

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2004-41 du 19 juillet 2004 relative au régime spécifique temporaire de circulation des transports de bois ronds

NOR : *EQUS0410203C*

Textes sources :

Article 17 de la loi n° 2001-602 du 9 juillet 2001 d'orientation pour la forêt ;

Décret n° 2003-416 du 30 avril 2003 relatif au transport de bois ronds ;

Arrêté du 25 juin 2003 relatif au transport de bois ronds.

Mots clés : circulation routière ; transport exclusif de bois ronds ; attestation de caractéristiques techniques.

Mesdames et messieurs les préfets de département ; (directions départementales de l'équipement) ; Monsieur le préfet de police ; Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux de l'agriculture et de la forêt (pour information).

Au cours des discussions sur le projet de loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001, et dans un contexte encore marqué par les suites des tempêtes de 1999, un amendement visant à relever le tonnage autorisé pour le transport de bois ronds a été introduit. Cette mesure devait contribuer à un allègement des frais de transport, qui constituent un élément déterminant du coût d'approvisionnement en bois des industries de transformation ; elle répond à une forte demande des professionnels du bois.

L'article 17 de la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001 prévoit ainsi :

« Pendant cinq ans à compter de la date de promulgation de la présente loi, les transports de bois ronds sont autorisés sur des itinéraires arrêtés par les autorités publiques compétentes lorsqu'ils sont réalisés par des véhicules dont le poids total roulant n'excède pas cinquante tonnes pour ceux relevant des transports exceptionnels de première catégorie et soixante-douze tonnes pour ceux relevant des transports exceptionnels de deuxième catégorie.

« Les ministres chargés des transports et de l'équipement veillent à la continuité des itinéraires au plan national ».

L'application de ces dispositions n'est pas compatible avec la réglementation générale du code de la route, qui autorise un poids maximal de 40 tonnes pour les ensembles routiers de plus de quatre essieux ; elle ne peut pas non plus résulter d'un aménagement de la réglementation des transports exceptionnels *stricto sensu*.

En effet, les bois ronds ne peuvent être considérés comme une charge indivisible au sens de la directive 96/53/CE qui définit cette dernière comme étant « la charge qui ne peut, aux fins du transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsidéré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la présente directive » ; en conséquence, le transport de bois ronds tel que défini dans la loi ne peut relever de la réglementation des transports exceptionnels.

En outre, la réglementation des transports exceptionnels précise que ces transports ne peuvent circuler sur les voies publiques que sous couvert d'une autorisation préalable dite de « transport exceptionnel », contrairement à ce que prévoit la loi pour les transports de bois ronds.

Il a donc été nécessaire d'élaborer une réglementation particulière pour les transports de bois ronds afin de permettre la mise en œuvre de la loi. C'est pourquoi le décret n° 2003-416 du 30 avril 2003 définit, par modification du code de la route, et de façon temporaire, ce type de transport, les règles applicables aux véhicules, notamment les poids totaux par configuration de véhicules, ses conditions de circulation et les sanctions encourues en cas de non-respect des dispositions du décret. Les règles de charge que les véhicules effectuant ces transports devront respecter sont définies dans l'arrêté n° EQUS0300774A du 25 juin 2003 qui fournit également un modèle d'attestation de caractéristiques techniques.

Le décret prévoit ainsi en son article 2, alinéa V :

« V. - A l'intérieur d'un département, les itinéraires sur lesquels la circulation des véhicules transportant des bois ronds est autorisée sont définis par un arrêté du préfet, pris avec l'accord des autorités investies du pouvoir de police de la circulation et des gestionnaires du domaine pour ce qui concerne les voies relevant de leur compétence. Le défaut de réponse expresse de ces autorités au terme d'un délai de deux mois après la transmission par le préfet du projet d'arrêté vaut accord de leur part à ce projet. Le préfet fixe par le même arrêté les conditions de circulation des véhicules concernés. »

Pour l'application de ces dispositions, il est important de noter :

- que les véhicules concernés doivent rester conformes au code de la route en termes de gabarit, c'est-à-dire de longueur et de largeur, seule leur masse pouvant être supérieure aux limites générales du code de la route ;
- que les bois ronds s'entendent de « toutes portions de troncs d'arbres ou de branches obtenues par tronçonnage » et que les grumes (qui sont des troncs d'arbre abattus, ébranchés mais non écorcés) en font donc partie.

Afin d'appliquer les textes sus-visés, nous vous demandons donc de bien vouloir prendre les mesures qui suivent.

1. Engager une concertation avec les autres autorités investies du pouvoir de police et les autres gestionnaires de voirie du département ainsi qu'avec les professionnels du secteur forestier, afin de définir et réglementer les itinéraires ouverts à la circulation des transports de bois ronds dans les conditions de la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001, et du décret n° 2003-416 du 30 avril 2003, priorité étant donnée aux itinéraires pouvant supporter le passage d'ensembles routiers de cinquante-deux tonnes et cinquante-sept tonnes ; ces itinéraires pourront donc être différents en fonction du tonnage admissible.

Pour définir les itinéraires autorisés, il est nécessaire de procéder à la vérification des ouvrages d'art et des chaussées. Ces vérifications seront effectuées systématiquement par les directions départementales de l'équipement pour ce qui concerne le réseau national, en prenant en compte les recommandations énoncées ci-dessous.

Ces recommandations seront portées à la connaissance des autres gestionnaires de voirie afin qu'ils puissent prendre leurs propres dispositions, étant précisé bien entendu qu'il revient à chaque maître d'ouvrage de procéder comme il l'entend aux études et analyses qui le concernent.

Les ouvrages d'art doivent être en bon état structurel, c'est-à-dire classés 1 ou 2 au sens de *l'image de la qualité des ouvrages d'art* (IQA).

Si tel est le cas, les ouvrages d'art de 1^{re} et 2^e classe qui ont été calculés sous le règlement des charges de 1971 peuvent être autorisés sans autres vérifications. Ils permettent notamment le passage des transports de bois ronds mêlés au reste du trafic, mais sous certaines conditions restrictives de circulation pour les convois les plus lourds, par exemple : laisser un espace suffisant (10 m en agglomération et 50m hors agglomération) avec un autre véhicule lourd, ne pas permettre le croisement de deux convois, ni le croisement avec un véhicule de plus de 26 tonnes sur un pont de deuxième classe).

Les ponts de 3^e classe du règlement de 1971, c'est-à-dire de largeur de chaussée inférieure ou égale à 5,50 m, ne permettent pas le passage des transports de bois ronds mêlés au trafic.

Les autres ouvrages d'art doivent être vérifiés et recalculés selon ce règlement, en les supposant de 1^{re} ou de 2^e classe, même s'ils peuvent être rangés en 3^e classe.

Si un ouvrage ne peut être vérifié avant l'établissement de l'arrêté préfectoral (et si un doute existe quant à sa capacité à supporter de telles charges), il ne doit pas apparaître dans l'itinéraire concerné, ce qui peut conduire à chercher une section d'itinéraire alternative.

Les ouvrages métalliques ou mixtes sont plus sensibles au phénomène de fatigue ; il convient donc, dans la détermination des itinéraires, d'éviter autant que possible ces ouvrages. Si de tels ouvrages se trouvaient malgré tout sur les itinéraires retenus, ils devraient faire l'objet d'une surveillance particulière, notamment ceux qui n'ont pas été dimensionnés à la fatigue.

Le coût de ces opérations de vérification et de calcul, qui sont justifiées uniquement par la circulation de véhicules hors normes générales du code de la route, peut incomber aux demandeurs, c'est-à-dire aux transporteurs et aux entreprises de la filière bois.

Quant aux chaussées, il est important d'attirer votre attention sur les risques de dégradation inhérents à l'augmentation des charges roulantes et à la répétition des passages. Une étude confiée au SETRA concernant l'incidence théorique des différents types de transports de bois ronds sur les chaussées montre un impact potentiel important, notamment pour les véhicules à 52 tonnes sur 5 essieux dont l'agressivité pour les chaussées est 1,5 à 3,5 fois supérieure aux autres configurations.

Sur ces bases, il convient :

- d'éviter, dans la mesure du possible, lors de la recherche des itinéraires, les sections de route aux assises traitées aux liants hydrauliques ;
- d'interdire ces transports, dans la mesure du possible, notamment par des véhicules de 52 tonnes sur cinq essieux (qui constituent la configuration la plus agressive), sur les routes à très faible trafic après de fortes pluies prolongées et au moment du dégel dans les zones aux hivers rigoureux ;
- de limiter au maximum la circulation de ces transports :
 - 1^o Lorsque des dégradations des chaussées de type structurel apparaissent ;
 - 2^o Au moment du dégel, lorsque les chaussées ne sont pas renforcées (c'est le cas de presque toutes les routes à faible trafic).

2. Prendre un arrêté préfectoral définissant les réseaux routiers autorisés dans le département. Cet arrêté devra avoir reçu l'accord des autorités investies du pouvoir de police sur les autres voiries et des gestionnaires du domaine dans un délai de deux mois. Toute absence de réponse dans ce délai vaudra accord. Ce même arrêté préfectoral précise les conditions de circulation des véhicules concernés (restrictions horaires, limitations de vitesses, mesures d'accompagnement, etc.)

Il conviendra donc de solliciter la totalité des gestionnaires mais aussi les autorités investies du pouvoir de police (et notamment les collectivités locales).

La carte jointe en annexe, établie après une première analyse du réseau des routes généralement autorisées pour les transports exceptionnels de 2^e catégorie, pourra vous servir de base afin de définir ce réseau local et assurer une continuité des itinéraires au niveau national ; vous veillerez particulièrement à la continuité des réseaux ainsi définis aux limites départementales. Bien entendu, il vous appartiendra, en fonction de votre connaissance de l'état des infrastructures, d'apporter toutes les modifications nécessaires, ponctuelles ou plus larges, aux itinéraires figurant sur cette carte.

3. Veiller, par les contrôles nécessaires, au respect des dispositions s'appliquant à ces transports en termes de règles et

de conditions de circulation, et plus particulièrement en ce qui concerne les véhicules utilisés, les charges effectivement pratiquées, les limitations de vitesse et les dispositifs d'arrimage.

Pour être valide, l'attestation du constructeur doit être signée et enregistrée par la Drire ayant géographiquement en charge le constructeur du véhicule. En cas de doute, les forces de contrôle peuvent contacter la Drire concernée.

4. Assurer, pendant sa durée d'application, un suivi de la mise en œuvre des dispositions spécifiques prévues temporairement par la loi d'orientation sur la forêt pour le transport de bois ronds :

Dans ce but, il conviendra que vos services étudient les problèmes de sécurité que pourraient engendrer ces transports, leurs conséquences sur les chaussées et les ouvrages d'art ainsi que leur incidence sur la circulation.

S'agissant de la sécurité, un bilan trimestriel des accidents impliquant des véhicules de transports de bois ronds pourra être établi ainsi qu'un bilan des infractions constatées (augmentation des poids autorisés pour le transport de bois ronds, circulation sur des itinéraires non autorisés, etc.)

En ce qui concerne la préservation du patrimoine routier, il s'agit de procéder à une évaluation régulière, par exemple tous les dix-huit mois, de l'état des chaussées et des ouvrages d'art des itinéraires au moyen :

- d'une vérification détaillée des ouvrages d'art conformément à la l'instruction technique du 19 octobre 1979 modifiée pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art de manière à vérifier l'absence de dégradations ;
- d'un relevé M3 des dégradations sur les chaussées selon la méthode d'essai n° 38-2 établie par le LCPC en mars 1998.

En fonction de cette vérification, les itinéraires autorisés pourront être confirmés, ou revus et modifiés, pour tenir compte des évolutions constatées au niveau des infrastructures.

Dans cette logique de suivi des ouvrages d'art et des chaussées, nous vous rappelons que, conformément aux articles L-131-8 pour les voies communales et L-141-9 pour les routes départementales du code de la voirie routière, il pourra être demandé aux entrepreneurs et propriétaires de contribuer à la réparation des dégradations causées par ces transports : en particulier, les renforcements d'ouvrages qui seraient rendus nécessaires par ces transports pourront faire l'objet d'un cofinancement avec l'ensemble des parties intéressées.

La même démarche pourra d'ailleurs être engagée lors de la définition des itinéraires, si le renforcement d'un ouvrage apparaissait nécessaire au passage des transports de bois ronds.

Afin de pouvoir obtenir un tel suivi, il est impératif de faire un état des lieux avant la mise en œuvre de ces dispositions ; l'étude initiale menée pour la détermination des itinéraires au niveau de l'état des ouvrages d'art autorisés et des chaussées pourrait être utilisée comme point de départ.

Il serait par ailleurs nécessaire d'établir un état du trafic de poids lourds, et notamment de transport de bois en grumes sur les itinéraires autorisés, avant la mise en œuvre des dispositions spécifiques relatives au transport de bois ronds, puis régulièrement au cours de la période durant laquelle ces itinéraires sont autorisés, afin de mettre en parallèle l'augmentation du trafic et des charges transportées et les conséquences constatées.

Vous voudrez bien porter le contenu de la présente circulaire à la connaissance des autorités gestionnaires des autres réseaux routiers, et nous rendre compte de son application.

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

Pour le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales
et par délégation :
*Le directeur des libertés
publiques
et des affaires juridiques,*
S. Fratacci