

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

244. BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII<sup>e</sup>)  
CODE POSTAL 75776 PARIS CEDEX 16  
Téléphone : 644-39-93 – Télex 250038F

-----  
Sous-Direction de l'Entretien  
de la Réglementation  
de la Voirie et du Contentieux  
-----

R/EG.3

PARIS. LE 20 JUILLET 1983

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

à

Messieurs les Commissaires de la République  
(Directions Départementales de l'Équipement)

O B J E T : Transports Exceptionnels.

P. J. : Lettre-circulaire du 23/3/71 (réseau E)  
Lettre-circulaire du 14/8/74 (réseau C)  
Carte des réseaux C et E  
Document du SETRA (définition des convois-types et  
règles pour la. vérification des ouvrages d'art).

La présente instruction a pour objet de préciser la politique de la Direction des Routes en matière de Transports Exceptionnels. Elle indique :

- Les textes et les principes directeurs de l'action de la Direction des Routes.
- Le régime des réseaux dits E et C.
- La définition des convois-types.
- Les règles techniques pour la vérification des ouvrages d'art existants ou à construire.
- La conduite à adopter pour le renforcement d'ouvrages existants ou les constructions d'ouvrages neufs sur les itinéraires définis ci-dessus (C et E)

## I - Le développement des transports exceptionnels

Les nouvelles techniques industrielles ont pour conséquence un accroissement considérable, en volume et en poids, de la production des usines en matériels nouveaux et en biens d'équipements destinés aux diverses branches de l'activité économique.

L'acheminement de cette production, constituée par des masses indivisibles, vers les lieux de destination ou les ports d'embarquement a pour résultat une augmentation très sensible du nombre des convois exceptionnels.

La route est le plus souvent l'unique moyen de transport utilisable en raison de certaines inadaptations des voies ferrées et navigables. L'étendue du réseau et sa densité permettent presque toujours de trouver une solution aux problèmes de transports. Toutefois la situation du réseau routier est en perpétuelle évolution. Les renforcements des chaussées diminuent les hauteurs libres sous les ponts. La réalisation des voies nouvelles et surtout des autoroutes risque d'entraîner la coupure d'itinéraires utilisés par les transports lourds. Enfin l'évolution des techniques a provoqué un accroissement considérable des dimensions et poids des convois les plus lourds qui fait que la route, malgré sa diversité et sa souplesse, a dans certaines hypothèses des difficultés à répondre immédiatement aux besoins.

## II - Les textes et les principes directeurs de l'action de la Direction des Routes

La Direction des Routes est chargée de la construction et de l'entretien d'un réseau routier qui doit permettre d'assurer dans de bonnes conditions de sécurité la circulation générale.

Cette circulation est constituée par les millions de véhicules légers ou de poids lourds qui roulent quotidiennement. Il existe nécessairement un rapport étroit entre les caractéristiques des chaussées et le trafic qu'elles supportent. C'est le code de la route qui fixe les règles de la circulation et qui définit le gabarit et le poids réglementaire des véhicules pour lesquels les routes sont conçues et aménagées. Lorsque ces caractéristiques réglementaires sont dépassées, il y a transport exceptionnel et le code de la route prévoit qu'un "arrêt d'autorisation" fixe les conditions spéciales de cette circulation.

La Direction des Routes n'a donc aucune obligation de prévoir ou d'aménager des itinéraires de capacités "exceptionnelles" permettant le passage de convois de très grands gabarits ou poids. D'ailleurs quel que soit l'accroissement du nombre de ces convois, ils ne constituent qu'une infime partie du trafic total et la circulation générale ne tirerait aucun profit d'aménagements coûteux qui ne bénéficieraient qu'à une catégorie très limitée de transports. En tout état de cause, la rentabilité de ces aménagements spéciaux reste très discutable puisque :

- Le choix des liaisons peut toujours être critiqué ou contesté et l'évolution des circonstances économiques rend inévitablement certains choix caducs.

- Le progrès des techniques est tel que les capacités des itinéraires se trouvent très vite dépassées.

Des instructions techniques fixent les conditions d'aménagement des routes et autoroutes et elles ne sauraient tenir compte de la circulation des transports exceptionnels puisqu'aucune disposition législative ou réglementaire n'a reconnu l'existence d'un réseau spécialisé.

Il convient de préciser :

- que la hauteur libre sous les ouvrages qui surplombent une chaussée est déterminée par ces instructions techniques. Cette hauteur est différente selon la nature des voies.

- que le code de la route définit la longueur, la largeur, le poids (total ou par essieu) que doivent avoir les véhicules pour être réglementaires et circuler normalement, mais qu'il reste muet sur la hauteur. Ainsi un véhicule dont toutes les autres dimensions sont réglementaires pourra circuler librement quelle que soit sa hauteur ; la seule obligation du conducteur étant de s'assurer qu'il peut passer sous les ouvrages d'art. De son côté l'Administration doit simplement (art. 3.2. du Code) signaler les ouvrages d'un tirant d'air inférieur à 4 mètres,30 (précision apportée par l'instruction sur la signalisation routière).

## III - Le régime des réseaux dits "E" et "C"

Il est essentiel de rappeler encore une fois que les réseaux dont il va être question n'ont aucune existence officielle, l'appartenance d'une route à tel ou tel réseau n'entraînant aucune obligation en droit. Il s'agit simplement de liaisons utilisées en fait par les convois exceptionnels et déterminées à la suite des travaux poursuivis en commun par les professionnels et l'Administration et d'une enquête auprès des DDE et des C.E.T.E.

L'intérêt de cette notion officieuse de réseaux est donc purement pratique : elle permet l'application des solutions ponctuelles ou contractuelles que l'Administration a mis au point pour éviter l'aggravation de la situation. Ce sont ces solutions qui vont être exposées maintenant :

### Le Réseau E

Le réseau E est un réseau de routes qui devraient en principe permettre le passage des convois du type E et assurer ainsi l'acheminement vers un port ou une voie navigable des grosses masses indivisibles produites par l'industrie lourde. La détermination des liaisons nécessaires a été faite à la suite d'une demande du Ministère de l'Industrie, et a demandé de nombreuses études, menées en étroite collaboration avec la profession, dont les résultats ont été discutés au sein de deux groupes de travail composés de tous les ministères intéressés, des industriels et des transporteurs. On distingue de ce réseau les itinéraires dits "Super E" qui sont constitués par les antennes routières qui n'intéressent qu'une seule usine. Le régime de ces itinéraires Super E n'a pas à être abordé dans le cadre de cette instruction et pourra faire l'objet de développements ultérieurs.

Les conclusions de ces travaux sont toujours valables et ont été réactualisées. Elles n'ont cependant pas abouti à la réalisation d'un réseau lourd spécialisé en raison du refus des industriels de participer au montant réel du coût des travaux d'aménagement.

Devant l'importance de la charge financière ils ont préféré les interventions ponctuelles à une solution globale dont la mise au point était trop complexe.

Les règles à suivre en ce qui concerne ce réseau sont les suivantes. Elles ont été fixées par une circulaire du 23 mars 1971, rappelée le 22 octobre 1974, dont les dispositions sont toujours en vigueur.

En cas de travaux susceptibles d'entraîner une coupure ou une diminution de capacité d'un itinéraire de ce type, la D.D.E. intéressée doit en aviser sans délai la Direction des Routes, sous le timbre du bureau R/EG.3, en précisant le coût des aménagements spéciaux qui permettraient d'éviter cette coupure (tirant d'air supplémentaire par exemple).

Ce bureau, qui est chargé des relations avec les administrations et les professionnels concernés, demande à ces derniers s'ils acceptent de participer au financement de ces aménagements spéciaux. Cette procédure permet ainsi d'informer les intéressés qui ont le choix entre deux solutions :

- se désintéresser du problème, ce qui équivaut à un abandon volontaire de la liaison ;
- rechercher avec l'Administration une solution satisfaisante en proposant de prendre en charge une partie des dépenses supplémentaires d'aménagement.

Deux itinéraires avec participation de la profession ont été aménagés : LE CREUSOT-CHALON et GRENOBLE-LYON. On peut encore citer, en cours de réalisation, la liaison VALENCIENNES-ORCHIES dans le Nord.

Au réseau E s'ajoutent les itinéraires réalisés, avec un financement d'E.D.F., pour la desserte des sites de centrales nucléaires.

### Le réseau C

C'est en 1974, à la demande de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers, que l'étude d'un réseau susceptible d'admettre la circulation de convois exceptionnels du type C a été entreprise (circulaire du 14 août 1974). Dans un premier stade ont été déterminés des itinéraires pouvant accepter, uniquement du point de vue géométrique, la circulation du convoi-type "C tracé".

D'un point de vue pratique, l'appartenance d'une route au réseau C n'entraîne, comme il a été dit, aucune obligation légale ou contractuelle pour la Direction des Routes. Les études entreprises, tant du point de vue tracé

que du point de vue ouvrages d'art, seront nécessairement longues et sont motivées par deux sortes de considérations :

- Elles ont un intérêt pratique pour les services appelés à délivrer les autorisations de transports exceptionnels, en leur permettant de connaître les itinéraires susceptibles d'être utilisés.

- Elles permettent à la Direction des Routes de poursuivre le dialogue avec les professionnels du transport. En effet après les solutions empiriques retenues pour le réseau E, il était évident que les fédérations de transporteurs chercheraient à obtenir des avantages équivalents. La F.N.T.R. demandait dès 1974 que les routes utilisées, selon elle, par les convois C fassent l'objet de mesures de sauvegarde. Il n'était pas possible de discuter sérieusement avant de faire le point de la situation.

#### IV - La définition des convois-types et les règles techniques de vérifications des ouvrages d'art

Les convois-types D et E définis par le titre II du fascicule 61 du C.P.C. du 28 décembre 1971 ne correspondent plus aux convois réels. La Direction des Routes a demandé au S.E.T.R.A. d'étudier de nouveaux convois-types, en liaison avec la Profession. Les résultats de cette étude se trouvent dans le document S.E.T.R.A. annexé à la présente instruction.

Ces nouveaux convois-types C, D et E seront les seuls à prendre en compte, le cas échéant, pour tout calcul d'ouvrages d'art. L'article 10 du titre II du fascicule 61 du C.P.C. est suspendu dans son application.

Le même document S.E.T.R.A. donne des règles de vérification pour les ouvrages d'art existants ou à construire.

La diffusion de ces documents ne veut absolument pas dire que, sur les itinéraires C, tous les ouvrages doivent être calculés ou réalisés pour le convoi type C et que, pour les itinéraires E, ils doivent répondre aux caractéristiques du convoi E. Il s'agit simplement de porter à votre connaissance des éléments qui vous permettront de chiffrer le surcoût des ouvrages spéciaux par rapport aux ouvrages normaux et d'adopter une position comme il est précisé au V ci-dessous.

#### V - La conduite à adopter pour le renforcement d'ouvrages existants ou pour la construction d'ouvrages neufs sur les itinéraires C et E

(à l'occasion notamment des instructions mixtes)

Il vous appartient donc désormais :

##### Sur le réseau dit "C"

Dans de nombreux cas de renforcement d'ouvrages existants pour leur permettre de supporter les charges A et B du titre II du fascicule 61 du C.P.C. ou de construction d'ouvrages neufs, il est possible de tenir compte des convois exceptionnels pour un surcoût de dépense minimale ne dépassant pas la somme à valoir des travaux à exécuter. La Direction des Routes accepte en principe de prendre en compte les convois exceptionnels pour les itinéraires du réseau C si cette condition de coût est remplie. Vous pouvez donc proposer, à l'occasion de travaux de renforcement ou de construction d'ouvrages d'art, de tenir compte des convois exceptionnels sur les itinéraires C si le surcoût de dépense reste dans la limite des sommes à valoir des travaux.

Lorsque le coût excède la limite fixée ci-dessus, vous me signalerez le cas en indiquant les raisons et le montant du surcoût de dépense. Ceci permettra à la Direction des Routes de prendre une décision motivée avec possibilité de consulter les organismes professionnels intéressés pour leur demander éventuellement une participation.

En ce qui concerne les ouvrages d'art situés sur des sections du réseau C appartenant à des voiries départementales ou communales, il vous appartiendra d'informer les autorités responsables de ces ouvrages du problème.

Il importe en effet qu'une continuité des itinéraires soit assurée et l'accord de ces autorités pour prendre en charge les dépenses correspondantes constitue un élément indispensable et préalable à toute décision de ma part.

Sur le réseau dit "E"

Normalement, par application de la circulaire du 23/3/71 précitée, ma Direction (bureau R/EG.3) a déjà dû être informée par vos soins et doit donc être en mesure de vous faire connaître la conduite à suivre.

Si cette procédure n'avait pas été déclenchée vous devriez donc immédiatement m'en aviser avec les conditions prévues par ladite circulaire de 1971.

En tout état de cause vous pouvez, comme sur le réseau C, tenir compte des convois exceptionnels si le surcroît de dépenses reste dans la limite des sommes à valoir des travaux.

\* \*  
\*

Les itinéraires C et E sont représentés sur la carte jointe en annexe. Cette carte a été établie sur la base de renseignements déjà anciens et il est possible qu'à la suite de travaux effectués depuis sur le réseau routier, le tracé de ces itinéraires ait subi des modifications locales et doive de ce fait être précisé. Je vous demande en conséquence de m'informer avant le 30 septembre 1983 de toutes les corrections de tracé nécessaires. Vos propositions devront le cas échéant être faites en accord avec les D.D.E. voisines de manière à maintenir la continuité des liaisons. Elles me permettront d'établir une carte définitive dont la mise à jour sera faite régulièrement.

\* \*  
\*

Lorsque la demande de prise en compte de convois exceptionnels concerne un ouvrage ne figurant sur aucun des réseaux (C ou E), vous ne devez lui donner aucune suite, sauf si les intéressés (industriels ou transporteurs) s'engagent à supporter intégralement la dépense correspondante.

Par délégation :  
LE DIRECTEUR DES ROUTES,

**Jean BERTHIER**

