

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Arrêté du 4 mars 2005 fixant les conditions d'application de l'article R. 432-6 du code de la route

NOR: EQU0401060A

La ministre de la défense et le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu le code de la route, et notamment son article R. 432-6 ;

Vu le code de la voirie routière ;

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 20 janvier 1987 modifié relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention d'urgence et des véhicules à progression lente,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Sur autoroute, la circulation des ensembles porte-engin blindés (EPB) à vide ou en charge de matériels divers, dans le cadre d'opérations planifiées d'entraînement et de manœuvres des forces armées, et dont les caractéristiques excèdent les maxima définis dans le code de la route, est autorisée dans les conditions fixées par le présent arrêté.

**Art. 2.** – Sont autorisés les EPB dont les caractéristiques, en ordre de marche, sont inférieures (tout en dépassant les maxima visés à l'article 1<sup>er</sup>) ou égales aux valeurs ci-dessous :

- longueur : 21 mètres ;
- largeur : 3,35 mètres ;
- hauteur : 4,50 mètres ;
- poids total roulant : 79 tonnes.

La charge de l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux de ces ensembles ne doit pas dépasser la valeur de 10,5 tonnes, conformément aux valeurs définies au c du I de l'article R. 312-6 du code de la route.

Ces ensembles doivent être capables d'atteindre une vitesse minimale en palier de 70 km/h.

**Art. 3.** – Les EPB sont autorisés à circuler isolément ou en convois d'au maximum 16 EPB. Lorsqu'un convoi comprend plus de 8 EPB, il est obligatoirement fractionné en deux rames d'un nombre égal (à une unité près) d'EPB chacune. Lorsqu'un convoi comporte deux rames, un intervalle minimum de 45 minutes sépare la fin de la première rame de la tête de la seconde rame du convoi. Afin de limiter autant que possible la gêne causée aux usagers, la longueur totale du convoi en circulation, ou de chacune des rames du convoi en cas de fractionnement, n'excède pas un kilomètre et demi.

Un convoi ne doit pas comporter plus de 23 véhicules militaires au total, y compris les véhicules de présignalisation et de signalisation de fin de convoi définis à l'article 7 du présent arrêté.

La progression du convoi est organisée de manière à éviter que deux parties du convoi stationnent en même temps en un même lieu et, en tout état de cause, que des engins en stationnement empiètent sur des voies de circulation, que ce soit en section courante ou sur des aires d'arrêt.

Le nombre total de déplacements des convois de 5 EPB ou plus est limité à 12 par année calendaire sur l'ensemble du réseau autoroutier.

**Art. 4.** – La circulation des EPB sur autoroute est interdite :

- du samedi ou veille de fête, 12 heures, au lundi ou lendemain de fête, 6 heures ;
- pendant les périodes de restrictions complémentaires de circulation pour les transports de marchandises ou de matières dangereuses définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports ;

- les jours « hors chantiers » définis au plan national par une circulaire annuelle du ministre chargé des transports ;
- les jours de circulation intense définis au plan national dans une circulaire annuelle du ministère de l'intérieur ainsi que par le calendrier Bison Futé (jours classés noir, rouge ou orange) ;
- par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante ;
- si le trafic prévisible est supérieur à 500 véhicules par heure et par voie non empruntée par le convoi ;
- sur certaines voies situées à l'intérieur du périmètre délimité par les voies rapides (y compris ces dernières), contournant les grandes agglomérations suivantes :
  - pour la région parisienne : autoroute A 86, sauf au sud entre Versailles et A 6 ;
  - pour la région lyonnaise : voie rapide de contournement Est ;
- pendant les périodes précisées, par les gestionnaires de voirie concernés, dans les dossiers d'exploitation définis à l'article 8 du présent arrêté.

**Art. 5.** – La circulation des convois n'est autorisée qu'en extrême bord droit de la voie la plus à droite, sauf prescriptions contraires indiquées dans le dossier d'exploitation défini à l'article 8 du présent arrêté.

La distance entre 2 véhicules d'un même convoi doit être au moins de 100 mètres.

Sur le réseau routier concédé, le convoi doit se présenter aux barrières de péage sur la voie la plus large située la plus à droite.

Est interdit sur un ouvrage d'art, y compris sur une bande d'arrêt d'urgence :

- le dépassement d'un EBB par un autre ;
- le stationnement d'un EPB.

En cas d'incident, les EPB situés à l'arrière du ou des véhicules immobilisés sur l'ouvrage d'art doivent attendre l'évacuation de ce ou ces derniers avant de reprendre leur progression.

En cas d'incident ou d'accident mettant en cause un ou plusieurs véhicules du convoi, l'ensemble du convoi doit s'arrêter et se ranger le plus à droite possible de la voie ou de la bande d'arrêt d'urgence (BAU), sauf sur les ponts ou au-dessus des murs de soutènement. Tout en installant un premier balisage d'urgence, les unités de circulation de l'arme du train doivent prévenir le poste central d'exploitation du gestionnaire de la voie, qui fournira les moyens nécessaires pour assurer la protection et le balisage du ou des engins immobilisés, ainsi que les forces de l'ordre territorialement compétentes. Le reste du convoi ne doit repartir que lorsque ces moyens seront en place.

En cas de panne d'un EPB, celui-ci doit être évacué, jusqu'au premier lieu de stationnement prévu dans le dossier d'exploitation défini à l'article 8 du présent arrêté, par un véhicule militaire du convoi ou avec des moyens agréés, civils ou militaires dans les plus brefs délais et dans les meilleures conditions de sécurité.

**Art. 6.** – Les ensembles porte-blindés doivent être équipés :

- de la signalisation réglementaire prévue pour les transports exceptionnels civils tels que définis à l'article 16 de l'arrêté du 26 novembre 2003 ;
- à l'arrière, d'un signal de position de rétrécissement de chaussée (chevrons K8), modèle très grande gamme, tel que défini dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

**Art. 7.** – L'accompagnement des convois est composé, dans tous les cas, au minimum :

- à l'avant, d'un véhicule de présignalisation (voiture pilote), équipé d'un feu tournant, qui permet, d'une part, d'alerter le convoi en cas de problème particulier en aval de la progression et, d'autre part, de signaler la fin du convoi aux usagers qui effectuent un dépassement ; ce véhicule est équipé à l'arrière d'un panneau « fin de convoi » ;
- à l'arrière, d'un véhicule de protection arrière équipé de deux feux tournants et d'une signalisation complémentaire conforme à l'arrêté du 20 janvier 1987 (bandes rétro-réfléchissantes rouges et blanches) ; ce véhicule est en outre équipé du panneau « convoi exceptionnel » à l'arrière tel que défini à l'article 16 de l'arrêté du 26 novembre 2003 et d'un panneau indiquant le nombre de véhicules composant le convoi ou la longueur de celui-ci (ou de la rame en cas de fractionnement du convoi).

Les personnels de conduite et d'accompagnement doivent porter des équipements de protection individuelle adaptés, quelle que soit la période ou la situation.

Une escorte est nécessaire lorsque le convoi comprend plus d'un EPB en charge de matériel blindé ; elle est assurée par du personnel habilité de l'arme du train ayant obtenu une qualification spécifique à l'accompagnement des convois lourds sur les autoroutes, routes express, routes nationales à chaussées séparées ou déviations d'agglomération en continuité du réseau autoroutier définie par les ministères de la défense et des transports.

En cas de difficulté particulière sur l'itinéraire, un pilotage adapté pourra être assuré par les forces de l'ordre territorialement compétentes.

**Art. 8.** – Pour chaque déplacement, l'autorité militaire établit un dossier relatif aux modalités de déplacement qu'elle souhaite réaliser et comprenant notamment :

- la description de l'itinéraire emprunté ;

- la date et l'horaire du déplacement ;
- la composition du convoi ;
- un schéma de répartition des charges pour chaque engin militaire composant le convoi.

Sur la base de ce dossier, l'autorité militaire doit demander l'avis de chacune des autorités compétentes en matière de police de la circulation et des gestionnaires des sections autoroutières concernées (au moins un mois avant chaque mouvement).

En cas d'avis favorable, un dossier d'exploitation établi par chaque gestionnaire concerné fixe les conditions liées au passage du convoi (mesures d'exploitation, plan de circulation, modalités d'accompagnement, horaires, haltes, consignes en cas d'incidents, moyens de communication, devis, etc.).

Le dossier d'exploitation doit comporter notamment les procédures à appliquer pour les cas suivants :

- incident technique sur un engin du convoi (panne, crevaison, etc.) ;
- incident mineur avec un usager (gêne temporaire) ;
- accident matériel avec un usager (pas de blessé) ;
- accident corporel avec un usager (avec victime).

En cas d'avis défavorable de l'un des gestionnaires, motivé par des difficultés relatives à un ouvrage d'art ou à la préservation du patrimoine routier, il appartient à l'autorité militaire de rechercher un itinéraire de substitution approprié.

Le gestionnaire peut à tout moment demander l'ajournement du passage sur son réseau :

- en cas d'événements fortuits entraînant une réduction de capacité des voies (coupures de voies, travaux, basculements de la circulation liés à des accidents ou des dommages causés à l'infrastructure, par exemple) ;
- en cas de non-respect des prescriptions imposées dans le dossier d'exploitation par l'autorité militaire.

L'autorité militaire est tenue :

- de respecter les prescriptions qui lui sont imposées dans les différents dossiers d'exploitation ;
- d'envoyer, avant chaque voyage et au plus tard trois jours francs avant la date prévue pour le déplacement du convoi, un avis d'information préalable aux gestionnaires des sections autoroutières empruntées (directions départementales de l'équipement ou sociétés concessionnaires d'autoroutes) ;
- de prendre contact avant chaque voyage avec les forces de l'ordre responsables de chaque section de voie empruntée ;
- de s'assurer avant le départ du convoi, par tous les moyens, qu'aucune restriction temporaire relative à la circulation (de type « plan de gestion de trafic », par exemple) n'a été mise en place sur l'itinéraire depuis la délivrance par le gestionnaire concerné de l'avis favorable.

**Art. 9.** – Les frais d'études, d'organisation et les sujétions d'exploitation éventuelles (accompagnement, balisage, démontage/remontage d'équipement...) ainsi que, le cas échéant, les péages sont à la charge de l'autorité militaire et sont facturés, sur la base d'un devis transmis à l'autorité militaire d'après les éléments contenus dans le dossier d'exploitation.

Les interventions faisant suite à un accident ou un incident sont également facturées à l'autorité militaire.

Immédiatement avant que le convoi s'engage sur un itinéraire autoroutier, l'autorité militaire compétente doit prendre contact avec le ou les gestionnaires de voirie concernés et avec les forces de l'ordre responsables de chaque section de voie empruntée.

Sur autoroute, les unités de circulation de l'arme du train doivent être en mesure d'entrer en contact, à tout moment, avec le gestionnaire de la voie ou avec les forces de l'ordre responsables de la section empruntée afin, le cas échéant, de les prévenir de tout problème de nature à modifier les conditions de la progression du convoi.

En cas d'incident ou d'accident lors du déplacement de tout convoi, un compte rendu détaillé sera adressé par l'autorité militaire aux gestionnaires des infrastructures empruntées, avec copie au ministère chargé des transports (direction de la sécurité et de la circulation routières et direction des routes).

**Art. 10.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française. Ses dispositions entreront en vigueur trois mois après sa publication.

Fait à Paris, le 4 mars 2005.

*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 du cabinet,*

P. GANDIL

*La ministre de la défense,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet civil et militaire,*

P. MARLAND