



PRÉFET DU BAS-RHIN

ARRETE PREFECTORAL portant
AUTORISATION DE PORTEE LOCALE
POUR EFFECTUER UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL
DE MARCHANDISES, D'ENGINS OU DE VÉHICULES

LE PREFET DE LA REGION ALSACE-CHAMPAGNE-ARDENNE-LORRAINE
PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE EST
PREFET DU BAS-RHIN,

- Vu** le code de la route, notamment les articles L. 110-3, R. 433-1 à R. 433-6, R. 433-8, R. 433-17 à R. 433-20 ;
- Vu** le code de la voirie routière ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le décret du 17 décembre 2015 portant nomination Monsieur Stéphane FRATACCI Préfet de la Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, Préfet de la zone de défense et de sécurité Est, Préfet du Bas-Rhin (hors classe), à compter du 1er janvier 2016 ;
- Vu** l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;
- Vu** l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;
- Vu** l'arrêté du 26 juillet 1983, relatif à la circulation des grues automotrices ;
- Vu** l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention d'urgence et des véhicules à progression lente ;
- Vu** l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, susvisé, le préfet peut, lorsque des besoins locaux permanents le justifient, réglementer dans le département le transport de marchandises ou la circulation de certains véhicules ne respectant pas les limites réglementaires du code de la route ;

Considérant les besoins permanents existant en matière de transports exceptionnels dans le département du Bas-Rhin, en matière de transport de pièces indivisibles de grande longueur, de transport de bois en grume, de transport et de circulation de matériel et d'engin de travaux publics, y compris les grues automotrices immatriculées, et de transport de conteneur ;

Sur proposition du Directeur Départemental des Territoires ;

ARRETE

ARTICLE 1 : Champ d'application

Conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, susvisé, le présent arrêté autorise, dans le département du Bas-Rhin, le transport de pièces indivisibles de grande longueur, le transport de bois en grume, le transport et la circulation de matériel et d'engin de travaux publics et le transport de conteneur, dont les caractéristiques maximales des convois en ordre de marche sont précisées en *annexe 1*.

ARTICLE 2 : Règles de circulation

2-1 : Règles générales

Le conducteur doit :

- avoir la présente autorisation à bord du véhicule.
- 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.
- être en règle avec la réglementation du transport routier de marchandises.
- 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.

La vitesse maximale des convois, 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, 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 prioritaires) et conforme aux dispositions de l'article 14 de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, 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

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 PN 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 services instructeurs 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 2* de cette autorisation de portée locale.

Conditions de largeur

Lorsque la largeur du convoi excède la limite générale du code de la route, notamment en cas de circulation d'engins agricoles ou 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.

2-4 : Conditions générales de chargement

Les dispositions relatives aux principes de chargement des véhicules figurant à l'article 15 de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, susvisé, doivent être respectées.

2-5 : 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 du 4 mai 2006 modifié, susvisé, rappelées dans l'*annexe 3* du présent arrêté.

ARTICLE 3 : Restrictions de circulation

Les conditions de circulation en traversée d'agglomération, hors sections autoroutières (confer article 4), sont réglementées de la manière suivante :

Villes	Plages d'interdiction
Haguenau	8h00 à 9h00 11h45 à 13h30 16h00 à 18h30
Otterswiller, Saverne, Sélestat	7h00 à 8h30 11h30 à 14h30 16h45 à 19h00
Bishheim, Eschau, Eckbolsheim, Fegersheim, Geispolsheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Ostwald, Schiltigheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Wolfisheim	7h00 à 9h00 11h30 à 14h15 16h30 à 19h00

L'accès au centre-ville de Strasbourg, délimité par la ceinture d'eau (Ill et fossé du faux-Rempart) est strictement interdit.

ARTICLE 4 : Circulation sur autoroute

Les caractéristiques maximales des convois sont les suivantes :

- largeur inférieure ou égale à 3 m ;
- longueur inférieure ou égale à 25 m ;
- hauteur limitée à 4,50 m

La circulation des convois sur les réseaux autoroutiers est régie par les principes suivants :

- A4 (SANEF) : interdiction de circuler du vendredi 12h00 au lundi 12h00 ;
- Réseau autoroutier non concédé (DIR Est) : autorisation de circuler sur l'ensemble du réseau autoroutier (A35, A340, A4, A351 et A352) à toute heure, à l'exception des autoroutes A35 puis A4 entre les échangeurs de la Vigie et de Reichstett et de l'autoroute A351 entre Wolfisheim et l'A35 où une interdiction de circuler existe entre 6h30 et 9h00 et entre 16h00 et 20h30.

Selon l'article 18 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié, le permissionnaire doit procéder ou faire procéder, sous sa responsabilité, à une reconnaissance de l'itinéraire qu'il veut emprunter, avant tout transport, afin de s'assurer de la manœuvrabilité de son convoi sur l'ensemble de l'itinéraire et vérifier qu'il n'y a pas d'arrêté réglementant la circulation des véhicules (municipal, départemental ou préfectoral) qui l'empêcherait d'emprunter cet itinéraire.

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 y être temporairement limitée ou interdite dans la zone considérée.

Outre le paiement des péages, le permissionnaire est tenu d'acquitter les frais de toute nature résultant de mesures d'exploitation prises pour assurer le passage du convoi.

ARTICLE 5 : Accompagnement du convoi

Conformément à l'article 13 de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, 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 3m.

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 véhicule agricole ou un matériel de travaux publics doit être conforme à l'article R. 413-12 du code de la route.

2-2 : Interdictions générales

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

- 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 :
 - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3m ;
Toutefois, il est possible de couper ou de franchir les routes à accès réglementé ou de les emprunter sur une courte distance pour rejoindre l'itinéraire autorisé.
- 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 3m ;
- la nuit :
 - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3m ;
 - pour le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3m ;
- 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.

2-3 : 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 de franchissement des passages 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,...).

Sur autoroute, 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.

En outre, un accompagnement par les forces de l'ordre est obligatoire pour :

- toute traversée du centre-ville de Strasbourg,
- toute traversée du centre-ville de Sélestat,
- le franchissement à contre-sens du giratoire RD3/RD263 à Altenstadt,
- les échangeurs :
 - RD203 à Kogenheim / N83 à Ebermunster si la hauteur du convoi est supérieure à 4,20m,
 - RD203/RD129 de Kogenheim à Semersheim si la hauteur du convoi est supérieure à 4,30m,
 - RD203 à Ebermunster / RN83 à la limite du Haut-Rhin si la hauteur du convoi est supérieure à 4,50m,
 - RD129/rue Siat à Benfeld si la hauteur du convoi est supérieure à 4,75m,
 - RD426 à Erstein / RD829 à Matzenheim si la hauteur du convoi est supérieure à 4,75m,
 - RD829 à Benfeld/RD129 à Semersheim si la hauteur du convoi est supérieure à 4,75m,
 - RD621/RD288 à Hipsheim et Limersheim si la hauteur du convoi est supérieure à 4,85m,
 - RD288/RD888 à Nordhouse si la hauteur du convoi est supérieure à 5,20m,
 - RD129 à Semersheim / RD203 à Kogenheim si la hauteur du convoi est supérieure à 5,30m.

Le transporteur doit alors saisir le service des forces de l'ordre compétent dans la zone de départ au moins quinze jours avant la date prévue pour le transport.

ARTICLE 6 : Entrée en vigueur

Le présent arrêté abroge l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2006 portant autorisation de portée locale pour effectuer un transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules et entre en vigueur à la date de sa publication dans le recueil des actes administratifs.

ARTICLE 7 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de la date de sa publication.

Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès du Préfet de département dans ce même délai.

Le Préfet dispose alors d'un délai de deux mois pour y répondre. L'absence de réponse à l'issue de ce délai vaut rejet tacite. À compter de la date de la réception de la réponse de rejet du Préfet ou à compter de la date de rejet tacite du recours gracieux, un recours peut être formé auprès du Tribunal administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois, à la fois contre le présent arrêté et contre la décision de rejet du recours gracieux.

ARTICLE 8 : Exécution

Mmes et MM.

- le Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin,
- les Sous-Préfets, de Molsheim, Saverne et Sélestat,
- le Directeur Départemental des Territoires du Bas-Rhin,
- l'Officier commandant le groupement des compagnies républicaines de sécurité (CRS),
- le Colonel, Commandant du groupement de gendarmerie départementale du Bas-Rhin,
- le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Bas-Rhin,
- le Directeur de la SANEF,
- le Directeur Interdépartemental des Routes de l'Est,
- les Maires du département 67,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié dans le recueil des actes administratifs de la préfecture.

STRASBOURG, le

10 MAI 2016

LE PREFET



Stéphane FRATACCI

Annexe 1 – Caractéristiques

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.

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 véhicules mentionnés dans cet article sont définis comme suit :

- arrière-train forestier : remorque à deux ou trois essieux dont l'un est directeur. Les grumes transportées assurent le lien avec le véhicule tracteur, semi-remorque ;
- arrière-train forestier ou remorque reliés au véhicule tracteur par un timon d'attelage.

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 brélés transversalement, en trois endroits différents au moins, par le moyen de chaînes ou de câbles comportant des tendeurs à vis ou « bloque-câbles » constamment tenus en bon état. Le premier billage ou brélage devra être fait sur la première sellette de chargement et solidarisé 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.

Circulation de matériel et engin de travaux publics y compris matériel tracté non immatriculé (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 (3 m pour une circulation sur autoroute) ;
 - 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 (3 m pour une circulation sur autoroute)
 - 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.

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 (3 m pour une circulation sur autoroute)
 - 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 (3 m pour une circulation sur autoroute)
 - 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'est admis ;
 - largeur hors tout : 3,20 m (3 m pour une circulation sur autoroute)
 - 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 efficacement tout choc avec un autre véhicule. Les côtés du bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée.

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 du 04 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé.

Transport de conteneur

Le transport de conteneur d'usage général normalisés ISO (International Standard Organisation), ou assimilés, de 6,10 m (20 pieds) assemblés par deux, de 9,15 m (30 pieds), de 12,20 m (40 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.

Annexe 2 : Passages à niveau à profil difficile (Liste établie par la SNCF le 9 septembre 2015)

Ligne	N°PN	KM	Commune
Noisy-le-Sec à Strasbourg-Ville	38	456,614	Saverne
	27	469,69	Wilwisheim
	26	470,151	Wilwisheim
	23	473,721	Hochfelden
	20	474,516	Hochfelden
	19	474,73	Hochfelden
	17	476,442	Schwindratzheim
	13	480,355	Mommenheim
Strasbourg-Ville à Saint-Dié	23	20,592	Molsheim
	37	29,455	Niederhaslach
	43	32,542	Urmatt
	46	33,891	Urmatt
	56	40,872	Schirmeck
Sélestat à Saverne	24	19,427	Gertwiller
	26	20,067	Bourgheim
	33	22,862	Obernai
	45	30,952	Dorlisheim
	50	32,23	Dorlisheim
Sélestat à Lesseux-Frapelle	23	6,823	Châtenois
Strasbourg à Lauterbourg	4	6,735	Souffelweyersheim
	7	8,408	La Wantzenau
	8	8,896	La Wantzenau
	12	11,249	La Wantzenau
	18	15,324	Kilstett
	19	15,678	Gambshheim
	32	22,256	Herrlisheim
	36	24,787	Drusenheim
	40	27,812	Drusenheim

Ligne	N°PN	KM	Commune
Vendenheim à Wissembourg	7	7,537	Hoerdt
	8	14,826	Bischwiller
	9	15,982	Bischwiller
Haguenau à Roeschwoog	10	15,582	Soufflenheim
	13	17,636	Soufflenheim
	15	21,246	Roeschwoog
	24	26,12	Beinheim
Lauterbourg-Gare à Lauterbourg-Port	3	1,455	Lauterbourg
Haguenau à Hargaten-Falck	8	4,02	Schweighouse sur Moder
	32	13,721	Uttenhoffen
	37	16,445	Reichshoffen
Mommenheim à Sarreguemines	2	2,824	Schwindratzheim
	3	3,568	Minversheim
	6	8,141	Ettendorf
	13	20	Ingwiller
	23	36,542	Puberg
	24	38,963	Frohmuhl
	27	43,96	Adamswiller
	29	46,175	Waldhambach
Berthelming à Sarreguemines	9	8,771	Wolfskirchen
	13	10,343	Wolfskirchen
	15	11,639	Wolfskirchen
	36	21,687	Schopperten
	45	25,884	Keskastel

Annexe 3 : Éclairage 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 interministériel du 4 mai 2006 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^{ère} 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 et 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 interministériel du 4 mai 2006 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 interministériel du 4 mai 2006 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 à la description ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'avant ;
 - deux panneaux carrés conformes à la description 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 à la description 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 à la description ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement, face à l'arrière ;
 - deux panneaux carrés conformes à la description 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 à la description 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 la charge ou l'équipement permanent présente un dépassement latéral du côté médian de la chaussée, un feu tournant ou à tube à décharge 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 interministériel du 4 mai 2006 modifié, susvisé ;
- des bandes rétro-réfléchissantes conformes aux dispositions de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, susvisé ;
- d'un panneau rectangulaire « 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 immobilisé

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