

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS GESTION ACTUELLE ET PERSPECTIVES DE CHANGEMENT

M.MEHLIL DEESR/DRCR

1 - LES VEHICULES HORS NORMES

Le code de la route définit les poids et dimensions maximaux (sauf la hauteur) pour les différentes catégories de véhicules.

Un transport est dit exceptionnel quand il est effectué de manière non conforme à ces prescriptions du code de la route. Il s'agit donc d'une dérogation au droit commun qui n'est accordée que pour les transports de masses indivisibles qui ne peuvent être effectués par d'autres moyens (chemin de fer, voie d'eau) pour des raisons techniques ou économiques.

2 - LES PROBLEMES POSES PAR LES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Ces problèmes sont d'ordres variés :

- fatigue des chaussées,
- résistance des ouvrages d'art,
- gêne à la circulation,
- problème de sécurité,
- risque de ne pas pouvoir franchir une difficulté (temporaire ou permanente) de tracé.

L'origine de ces problèmes est le poids et sa répartition pour les deux premiers,

la lenteur, l'encombrement et la faible manoeuvrabilité pour les trois derniers.

Il faut donc choisir un itinéraire dont le tracé et la résistance de l'infrastructure permettent matériellement le passage du convoi. Mais il faut de plus vérifier que la gêne et le danger apportés à la circulation des autres usagers resteront supportables, ce qui peut amener à écarter un itinéraire ou à limiter son emploi à certaines conditions, horaires notamment.

Nous signalons enfin qu'il existe des restrictions réglementaires (interdiction de traverser telle agglomération par décision des autorités locales).

3 - PRESCRIPTIONS IMPOSABLES AUX TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Elles sont de différentes sortes :

- conditions sur les poids et dimensions,
- conditions de signalisation et d'escorte,
- conditions d'horaire et de période,
- conditions sur la météorologie,
- conditions techniques de franchissement des ouvrages.

3.1. Conditions sur les poids et dimensions

Les convois exceptionnels sont traités par l'Administration différemment en fonction de leurs poids et dimensions

3.2. Conditions de signalisation et d'escorté

Les convois exceptionnels sont généralement accompagnés d'une voiture pilote et, pour les plus importants, d'une voiture de protection arrière. Il est de plus nécessaire d'y adjoindre une escorte de motocyclistes de la gendarmerie ou de la police quand les caractéristiques du convoi entraînent des conditions de circulation particulièrement difficiles

(cas des convois de grande longueur, de grande largeur ou de grand poids pouvant créer une gêne et un danger importants pour les autres usagers).

En plus de l'éclairage et de la signalisation prévus par le code de la route, les convois exceptionnels sont signalés par :

- des feux tournants,
- des feux d'encombrement,
- des dispositifs catadioptrique latéraux,
- des panneaux triangulaires de signalisation de danger,
- un panneau rectangulaire portant la mention "transport exceptionnel" à l'avant et à l'arrière du convoi.

3.3. Conditions d'horaire et de période

L'importance du trafic sur certains itinéraires pourrait conduire à en interdire l'accès aux transports exceptionnels aux heures où la circulation est la plus dense. C'est très souvent le cas pour les traversées d'agglomérations pour lesquelles existent des réglementations municipales.

Il est souvent imposé également que le transport ait lieu de jour.

Les transports exceptionnels sont interdits pendant les périodes de restriction de la circulation des poids lourds.

3.4. Conditions sur la météorologie

Pour des raisons de sécurité (visibilité, adhérence sur la chaussée), les transports exceptionnels doivent en principe interdits par temps de brouillard, de neige, de verglas.

3.5. Conditions techniques sur le franchissement des ouvrages

Pour le franchissement de certains ouvrages d'art, il est nécessaire d'imposer des prescriptions particulières dans le but de réduire les sollicitations auxquelles sont soumises les ouvrages.

Il s'agit de prescrire :

- le franchissement à vitesse réduite,
- le franchissement dans l'axe,
- le franchissement en absence de tout autre véhicule lourd sur l'ouvrage.

4 - DUREE DE VALIDITE DES AUTORISATIONS

Les autorisations délivrées sont accordées pour une durée maximale de six mois. Elles peuvent prévoir plusieurs itinéraires.

L'Administration peut aussi délivrer une autorisation pour un seul voyage à effectuer à une période déterminée sur un itinéraire bien défini. Les convois les plus importants ayant des poids ou dimensions excessifs sont soumis à cette procédure.

5 - ORGANISATION DU SERVICE DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

La délivrance des autorisations de transports exceptionnels nécessite une excellente

connaissance du réseau routier et des chantiers. Même si la réglementation prévoit la déconcentration de cette tâche au niveau régional, et provincial, l'instruction de ces demandes d'autorisation est effectuée au niveau central à la Direction des Routes et de la Circulation Routière relevant du Ministère de l'Équipement et du transport.

6 – RECAPITULATION SUR LA GESTION DES AUTORISATIONS POUR CONVOIS EXCEPTIONNEL

Contenu

Les autorisations des convois exceptionnels délivrés aux demandeurs contiennent

- Caractéristique du transport (immatriculations, longueur, largeur, hauteur, PTC...etc)
- Conditions de circulation
- Itinéraires autorisés
- Délai de validité
- Conditions d'accompagnements

Assise juridique

- Dahir du 3 jourmada I 1372 (19/01/53) sur la conservation de la voie publique, La police de circulation et du roulage

l'arrêté du 8 Jourmada I 1372 (24/01/53) sur la police de circulation et du roulage

Intervenant (services de l'Administrations ou autres)

- Le service chargé de recevoir la demande ou documents pour exécuter la procédure : La DRCR
- Les Services administratifs chargés de l'exécution de la procédure : La DRCR (DEESR/DOA) et les DRE/DPE
- Le Service chargé de fournir les prestations requises après l'exécution de la procédure : La DRCR, les DRE/DPE, la Gendarmerie Royale et la Sûreté Nationale

Clients concernés

Bénéficiaires

Commentaires

Le code de la route (Le Dahir et l'arrêté précités de 1953) prévoit la déconcentration de cette activité au niveau local, mais c'est la concentration de ladite activité au niveau de la DRCR qui est pratiquée.

7 – PERSPECTIVES DE CHANGEMENT

Pour une bonne gestion de ces dossiers de transport exceptionnel, des changements sont fortement souhaitables. Le projet de code de la route qui est en cours prévoit de tels changements :

On prévoit alors différents types d'autorisations en fonction des caractéristiques des convois exceptionnels :

Autorisation individuelle : L'autorisation individuelle, nominative, sera délivrée en fonction de la catégorie du transport définie par les caractéristiques du convoi (dimensions hors tout, masse). La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport
L'autorisation peut être :

- au voyage sur un itinéraire précis (délivrée pour un nombre de voyages et une période définis)
- Permanente sur un itinéraire ou réseau précis (délivrée pour un nombre de voyages illimité et pour une durée définie)

Les transports exceptionnels seront classés en 3 catégories (première, deuxième et troisième catégorie) selon les caractéristiques du convoi (dimensions hors tout, masse). La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport

Les autorisations individuelles de 1ère catégorie, de 2ème catégorie et de 3ème catégorie qui peuvent être délivrées, sont les suivantes :

- l'autorisation individuelle permanente
- l'autorisation individuelle au voyage;

Autorisation de portée locale : Lorsque des besoins locaux permanents le justifient, le transport de marchandises ou la circulation de certains véhicules, présentant un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions ou de leur masse, lesquelles ne respectent pas les limites réglementaires, peut être réglementé par une autorisation de portée locale

Autorisations individuelles à destination des pétitionnaires étrangers : Pour les ressortissants d'un pays étranger, seules des autorisations individuelles sur itinéraire précis peuvent être délivrées.