

*Direction des transports terrestres***Circulaire n° 2004-40 du 7 juillet 2004 relative à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine et poids maximum des véhicules**NOR : *EQUT0410202C*

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer à Messieurs les préfets des régions Bourgogne, Franche-Comté, Provence - Alpes - Côte d'Azur et Rhône-Alpes ; directions régionales de l'équipement ; Mesdames et Messieurs les préfets des départements de l'Ain, des Hautes-Alpes, d'Ardèche, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, du Rhône, de la Saône-et-Loire, de la Savoie, de la Haute-Savoie et du Vaucluse.

En France, le poids total roulant des ensembles routiers comportant plus de quatre essieux est limité à 40 tonnes, en règle générale.

L'article R. 312.4 du code de la route fixe les cas dans lesquels le poids maximum de 40 tonnes peut être dépassé. Il précise notamment que le poids total roulant d'ensembles routiers comportant plus de quatre essieux, utilisés pour effectuer des transports combinés, peut aller jusqu'à 44 tonnes. Les modalités d'application en ont été définies par l'arrêté ministériel du 27 décembre 1972 (cf. note 1), modifié par l'arrêté du 15 avril 1986 (1) et par l'arrêté du 9 octobre 1986 (1).

L'article 5-3 de cet arrêté (cf. note 2) définit les différents types d'ensembles routiers pouvant bénéficier de cette autorisation.

L'arrêté du 9 octobre 1986 définit les modalités d'application de cette mesure au parcours routier initial ou terminal des transports combinés. Il décrit notamment les transports combinés rail-route comme « les transports de marchandises pour lesquels la semi-remorque, la caisse mobile ou le conteneur de 6 mètres et plus sont acheminés par chemin de fer depuis la gare d'embarquement appropriée la plus proche du point de chargement de la marchandise jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de son déchargement ».

Ces dispositions ont été établies alors que les systèmes d'autoroute ferroviaire n'existaient pas. Aussi considérerez-vous :

- que les transports utilisant le service expérimental d'autoroute ferroviaire alpine entre Bourgneuf-Aiton et Orbassano constituent des transports combinés rail-route ;
- et que, pour respecter l'objectif de limitation des parcours routiers initiaux ou terminaux fixé par la réglementation, l'autorisation - pour les ensembles routiers visés plus haut - de circuler à 44 tonnes est applicable dès lors que le point de départ ou d'arrivée du trajet routier est situé dans l'un des départements ou arrondissements suivants :
 - département de la Savoie (73), en totalité ;
 - département de la Haute-Savoie (74), en totalité ;
 - département du Jura (39), en totalité ;
 - département de l'Ain (01), en totalité ;
 - département de l'Isère (38), en totalité ;
 - département des Hautes-Alpes (05), en totalité ;
 - département du Rhône (69), en totalité ;
 - département du Doubs (25), arrondissement de Pontarlier ;
 - département de Saône-et-Loire (71), arrondissement de Mâcon, Louhans et Chalon-sur-Saône
 - département de la Loire (42), arrondissement de Saint-Étienne et de Montbrison ;
 - département de l'Ardèche (07), arrondissement de Privas et de Tournon ;
 - département de la Drôme (26), en totalité + enclave de Valréas (84).

Ainsi pourront être organisés dans ces conditions des transports à 44 tonnes entre la France et l'Italie, où cette limite constitue la règle générale.

**Justification des caractéristiques techniques
des véhicules utilisés**

Les véhicules utilisés pour ces transports doivent présenter les caractéristiques techniques suivantes :

- pour les véhicules à moteur, le poids total roulant autorisé doit être d'au moins 44 tonnes ;
- pour les semi-remorques, le poids total autorisé en charge doit être d'au moins 37 tonnes pour les véhicules à 2 essieux et d'au moins 38 tonnes pour les véhicules à 3 essieux.

Cette valeur de poids total roulant autorisé pour les véhicules à moteur ou de poids total autorisé en charge pour les semi-remorques doit :

- figurer sur le certificat d'immatriculation du véhicule ;
- sinon, figurer sur la plaque du constructeur prévue à l'article R. 317-9 du code de la route ;
- sinon, être prévue lors de la réception du véhicule et inscrite sur le procès-verbal de réception correspondant ;

- sinon, être validée par une attestation de caractéristiques du type, délivrée par le constructeur du véhicule. Cette attestation, visée et enregistrée par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement en charge des réceptions des véhicules de ce constructeur, sera établie selon le modèle annexé à l'arrêté du 26 février 2004 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur desservant les ports maritimes (cf. note 3) .

Pour les véhicules soumis à délivrance de certificat d'agrément au titre de la réglementation des transports de matières dangereuses, cette valeur de poids doit tenir compte des limites résultant des exigences spécifiques de cette réglementation.

En outre, il appartient au transporteur de vérifier que le gabarit de ses véhicules est compatible avec le gabarit admissible sur le service d'autoroute ferroviaire alpine. En cas de doute pour un véhicule particulier, une solution pourra consister à effectuer avec ce véhicule un premier voyage à 40 tonnes, de telle sorte qu'il puisse poursuivre son trajet par la route en cas de refus d'embarquement au terminal de Bourgneuf-Aiton.

Enfin, les conducteurs des véhicules se présentant à l'embarquement pour un voyage dans le sens France - Italie devront produire un ticket de pesée, jusqu'à l'installation au terminal de Bourgneuf-Aiton des équipements de pesage des wagons permettant de s'assurer du respect des exigences de sécurité du convoi ferroviaire. Cette procédure liée à la sécurité ferroviaire n'est donc que provisoire. Bien évidemment, cela ne dispense pas les transporteurs de prendre par la suite toutes les dispositions nécessaires pour respecter les dispositions du code de la route en matière de poids.

Modalités de contrôle

Afin de permettre le contrôle de ces dispositions, les conducteurs des véhicules concernés devront pouvoir présenter un document justifiant l'utilisation de l'autoroute ferroviaire :

- ticket d'embarquement, délivré au départ d'Orbassano, pour le sens Italie - France ;
- réservation, pour le sens France - Italie ;
- lettre de voiture (ou, dans le cas de transport en compte propre, facture, bon d'enlèvement ou bon de livraison) mentionnant explicitement l'utilisation de l'autoroute ferroviaire alpine.

La qualité de ces justificatifs pourra être vérifiée - en temps réel comme a posteriori - par un dispositif d'échanges entre les corps de contrôle et les services d'AFA, la société qui exploite l'autoroute ferroviaire alpine. Le directeur régional de l'équipement de Rhône-Alpes établira et tiendra à jour la fiche technique récapitulant les modalités d'utilisation de ce dispositif, à l'intention de l'ensemble des corps de contrôle concernés.

Vous considérerez par ailleurs que l'assimilation des transports utilisant le service expérimental d'autoroute ferroviaire alpine à des transports combinés rail-route conduit à leur appliquer, *mutatis mutandis*, les dispositions de la circulaire du 17 mars 2003 relative à la circulation des véhicules affectés aux opérations de transport combiné rail-route en cas de perturbation du service ferroviaire.

Je vous demande d'informer tous les corps de contrôle de votre région de cette mesure, et de rendre compte des difficultés que vous pourriez rencontrer dans la mise en œuvre de cette circulaire qui sera publiée au bulletin officiel du ministère l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,
R. Heitz*

*Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des transports terrestres,
P. Raulin*

NOTE (S) :

(1) JO des 30 décembre 1972, 2 mai 1986 et 18 octobre 1986.

(2) Ajouté par l'article 5 de l'arrêté du 15 avril 1986.

(3) *JO* n° 60 du 11 mars 2004, page 4787.