

## **Arrêté portant autorisation de portée locale (APL) pour effectuer un transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules**

**Le Préfet de la région Champagne-Ardenne,  
Préfet de la Marne,**

Vu :

- le code de la route, notamment les articles L. 110-3, R. 433-1 à R. 433-6 et R. 433-8,
- le code de la voirie routière,
- l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules,
- l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente,
- l'arrêté du 26 juillet 1983, relatif à la circulation des grues automotrices,
- l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention d'urgence et des véhicules à progression lente,
- l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque,
- l'avis du 11 mai 2009 de la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord.

Sur proposition de monsieur le Directeur départemental de l'Équipement :

### **ARRÊTE**

#### **ARTICLE 1. Champ d'application**

Les transports de marchandises ou la circulation de certains véhicules présentant un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions ou de leur masse, autorisés par le présent arrêté conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, dans le département de la Marne, sont visés à l'article 2 du présent arrêté.

#### **ARTICLE 2. Transports autorisés**

Sont exclusivement concernés le transport de marchandises et la circulation de véhicules décrits ci-dessous.

Les caractéristiques maximales décrites dans les articles ci-après concernent le convoi en ordre de marche.

##### **ARTICLE 2-1. Transport de pièce indivisible de grande longueur**

Le transport concerne l'acheminement de pièces indivisibles de grande longueur d'un usage courant dans la construction et l'équipement : tels que fers, poteaux, poutres, etc..

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un camion porte-fer :
  - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel du chargement de 3 m à l'arrière et de 3 m à l'avant si le dépassement arrière n'est pas suffisant ;
  - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un transport effectué à l'aide d'un ensemble routier :
  - longueur hors tout : 25 m incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m (rallonge télescopique arrière incluse) ;
  - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

Le chargement peut être composé de plusieurs pièces de même nature compte tenu des contraintes techniques dues au mode de transport et de chargement de certaines pièces de grande longueur (en béton précontraint, acier, ...) et sur justification technique.

**ARTICLE 2-2. Transport de bois en grume**

Le bois en grume est défini comme étant tout bois abattu, ébranché, propre à fournir du bois d'œuvre ou d'industrie. Seul le transport du bois en grume en pièces de grande longueur, qui ne peut être effectué qu'à l'aide de véhicules excédant les limites générales du code de la route en longueur pour en préserver la valeur marchande, est autorisé.

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- longueur hors tout :
  - 15 m pour un véhicule isolé incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m ;
  - 25 m pour un ensemble routier constitué d'une semi-remorque attelée à un tracteur, incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m ;
  - 25 m pour un ensemble routier constitué d'un arrière-train forestier attelé à un tracteur incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 7 m ;
- aucun dépassement du chargement à l'avant n'est autorisé ;
- largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
- hauteur : 4 m, aucune pièce ne doit dépasser de plus de 0,20 m l'arase supérieure des ranchers, hors matériel de manutention ;
- masse totale roulante : 44 000 kg sur 5 essieux et à 48 000 kg sur 6 essieux ;
- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

**Les conditions suivantes doivent être remplies par les véhicules :**

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

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

Toutes les précautions seront prises pour que les chargements des véhicules ne puissent être la cause d'accrochages ou d'accidents. Les grumes ne doivent pas traîner sur le sol, quel que soit le profil de la route ni dépasser l'arrière de la remorque (timon télescopique exclu) de plus du tiers de leur longueur.

Les aménagements minimaux suivants devront être réalisés :

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

Dans le cas où il s'agit de remorque à timon ou d'arrière-train forestier attelés sur la sellette de chargement du véhicule tracteur, les chargements de grumes devront être fortement billés ou brêlés transversalement, en trois endroits différents au moins, par le moyen de chaînes ou de câbles comportant des tendeurs à vis ou « bloque-câbles » constamment tenus en bon état. Le premier billage ou brélage devra être fait sur la première sellette de chargement et solidariser avec elle, le second se situera dans une position intermédiaire et le troisième au niveau de la sellette de chargement arrière. En outre, un quatrième billage ou brélage sera prévu sur les remorques du type arrière-train forestier, sur les remorques à timon dont l'attache du timon ne s'effectue pas sur la sellette tournante de chargement du véhicule tracteur. En circulation, ce timon, en général télescopique, devra être désolidarisé du crochet d'attelage ou de la remorque. Le billage ou brélage devra être revu et faire l'objet d'un serrage définitif après un parcours maximal de 2 km sur route à partir du point de départ du véhicule chargé.

L'immobilisation d'un convoi sur la chaussée nécessite obligatoirement une signalisation renforcée constituée d'un triangle de pré signalisation situé à 80 m au minimum de l'arrière du convoi et un barrage K2 placé à 50 m du convoi dans chacun des sens de circulation.

### **ARTICLE 2-3. Circulation et transports de matériel et engin de travaux publics**

#### **ARTICLE 2-3.1. Circulation de matériel et engin de travaux publics y compris matériels tractés non immatriculés (hors grues automotrices immatriculées)**

##### **Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un véhicule isolé :
  - longueur hors tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante :
    - 26 000 kg pour 2 essieux ;
    - 32 000 kg pour 3 essieux ou plus ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un ensemble routier :
  - longueur hors tout : 22 m incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipement permanent arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg pour les matériels tractés non immatriculés et limite générale du code de la route dans les autres cas ;
  - charge à l'essieu : limite générale du code de la route.

Les parties mobiles ou aisément démontables des véhicules et des matériels de travaux publics doivent être repliées lors des trajets sur route.

#### **ARTICLE 2-3.2. Transport de matériel et engin de travaux publics**

##### **Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un véhicule isolé :
  - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un véhicule articulé :
  - longueur hors tout : 22 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

- pour un ensemble routier transportant un atelier de mise en œuvre d'enrobés (rouleau et finisseur) :
  - longueur hors tout : 22 m ; aucun dépassement du chargement n'étant admis ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

Le transport sur route d'un boteur ne peut être effectué qu'à la condition :

- soit de démonter la lame, lors du transport sur remorque ;
- soit de placer en avant de la lame, un bouclier de protection conçu de manière à amortir tout choc avec un autre véhicule. Les côtés du bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée.

### **ARTICLE 2-3.3. Circulation des grues automotrices immatriculées**

#### **Les caractéristiques maximales sont les suivantes :**

- longueur hors tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
- largeur hors tout : 3 m ;
- masse totale roulante : 48 000 kg ;
- charges à l'essieu et répartition longitudinale conformes aux dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté interministériel relatif aux transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé.

### **ARTICLE 2-4. Transport de conteneur**

Le transport de conteneur d'usage général normalisés ISO (International Standard Organization), ou assimilés, de 6,10 m (20 pieds) assemblés par deux, de 9,15 m (30 pieds), de 12,20 m (40 pieds) ou de 13,72 m (45 pieds), est autorisé à l'aide de véhicules articulés dont les caractéristiques maximales sont les suivantes :

- longueur hors tout : 16,75 m ;
- aucun dépassement du chargement n'est autorisé ;
- largeur hors tout : 2,60 m ;
- masse totale roulante : 48 000 kg ;
- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

### **ARTICLE 3.- Itinéraires**

Voir annexe 1

### **ARTICLE 4.- Règles de circulation**

#### **Règles générales**

Le conducteur doit avoir le présent arrêté à bord du véhicule.

Il doit se conformer à toutes prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application qui en découlent et auxquels il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux, départementaux et municipaux réglementant la circulation des véhicules.

Il doit être en règle avec la réglementation du transport routier de marchandises.

Il doit s'assurer de la possibilité d'emprunter l'itinéraire en fonction des caractéristiques de son convoi et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance, sauf en cas de réquisition. Le convoi ne doit en aucun cas stationner sur la voie publique. En cas de panne, le conducteur doit prendre immédiatement toutes dispositions pour signaler son convoi et permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation conformément aux dispositions du code de la route.

Le transporteur doit :

- respecter une distance de sécurité avec les véhicules le précédant ;
- respecter, hors agglomération, en fonction des caractéristiques des réseaux empruntés et du respect des conditions de sécurité, tant pour le convoi que pour l'ensemble des usagers de la route, une interdistance entre deux convois de l'ordre de 150 m en règle générale. Toutefois,

lorsque les caractéristiques des réseaux empruntés ne le permettent pas ou en cas de mauvaise visibilité, cette interdistance peut être réduite ponctuellement jusqu'à 50 m.

La circulation d'un train de convois est autorisée dans les conditions suivantes :

- matériels et engins de travaux publics circulant à 25 km/h dans la limite de trois convois ;
- grue automotrice immatriculée et un convoi d'accompagnement ;
- convois d'une largeur inférieure ou égale à 3 m, dans la limite de deux convois.

L'interdistance entre deux convois d'un même train de convois devra être de l'ordre de 50 m hors ouvrages d'art que les convois franchiront de manière isolée avec l'accompagnement prévu.

### **Interdictions générales de circulation**

En application de l'article R. 433-4 du code de la route, la circulation des convois est interdite :

- sur autoroute, sauf dérogation concernant les éventuels itinéraires autorisés figurant à l'annexe 1 du présent arrêté ;
- sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête douze heures au lundi ou lendemain de fête six heures sauf dérogation autorisée en cas de nécessité absolue et en tenant compte des circonstances locales, après avis le cas échéant des préfets des départements traversés ;
- 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 chargé des transports ;
- pendant la fermeture des barrières de dégel, sur les itinéraires qu'elles concernent ;
- par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante ;
- sur les routes à accès réglementé, à l'exception des routes à grande circulation sauf pour leur traversée :
  - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3 m ;
- sur les routes à accès réglementé, à l'exception des routes à grande circulation :
  - pour la circulation de matériels et engins de travaux publics non immatriculés ;
  - pour le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m ;
- la nuit :
  - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3 m ;
  - pour le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m ;
- sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête vingt deux heures au dimanche ou jour férié à vingt deux heures pour la circulation des grues automotrices immatriculées.

### **Circulation sur autoroute**

La circulation des convois exceptionnels sur autoroute est autorisée par dérogation sur les itinéraires définis en annexe 1, conformément à l'article 11 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles comportant plus d'une remorque, susvisé.

Les caractéristiques maximales des convois autorisés sont les suivantes :

- largeur inférieure ou égale à 3 m ;
- dépassement du chargement inférieur ou égal à 3 m à l'arrière et aucun dépassement du chargement à l'avant ;
- hauteur inférieure ou égale à 4,50 m ;
- vitesse minimum en palier de 50 km/h.

Un véhicule de protection arrière est imposé à tout convoi qui ne pourrait pas maintenir une vitesse de 50 km/h en rampe à 3 p. 100.

Le convoi doit circuler sur la voie la plus à droite de la chaussée. En cas d'affectation de voies, il doit emprunter la voie de droite du courant de circulation le concernant.

Lorsque des travaux importants sont prévus ou en cours sur l'autoroute ou sur ses accès, la circulation des transports exceptionnels pourra être temporairement limitée ou interdite dans la zone considérée.

### **Franchissement des voies ferrées**

Le franchissement d'une voie ferrée par un passage à niveau dont la durée de franchissement est toujours limitée, peut être également soumis à des contraintes en hauteur et largeur utiles et présenter un profil routier présentant des difficultés de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol.

### **Conditions imposées pour le franchissement des voies ferrées par un passage à niveau**

Lors de la reconnaissance de l'itinéraire préalable à tout transport, le transporteur doit s'assurer que les caractéristiques de son convoi lui permettent de franchir les passages à niveau sans causer de dommages aux installations ni risquer de rester immobilisé sur la voie ferrée, en respectant les conditions de durée de franchissement, de hauteur, de garde au sol et de largeur précisées ci-après.

Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies, il appartient au transporteur :

- de soumettre le programme de circulation de son convoi au minimum huit jours ouvrés avant son passage, au service régional ou local de l'exploitant ferroviaire qui définira les mesures de sécurité nécessaires et les conditions spécifiques de franchissement des passages à niveau concernés ;
- de prendre contact, au minimum deux jours ouvrés avant le passage du convoi, avec l'exploitant ferroviaire régional ou local, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de franchissement du passage à niveau (horaire, présence d'agents du chemin de fer,...).

Les frais occasionnés par ces consultations et la mise en œuvre des mesures sont à la charge du permissionnaire.

Si l'exploitant ferroviaire émet un avis défavorable motivé pour le franchissement d'un passage à niveau par un convoi, ce franchissement sera interdit.

### **Durée de franchissement des voies ferrées**

Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circulation, ..) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans les délais maxima suivants :

- 7 secondes lorsque le passage à niveau est équipé ou non d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par des demi-barrières, ou démunie de barrières ou de demi-barrières ;
- 20 secondes lorsque le passage à niveau est gardé par un agent.

### **Conditions de hauteur**

Lorsque la hauteur des fils de contact est inférieure à 6 m, des portiques de limitation de hauteur G 3 sont installés de part et d'autre de la voie ferrée, et une signalisation avancée et de position (panneau B 12) indique la limitation de hauteur applicable.

Le transporteur ne peut franchir un passage à niveau que s'il a l'accord écrit de l'exploitant ferroviaire précisant les conditions de franchissement du passage à niveau quand la hauteur du convoi est supérieure :

- à celle indiquée sur les panneaux B 12 si le passage à niveau est équipé de portiques G3 ;
- à 4,80 m quand il n'existe pas de portiques G3.

### **Garde au sol des véhicules**

Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol, le convoi et notamment s'il s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :

- un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % ;
- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.

Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur et tous dans le cas contraire.

Les exploitants ferroviaires actualisent et adressent chaque année aux directions départementales de l'équipement la liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement pour les convois ne satisfaisant pas aux dispositions ci-dessus. Cette liste figure en annexe du présent arrêté.

### **Conditions de largeur**

Lorsque la largeur du convoi excède les limites générales du code de la route, notamment en cas de circulation d'engins de travaux publics, le transporteur doit s'assurer que la largeur libre de la voie de circulation à emprunter au droit du passage à niveau est suffisante pour qu'il puisse le franchir sans entraîner l'immobilisation du convoi ou de la circulation routière, ni porter atteinte à l'intégrité des installations routières et ferroviaires.

### **Accompagnement du convoi**

Conformément à l'article 13 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, un véhicule d'accompagnement est obligatoire pour la circulation et le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m et pour la circulation sur l'itinéraire défini dans l'annexe 1 du présent arrêté, par les grues automotrices de masse totale roulante de 48 000 kg autorisées ci-dessus.

### **Conditions générales de chargement**

Les dispositions relatives aux principes de chargement des véhicules figurant à l'article 15 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, doivent être respectées.

### **Éclairage et signalisation**

L'éclairage et la signalisation des convois et véhicules d'accompagnement doivent être conformes aux dispositions de l'article 16 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, rappelées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

## **ARTICLE 5 – Vitesse**

Sous réserve de sa compatibilité avec les véhicules utilisés, et sans préjudice de l'application de prescriptions plus restrictives, imposées par arrêtés préfectoraux, départementaux ou municipaux sur certaines routes ou sections de route, la vitesse maximale des convois doit toujours être adaptée aux conditions de circulation imposées par le trafic ou par les caractéristiques de la route (en particulier les carrefours des routes à caractère non prioritaire) et conforme aux dispositions de l'article 14 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, rappelée ci-après :

- 80 km/h sur les autoroutes ;
- 70 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles, pour les véhicules possédant des caractéristiques particulières définies par arrêté du ministre des transports ;
- 60 km/h sur les autres routes ;
- 50 km/h en agglomération.

La vitesse des véhicules et matériels de travaux publics et des véhicules remorquant un matériel de travaux publics doit être conforme à l'article R. 413-12 du code de la route.

## ARTICLE 6

Cet arrêté annule et remplace tous les arrêtés antérieurs relatifs aux besoins locaux de transport exceptionnel. Il entrera en vigueur à la date de sa publication dans le recueil des actes administratifs.

Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'Équipement, le commandant de la compagnie républicaine de sécurité, le commandant du groupement de gendarmerie, le directeur de la sécurité publique, le président du conseil général et les maires, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture et publié et affiché dans toutes les communes du département.

Châlons en Champagne, le 19 juin 2009

Le préfet,  
*signé*  
Gérard MOISSELIN

## ANNEXE 1 : ITINERAIRES

La circulation des convois est interdite :

- sur les autoroutes (à l'exception de l'autoroute A34) et sur les routes mentionnées dans l'article 4 de l'APL,
- dans la traversée des villes de Reims et Epernay de 7h à 9h, de 11h à 14h30 et de 17h30 à 19h et de Châlons-en-Champagne de 7h à 9h, de 11h30 à 14h et de 17h à 19h,
- sur les routes et sections de routes énumérées ci-après (cette liste est susceptible d'être révisée à tout moment) pour tous les convois dont la masse totale roulante est supérieure à la charge limite indiquée dans le tableau :

Voie	PR	Communes ou lieux-dits	Franchissement	Charge limite (tonnes)
RN51	17,912	Reims	Passage sur SNCF	18t
RD9	39,2912	Mareuil sur Ay	Passage sur canal latéral Marne	38t
RD18	0,000	Dormans	Passage sur la Marne et SNCF	3,5t
RD19	5,798 à 16,47	Athis - Tours sur Marne	Vallée de la Marne	38t
RD19	17,797	Tours sur Marne	Passage sur canal latéral	38t
RD26	55,590	Courcy	Passage sur canal de l'Aisne à la Marne	38t
RD26	55,700	Courcy	Passage sur SNCF	12t
RD30	21,645	Loivre	Passage sur canal de l'Aisne à la Marne	38t
RD33	26,20 à 27,861	Ludes	Voies étroites et sinueuses	12t
D34	19,700	Val de Vesle	Pont sur la Prosne	20t
RD58	15,366	Matignicourt	Passage sur canal de la Marne à la Saône	12t
RD60	48,275	Hauteville	Passage sur la Marne	15t
RD63	33,450	Le Chemin	Passage sur le Hardillon	10t
RD63	41,481	Belval en Argonne	Passage sur le Coubreuil	38t
RD65	25,130	Dampierre le Château	Passage sur l'Yèvre	38t
RD68	17,735	Villers en Argonne	Passage sur l'Ante	38t
RD74	2,000	Betheny	Passage sur SNCF	20t
RD74	16,020	Boult sur Suipe	Passage sur la Suipe	38t
RD80	1,574	Sarry	Passage sur canal latéral à la Marne	38t
RD81	12,050	Ablancourt	Passage sur canal latéral à la Marne	25t
RD85E4	0,477	Dommartin-Dampierre	Passage sur l'Auve	38t
RD201	2,167	Ay	Passage sur canal latéral à la Marne	38t
RD201E	10,266	Ay	Passage sur canal latéral à la Marne	38t
RD251	0,110	Villeneuve-St-Vistre	Passage sur ruisseau	10t
RD268	0,015	Gizaucourt	Passage sur l'Auve	38t
RD301	3,707	Cumières	Passage sur la Marne	38t
RD302	2,950	La Chaussée sur Marne	Passage sur canal latéral à la Marne	12t
RD365	0,118	Eclaires	Passage sur le Tabas	38t
RD402	-	Soulanges	Passage sur le canal	25t
RD468	0,250	La Chapelle Felcourt	Passage sur l'Auve	38t
RD967	41,980	Fismes	Passage sur SNCF	38t
RD980	37,000	Reims	Passage sur SNCF	17t
RD982	51,539	Ste Ménéhould	Passage sur SNCF	17t

## ANNEXE 2 : ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

En plus de l'éclairage et de la signalisation prévus aux articles R. 313-1 à R. 313-32 du code de la route et ses arrêtés d'application, les convois et les véhicules d'accompagnement doivent respecter les dispositions suivantes.

Les convois doivent être signalés par :

- deux feux tournants ou à tube à décharge à l'avant et deux autres à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé. Ces feux doivent :
  - donner l'indication de la largeur du convoi (à l'avant et à l'arrière) ;
  - être positionnés, à l'arrière à une hauteur minimale de 1,50 m ou de 1,20 m dans le cas d'un véhicule surbaissé ;
  - fonctionner de jour et de nuit sauf lorsque le convoi, à l'arrêt dégage entièrement la chaussée et ses abords immédiats.

Pour les convois dont le gabarit est conforme à celui de la 1<sup>ère</sup> catégorie, le nombre de ces feux peut être réduit à un à l'avant et un à l'arrière, sous réserve qu'ils soient parfaitement visibles ;

- quatre feux d'encombrement, deux à l'avant et deux à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- des feux de position et des dispositifs catadioptriques latéraux placés en alternance ou des dispositifs catadioptriques seuls. Ils doivent être allumés la nuit et le jour en cas de mauvaise visibilité. Ils peuvent être complétés par un dispositif rétroréfléchissant. Ces différents équipements doivent être conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé ;
- deux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL », l'un placé à l'avant du convoi, l'autre à l'arrière. Les panneaux rectangulaires sont fixés sur un support garantissant leur rigidité et leur planéité, de dimensions minimales 1,90 m x 0,25 m avec l'inscription en majuscules « CONVOI EXCEPTIONNEL » sur une seule ligne ou au minimum 1,10 m x 0,40 m avec la même inscription sur deux lignes. Ils sont à fond jaune. L'inscription est composée suivant l'alphabet normalisé L1 utilisé en signalisation verticale routière (couleur noire, hauteur minimale de 0,10 m). Les panneaux sont soit munis d'un film rétroréfléchissant de classe II, soit de nuit, éclairés par réflexion ou de l'intérieur par deux sources lumineuses blanches d'une puissance unitaire de 15 à 25 watts, de telle manière qu'ils soient visibles à au moins 300 m sans être éblouissants.

Toutefois, pour les convois dont le gabarit respecte les limites générales du code de la route, les dispositifs obligatoires spécifiques aux transports exceptionnels pourront être limités aux feux tournants ou à tube à décharge et aux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL ».

Compte tenu de la spécificité de certaines charges, le panneau « CONVOI EXCEPTIONNEL » placé à l'arrière du convoi pourra ne pas être rigide. Néanmoins, il devra satisfaire à toutes les autres conditions énumérées ci-dessus.

Les véhicules moteurs du convoi circulent avec les feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

Lors de la circulation à vide, les panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL » doivent être masqués ou escamotés et les feux tournants ou à tube à décharge éteints, si les caractéristiques du convoi sont conformes aux limites générales du code de la route.

### Signalisation des dépassements à l'avant, à l'arrière et latéraux

Les convois présentant des dépassements sont équipés des dispositifs supplémentaires suivants :

- feux d'encombrement conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- panneaux carrés, pleins, rigides, conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, susvisé. Les bandes de signalisation doivent être dirigées vers l'extérieur et vers le bas. Les plages réfléchissantes doivent être verticales à l'arrêt.

Les panneaux ne doivent pas gêner la visibilité du conducteur et être tels que le bas de chaque panneau se trouve au plus à 2,60 m du sol pour les dépassements avant et entre 0,40 m et 1,55 m pour les dépassements arrière.

Les panneaux triangulaires prévus par une réglementation antérieure sont autorisés pendant une période transitoire de dix ans à compter de la date de publication de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé.

#### Signalisation des dépassements à l'avant :

- lorsque la longueur du dépassement à l'avant excède 2 m, celui-ci est signalé par :
  - un ou deux feux d'encombrement ;
  - un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'avant ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité avant de celui-ci.
- pour tout dépassement supplémentaire de 3 m, il est prévu en plus :
  - deux feux d'encombrement disposés le plus haut possible latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'extrémité avant du dépassement ou de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'avant ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'avant.

#### Signalisation des dépassements à l'arrière :

- lorsque la longueur du dépassement vers l'arrière excède un mètre, celui-ci est signalé par :
  - un ou deux feux d'encombrement ;
  - un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement, face à l'arrière ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité du celui-ci ;
- pour tout dépassement supplémentaire de 3 m, il est prévu en plus :
  - deux feux d'encombrement disposés le plus haut possible latéralement et symétriquement, à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'arrière ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'arrière.

#### Signalisation des dépassements latéraux :

Lorsque le chargement ou l'équipement permanent présente un dépassement latéral saillant du côté médian de la chaussée, un feu tournant ou à tube à décharge supplémentaire sera placé à l'extrémité de ce dépassement.

#### **Équipement des véhicules d'accompagnement**

Ils sont munis :

- d'un feu tournant ou à tube à décharge au minimum, fonctionnant jour et nuit, conforme aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé ;
- des bandes rétro réfléchissantes conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, susvisé ;
- d'un ou de deux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL » conformes aux caractéristiques décrites ci-dessus :
  - soit un panneau double face placé verticalement sur le toit du véhicule visible de l'avant et de l'arrière ;
  - soit un panneau visible de l'avant et un autre visible de l'arrière placés verticalement le plus haut possible, sur le toit ou à défaut sur la partie de carrosserie la plus haute du véhicule.

Lors de l'accompagnement, les véhicules d'accompagnement circulent avec les feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

La présence de deux feux tournants est autorisée s'ils sont situés de part et d'autre du panneau « CONVOI EXCEPTIONNEL » qui dans ce cas peut avoir comme dimensions : 1,10 m X 0,40 m.  
 En dehors du service, le(s) panneau(x) rectangulaire(s) « CONVOI EXCEPTIONNEL » doivent être masqués ou escamotés et le (ou les) feux tournant(s) ou à tube à décharge éteint(s).

#### Signalisation d'un convoi à l'arrêt sur la chaussée

L'arrêt d'un convoi sur la chaussée nécessite obligatoirement une signalisation adaptée en attente de son dégagement.

### ANNEXE 3 : PASSAGES À NIVEAU PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS DE FRANCHISSEMENT POUR LES CONVOIS À FAIBLE GARDE AU SOL

Région SNCF	Commune	Route	Ligne SNCF	N°PN	KM	Type du PN
REIMS	BOUY	Chemin des vignes	CHALONS/REIMS	18	190,16	SAL2
REIMS	MOURMELON LE PETIT	Voie communale de Mourmelon à Baconnes	CHALONS/REIMS	24	196,71	SAL2
REIMS	COURTHIEZY	Chemin rural de Couthiesy à Voussy	PARIS/STRASBOURG	32	112,87	SAL2
REIMS	DORMANS	Chemin rural dit "du Port au bois"	PARIS/STRASBOURG	34	115,23	SAL2
REIMS	TROISSY	RD23.6	PARIS/STRASBOURG	36	121,51	SAL2
REIMS	VAUCIENNES	Chemin rural n°13 de la Prairie	PARIS/STRASBOURG	38	135,88	SAL2
REIMS	MARDEUIL	Voie communale	PARIS/STRASBOURG	39	136,77	SAL2
REIMS	ATHIS	Chemin rural du Pommeau	PARIS/STRASBOURG	42	154,57	SAL2
REIMS	PARGNY SUR SAULX	Chemin du Cul de Fer	PARIS/STRASBOURG	91	225,1	SAL2
REIMS	PARGNY SUR SAULX	Chemin de Pargny à l'Ajot	PARIS/STRASBOURG	93	227,08	SAL2
REIMS	SAINTE VRAIN	Chemin rural de Sainte Vrain à Maurupt	BLESME/CHAUMONT	6	222,56	SAL2