

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

*Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

Direction des services de transports

Circulaire du 31 juillet 2009 relative aux modalités du transport de bois ronds

NOR : DEVT0918456C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat à Mesdames et Messieurs les préfets de région ; Mesdames et Messieurs les préfets de département.

La présente circulaire a pour objet de préciser les conditions de mise en œuvre du dispositif concernant le transport de bois ronds prévu aux articles R. 433-9 à R. 433-16 du code de la route.

I. – LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le décret n° 2003-416 du 30 avril 2003 relatif au transport de bois ronds, pris en application de l'article 17 de la loi d'orientation sur la forêt n° 2001-602 du 9 juillet 2001, a institué un régime temporaire de circulation rendu nécessaire dans le contexte de la tempête de 1999 afin de permettre l'évacuation de grandes quantités de bois. Ce texte a autorisé, jusqu'au 8 juillet 2009, la circulation sur les itinéraires autorisés par les préfets de département, d'ensembles routiers de plus de 4 essieux dont le poids total roulant autorisé excède 40 tonnes (et jusqu'à 72 tonnes).

L'article 130 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie pérennise, à compter du 9 juillet 2009 et en l'absence d'alternative économiquement viable au transport routier, le dispositif particulier applicable au transport de bois ronds.

Ainsi, le décret n° 2009-780 du 23 juin 2009, établi en concertation avec les professionnels du bois et ceux du transport routier, inscrit ce dispositif dans le code de la route.

Les principales modifications apportées au transport de bois ronds sont les suivantes :

- le transport du bois rond est autorisé en l'absence d'alternative économiquement viable au transport routier ;
- le poids total est limité à 57 tonnes à partir de 6 essieux au lieu de 72 tonnes et les configurations à 5 essieux sont limitées à 48 tonnes au lieu de 52 tonnes ;
- un auto-contrôle des charges est introduit à partir du 1^{er} juillet 2010, avec des dispositions transitoires jusqu'en 2015 ;
- les entreprises de la filière peuvent continuer à utiliser les véhicules en service jusqu'au 1^{er} janvier 2015, en application de l'article 4-IV du décret 2009-780 et de l'article 4 et de l'annexe II de l'arrêté relatif au transport de bois ronds du 29 juin 2009 ;
- la longueur des ensembles de véhicules utilisant un arrière-train forestier est portée à 18,75 mètres, non compris un éventuel dépassement de 3 mètres. Pour les grumes de plus grande longueur, les transporteurs pourront recourir au régime du transport exceptionnel (25 mètres).

De plus, la dérogation à l'inscription au registre des transporteurs prévue pour les entreprises effectuant une activité de débardage est supprimée.

L'arrêté du 29 juin 2009 relatif au transport de bois ronds pris en application du décret précité précise certaines dispositions applicables à ce transport, et plus précisément fixe :

- le modèle d'attestation sur l'honneur relative à l'absence d'alternative économiquement viable ;
- le contenu du plan de transport ;

- les configurations techniques des véhicules autorisés en fonction du poids total roulant autorisé ainsi que les charges maximales à l'essieu des ensembles routiers autorisés ;
- les systèmes de pesée permettant au conducteur de connaître le poids du véhicule chargé ;
- l'éclairage et la signalisation des ensembles de véhicules.

II. – LES OBJECTIFS DU NOUVEAU DISPOSITIF

Ce nouveau dispositif s'inscrit dans une perspective à long terme, en offrant aux opérateurs la possibilité d'investir dans des véhicules adaptés.

Il répond à la nécessité, tant de limitation de l'usure des routes, que de renforcement de la sécurité routière, par la limitation des tonnages autorisés à 57 tonnes et une définition précise des configurations des véhicules utilisables.

Il intègre les préoccupations du Grenelle de l'environnement, et plus particulièrement le développement des modes alternatifs à la route (rail, voie d'eau) qui doivent être utilisés lorsqu'une offre existe ou peut être mise en place dans des conditions économiquement viables.

Une période transitoire est prévue pour laisser le temps aux entreprises de se doter des véhicules répondant aux nouvelles exigences en termes de poids, de charges à l'essieu et de système de pesage.

III. – LES MODALITÉS DU TRANSPORT DE BOIS RONDS

A. – LA DÉFINITION DES ITINÉRAIRES

Le préfet de département détermine les itinéraires sur lesquels la circulation des véhicules transportant des bois ronds est autorisée sur le réseau routier de son département.

A cette fin, vous saisissez pour avis les gestionnaires de voirie :

- les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour ce qui concerne les autoroutes concédées ;
- les directions interdépartementales des routes pour ce qui concerne les routes nationales non concédées ;
- le président du conseil général et les maires des communes traversées pour les voies départementales et communales.

Les gestionnaires du domaine routier disposent d'un délai de deux mois pour émettre leur avis, notamment en ce qui concerne les limites de chargement admissibles de certains ouvrages.

Vous veillerez à associer étroitement les professionnels du transport routier de marchandises et de la forêt et du bois à votre prise de décision. Cette concertation peut être organisée par les services régionaux (DREAL et DRAAF) afin d'accompagner les services du préfet de département dans la mise au point des arrêtés préfectoraux. Il conviendra de veiller tout particulièrement aux charges autorisées (48 tonnes – 5 essieux et 57 tonnes – 6 essieux) et à la continuité des itinéraires afin de ne pas faire obstacle aux objectifs fixés par la loi, qui visent à faciliter l'approvisionnement des unités utilisatrices de bois ronds à partir des massifs forestiers.

En outre, afin de tenir compte des délais nécessaires à la redéfinition des itinéraires, les arrêtés préfectoraux, pris en application des dispositions du décret n° 2003-416 du 30 avril 2003, restent en vigueur pendant une durée d'une année à compter de la date de publication du décret, à savoir jusqu'au 25 juin 2010.

Je vous invite à engager dès à présent la préparation des arrêtés préfectoraux, compte tenu des délais nécessaires à leur élaboration, et à examiner la possibilité de mettre en place un guichet unique régional d'information des professionnels sur les textes applicables et les cartes correspondantes.

B. – LA PRISE EN CONSIDÉRATION DES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE

L'existence d'une alternative économiquement viable au transport routier s'apprécie pour chaque liaison au regard des critères de coût, de délais d'acheminement et de qualité de service. La vérification de ces dispositions est du ressort de l'entreprise réceptrice des bois ronds qui, en tant qu'acheteur, bénéficie de l'économie sur le prix de transport rendue possible par le recours au dispositif bois ronds. Cette obligation s'impose à toutes les entreprises.

Les entreprises réceptrices de bois ronds devront remettre aux transporteurs une attestation sur l'honneur, valable au plus une année, faisant état d'une absence d'alternative économiquement viable au transport routier sur le trajet correspondant à la lettre de voiture fournie. Le modèle de cette attestation figure en annexe I de l'arrêté du 29 juin 2009 relatif au transport de bois ronds. Les entreprises réceptrices de bois ronds dont le chiffre d'affaires est supérieur à cinq millions d'euros établissent chaque année un plan de transport de bois ronds. La réflexion préalable à son élaboration doit leur permettre d'examiner au regard de leurs flux annuels, en liaison avec les opérateurs ferroviaires ou fluviaux, les possibilités de développement des modes non routiers.

Le préfet de région demande la communication de ce plan de transport notamment lorsqu'il a connaissance d'alternatives économiquement viables existantes ou en projet, ou lorsque l'importance des flux de transport de bois de l'entreprise peut permettre de susciter la mise en place de nouveaux services ferroviaires ou fluviaux.

Le plan de transport, dont le contenu est fixé à l'article 2 de l'arrêté du 29 juin 2009, doit également comporter un exposé des mesures prises pour s'assurer du respect des charges autorisées. Ces mesures devront être adaptées en fonction de la taille de l'entreprise réceptionnaire des bois ronds concernée. L'objectif est d'impliquer l'entreprise réceptionnaire dans le contrôle du respect des charges autorisées en circulation.

Ce contrôle pourra s'effectuer notamment au travers des pesées des véhicules en charge, lorsque les équipements embarqués (mesures à l'essieu ou par le peson de la grue) existent, ou, à défaut, à travers un contrôle des informations dont doit disposer le conducteur sur le chargement (par les pesées sur bascules par exemple).

De plus, l'entreprise réceptionnaire de bois ronds pourra préciser les dispositions d'ordre contractuel pour encourager au respect des charges autorisées.

Afin de permettre un contrôle efficace de ces dispositions, le préfet de région prend régulièrement l'attache des entreprises ferroviaires et fluviales afin d'être informé des offres alternatives au transport routier mises en place pour répondre aux besoins des professionnels de la forêt et du bois.

C. – UN MOINDRE IMPACT DES VÉHICULES SUR LES INFRASTRUCTURES

Les véhicules de transport de bois ronds doivent répondre à des exigences particulières afin de préserver les infrastructures routières. En particulier, l'arrêté du 29 juin 2009 fixe des conditions sur les espacements entre essieux, l'usage obligatoire de roues jumelées ou les limites de chargement des essieux tridem afin de réduire l'agressivité des véhicules sur les chaussées.

Une période transitoire est prévue pour permettre aux véhicules en service avant le 9 juillet 2009 d'être utilisés, dans les conditions prévues par les III et IV de l'article 4 du décret n° 2009-780, jusqu'en 2015.

Cet encadrement strict des configurations des véhicules et la réduction de leur agressivité sur les infrastructures doivent permettre de réduire les disparités existantes dans les arrêtés préfectoraux actuels, par une harmonisation des conditions de circulation et une meilleure prise en compte de l'objectif de continuité interdépartementale des itinéraires.

Pour bénéficier du dispositif applicable au transport de bois ronds, les véhicules moteurs doivent disposer d'un certificat d'immatriculation de type transport exceptionnel comportant des valeurs de PTRAs compatibles avec les masses transportées.

Les véhicules de transport de bois ronds disposant d'une attestation de caractéristiques techniques délivrée par les autorités françaises avant le 9 juillet 2009 bénéficient de la dérogation applicable jusqu'en 2015. Il n'est plus délivré, depuis le 9 juillet 2009, de nouvelles attestations de caractéristiques techniques.

Toutefois, à titre exceptionnel, les véhicules commandés avant la date de publication du décret (25 juin 2009) et immatriculés après le 9 juillet pourront disposer d'une attestation de caractéristiques techniques portant mention « véhicule sous dérogation de stock » leur permettant de bénéficier de l'application des dispositions de circulation applicables antérieurement. Chaque constructeur établit la liste des véhicules concernés (n° de série), en tenant à disposition des DRIRE et DREAL, la preuve de cette situation.

D. – CONTRÔLES SUR ROUTE

Le véhicule de transport de bois ronds doit disposer à bord d'une copie de l'attestation sur l'honneur délivrée par le réceptionnaire. Vous tiendrez compte du délai nécessaire aux entreprises pour prendre connaissance de la réglementation, apprécier l'existence d'une offre alternative, et diffuser les attestations à leurs transporteurs. Je vous recommande donc, jusqu'à la fin de l'année, de vous inscrire dans une démarche informative sur ce point.

Vous veillerez également à organiser régulièrement des contrôles des charges des véhicules de transport de bois ronds notamment en utilisant le réseau de stations de pesage en marche en cours de déploiement.

Je vous demande enfin de bien vouloir diffuser le plus largement possible les informations contenues dans la présente circulaire aux agents chargés des contrôles des transports, placés sous votre autorité. Vous voudrez bien leur demander de s'assurer, lors de leurs contacts avec les agents des autres corps de contrôle de votre région, que ceux-ci ont eu connaissance de ces dispositions.

Je souhaite que vous puissiez m'adresser une synthèse régionale de la mise en œuvre de ces dispositions pour le 1^{er} septembre 2010. Vous voudrez bien me faire part des éventuelles difficultés que vous rencontrerez dans leur application.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 31 juillet 2009.

Pour le ministre d'Etat et par délégation :
Le directeur des services de transport,
P. VIEU

Annexe à la circulaire relative aux modalités du transport de bois ronds
configurations des véhicules de transport de bois ronds

Poids total autorisé	Véhicule articulé (Tracteur + semi-remorque)	Train routier (Camion + remorque)	Train double
48 T	5 essieux s - j + jjj s - j + jj s ⁽¹⁾ s - jj + jj	5 essieux s - jj + j - j	
57 T	6 essieux s - jj + jjj s - jj + jj s ¹	6 essieux et plus s - jj + j - jj s - jj + jj - jj s s - jj + jj - jj	7 essieux s - js + jj + jj s - jj + jj + jj s - j + ss + s + ss s - j + jj + s + jj

s : essieu à roues simples
 j : essieu à roues jumelées
 j - j : essieux ou groupes d'essieux distants d'au moins 1,80 m
 jj : groupe de deux essieux
 jjj : groupe de trois essieux

(1) Essieu auto-vireur à roues simples