces et les interdic-tions de circulation.

**I. - Chargement de plusieurs pièces**

La circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 contenait, dans son chapitre I<sup>er</sup>, paragraphe A - définition du transport exceptionnel -, un alinéa concernant la possibilité d'accepter des transports composés de deux ou trois pièces.

Cette dérogation au principe d'unicité du chargement s'est néanmoins avérée trop limitative pour le transport de poutres de grande longueur et des dérogations ont été acceptées au cas par cas pour tenir compte de contraintes techniques.

Le texte ci-après annule et remplace le dernier alinéa du para-graphes A du chapitre I<sup>er</sup> de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 modifiée :

« 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 la 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 dimen-sions (largeur et longueur), vous pourrez accepter qu'il soit composé de plusieurs pièces de même nature superposées, à la condition que le poids reste conformé aux prescriptions du code de la route.

Compte tenu des contraintes techniques dues aux modes de trans-port et de chargement des poutres de grande longueur (en béton précontraint, en acier, etc.), vous pourrez accepter que les charge-ments de ce type soient composés de deux poutres, 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 longi-tudinale de la charge (chapitre I<sup>er</sup>, paragraphe C). De plus sous cette même condition, vous pourrez accepter que les chargements soient composés de plus de deux poutres, non superposées, lorsque les convois ainsi constitués auront une largeur ne dépassant pas la limite fixée par le code de la route (art. R. 61-1<sup>er</sup>).

« 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 regrou-pement 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. »

**II. - Interdictions de circulation**

La circulation des convois exceptionnels est soumise aux interdic-tions générales prescrites par le paragraphe B du chapitre V de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975. Mais il s'avère nécessaire d'y apporter certains aménagements pour tenir compte des éléments suivants :

- nouvelles règles de circulation sur autoroutes définies par l'ar-rêté du 22 août 1989 (J.O. du 16 septembre 1989) ;

- dispositions concernant les interdictions de circulation des véhicules de poids lourds, et notamment celles qui font l'objet chaque année de mesures d'interdictions spécifiques fixées par arrêté ;

- suppression de toute référence au « plan primevère » dans les arrêtés d'autorisation des transports exceptionnels, conformément à l'arrêté type figurant à l'annexe III de la circulaire n° 75-173 du 19 novembre 1975 modifiée.

Compte tenu de ces éléments, le paragraphe B du chapitre V de la circulaire visée ci-dessus est modifié comme suit en ce qui concerne les textes des 1°, 2° et 3° :

« 1° Sur les autoroutes sauf dérogations prévues par l'arrêté du 22 août 1989.

« 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.

« 3° Pendant les périodes et sur les itinéraires d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses, définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre des transports. »

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

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité et de la circulation routière,  
J.-M. BÉRARD*

*Le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques,  
J.-M. SAUVÉ*

*Le ministre de l'industrie et du commerce extérieur,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur général de l'industrie,  
D. LOMBARD*

**1469** Non parue au *Journal officiel* **379-0**

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

*Direction des transports terrestres*

**Circulaire n° 92-21 du 23 septembre 1992 sur la modification de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.)**

NOR : *EQU9210050C*

*Le ministre de l'équipement, du logement et des transports à Messieurs les préfets de région ; Messieurs les préfets de département ; Messieurs les directeurs régionaux et départementaux de l'équipement (sous couvert de Messieurs les préfets de région et de département [pour attribution] ; Messieurs les fonctionnaires de l'inspection du travail des transports (pour information).*

Le comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe de la C.E.E. - O.N.U. a adopté le 1<sup>er</sup> février 1991 le projet d'amendements présenté par la Norvège en juillet 1990. Aucune objection n'ayant été présentée par les pays signataires de l'A.E.T.R., l'accord est entré en vigueur le 24 avril 1992. Toutefois le décret n° 92-1006 du 21 septembre 1992 vient d'être publié au *Journal officiel* du 23 septembre 1992 afin d'en permettre l'application sur le territoire français.

Celui-ci modifie fondamentalement l'accord signé le 1<sup>er</sup> juillet 1970 à Genève. L'accord révisé est en effet calqué sur les règlements C.E.E. n°s 3820-85 et 3821-85 modifié du 20 décembre 1985. Les définitions, les normes de conduite et de repos, les véhicules exemptés, ont été alignés sur les règlements européens. Seul le dispositif de contrôle diffère dans la mesure où le livret individuel de contrôle peut encore être utilisé par les pays parties à l'accord non membres de la C.E.E., au lieu et place de l'appareil de contrôle, pendant les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'accord révisé. Toutefois, après cette période transitoire, l'appareil de contrôle deviendra obligatoire.

La révision de l'A.E.T.R. va donc dans le sens d'une harmonisation indispensable des conditions de concurrence avec les pays de l'Europe de l'Est et devrait contribuer à faciliter les contrôles des transporteurs étrangers.

\*  
\* \*

Les nouvelles dispositions peuvent être analysées de la façon suivante :

- article 1<sup>er</sup> : les définitions s'alignent pour celles du transport par route, de la semaine et du repos journalier sur le règlement n° 3820-85. La semaine devient calendaire et donc fixe, le repos journalier est défini comme toute période ininterrompue d'au moins une heure, pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps ;

- article 2 : celui-ci précise quels sont les véhicules exemptés de l'application de l'A.E.T.R. Treize catégories de véhicules, qui sont exactement les mêmes que celles visées à l'article 4 du règlement n° 3820-85, ne sont plus soumises à l'A.E.T.R. L'A.E.T.R. ayant un champ d'application international et non interne à la différence du règlement européen, il n'y a pas lieu de prendre de dérogations en ce sens ;

- article 3 : le champ d'application géographique qui est présenté sous forme de tableau en annexe doit être rapproché du paragraphe 2 du règlement n° 3820-85.

Le règlement C.E.E. s'applique aux transports par route effectués par des véhicules immatriculés dans la C.E.E. à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les Etats membres.

L'A.E.T.R. s'applique, à la place du règlement n° 3820-85, aux transports internationaux effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, c'est-à-dire de pays non C.E.E. signataires de l'A.E.T.R., ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un Etat membre de la C.E.E. ou dans un des pays tiers parties à l'accord. Par exemple le conducteur d'un véhicule immatriculé en Grande-Bretagne se rendant en Grèce, via l'Autriche pays tiers partie à l'accord, doit observer les dispositions de l'A.E.T.R. sur l'ensemble du trajet.

Enfin les dispositions de l'A.E.T.R. relatives à l'âge minimal des équipages, aux temps de conduite et de repos et à l'appareil de contrôle s'appliquent également aux transports effectués en provenance ou à destination d'un pays non signataire de l'A.E.T.R. à bord de véhicules immatriculés dans ces mêmes pays pour tout trajet effectué à l'intérieur de l'A.E.T.R. et donc de la Communauté. Par exemple le conducteur d'un véhicule suisse, pays qui ne fait actuellement pas partie de l'A.E.T.R., allant de la Suisse en Espagne, via la France, doit appliquer l'A.E.T.R. dès lors qu'il rentre sur le territoire français.

Cette interprétation de l'article 2-2 du règlement a été confirmée par la Commission des communautés européennes par courrier du 28 novembre 1991.

En conséquence, lorsqu'une infraction aux dispositions de l'A.E.T.R. sera constatée, il conviendra de viser comme textes normatifs l'A.E.T.R. et l'article 2-2 du règlement C.E.E. n° 3820-85, ainsi que l'article précis auquel il a été contrevenu et le numéro du code Natinf correspondant ;

- article 6 : la définition de la conduite journalière est strictement la même que celle du règlement européen. La durée maximale de conduite journalière est aussi de neuf heures et peut être portée à dix heures deux fois par semaine calendaire.

La règle de six périodes ou jours de conduite consécutifs est reprise, ainsi que la possibilité de ne prendre de repos hebdomadaire qu'après douze jours de conduite ou périodes pour les transports occasionnels internationaux de voyageurs.

La durée maximale sur deux semaines consécutives est ramenée de 92 heures à 90 heures à l'instar du règlement n° 3820-85 :

- article 7 : la durée de la conduite continue et des interruptions ainsi que leur définition sont similaires à celles du règlement européen ;

- article 8 : la durée minimale du repos journalier est fixée à onze heures par période de vingt-quatre heures. Il peut-être réduit sous réserve de compensations et fractionné.

La durée du repos hebdomadaire est fixée à quarante-cinq heures consécutives. Elle peut être réduite comme dans le règlement C.E.E.

- articles 10 et 13 : l'article 10 impose comme dispositif de contrôle l'appareil de contrôle dont les conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle sont décrites en annexe. Le nombre de feuilles d'enregistrement (disques) que le conducteur doit présenter lors d'un contrôle sur route est le même que celui prévu par le règlement européen, à savoir les disques de la semaine en cours et le disque du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit. La durée de conservation des disques par l'entreprise est également d'au moins un an après leur utilisation.

Toutefois, l'article 13 de l'A.E.T.R. a prévu des dispositions transitoires, l'appareil de contrôle ne devenant obligatoire pour les Etats tiers parties à l'accord que dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'accord révisé. En attendant, les conducteurs de ces Etats pourront utiliser le livret individuel de contrôle prévu à l'ancien article 12.

Les conducteurs de véhicules immatriculés dans la C.E.E. sont bien entendu soumis à l'appareil de contrôle en trafic intracommunautaire, mais lors d'un trajet relevant de l'A.E.T.R., ils pourront pendant la période transitoire de trois ans présenter un livret individuel de contrôle à défaut de disque.