

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8081</b>	De <b>M. Pierre Morel-À-L'Huissier</b> ( UDI, Agir et Indépendants - Lozère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Utilisation des autoroutes par les convois exceptionnels	<b>Analyse</b> > Utilisation des autoroutes par les convois exceptionnels.
Question publiée au JO le : <b>01/05/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/10/2018</b> page : <b>9847</b> Date de renouvellement : <b>04/09/2018</b>		

### Texte de la question

M. Pierre Morel-À-L'Huissier attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur la possibilité d'utiliser les autoroutes par les convois exceptionnels. Les restrictions imposées aux entreprises de transport en convoi exceptionnel ont pour effet de rendre très difficile l'usage des autoroutes pour lesdits convois, alors même que le recours à ces axes, notamment la nuit, pourrait éviter la traversée de nombreuses agglomérations, et diminuer ainsi le nombre d'accidents. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer sa position et ses intentions en la matière.

### Texte de la réponse

La définition du transport exceptionnel et les principes de circulation de ce type de transport sont précisés dans les articles R. 433-1 à 6 du code de la route. La législation a été complétée par le décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 qui modifie la circulation des transports exceptionnels sur les routes de France et renforce la sécurité des véhicules qui les accompagnent sur leur trajet et par l'arrêté du 28 février 2017 qui définit et simplifie les modalités relatives aux demandes d'autorisation pour les transports exceptionnels jusqu'à 120 tonnes. Cinq catégories de transports exceptionnels et de réseaux associés sur l'ensemble du territoire sont ainsi définis. S'agissant de leur circulation sur autoroute, son interdiction de principe a été supprimée par le décret n° 2012-516 du 18 avril 2012 relatif aux transports exceptionnels. Il appartient aux préfets de département de prendre les arrêtés définissant les différents réseaux de transports exceptionnels, après concertation des différents gestionnaires de voiries et des professionnels de la filière. L'élaboration des réseaux repose sur un travail de co-construction entre l'État et les différents gestionnaires de voiries dans le cadre d'un dispositif régional de concertation, qui doit prendre en compte les contraintes de l'ensemble des intervenants et les risques d'accidents. Ainsi, si la circulation de convois exceptionnels sur les autoroutes est envisageable dans les conditions précitées, les réseaux autoroutiers ne sont pas toujours adaptés au passage des convois exceptionnels pour des raisons de gabarit, notamment au niveau des gares de péage, mais aussi, et surtout, de sécurité routière. En effet, la présence de convois imposants, roulant à vitesse lente, engendre un risque d'accidents accru du fait des différentiels de vitesse avec les autres véhicules, notamment de nuit. C'est donc en concertation et au regard d'exigences de sécurité, de manœuvrabilité, et de réduction des impacts locaux que les réseaux des différentes catégories de transports exceptionnels sont en pratique déterminés par les préfets en retenant des itinéraires préservant l'intérêt général. Les cartes définissant ces réseaux constituent par ailleurs des annexes aux arrêtés préfectoraux amenées à être révisées régulièrement. Si les premières



dispositions mises en œuvre et les itinéraires retenus venaient à mettre en évidence des problématiques de nuisances et de sécurité qui auraient pu être sous-estimées, leur révision devra les prendre en compte et pourra conduire à redéfinir certains itinéraires sans exclure a priori le réseau autoroutier.