

Circulaire du 28 octobre 1997 relative à la réglementation applicable aux engins de service hivernal

NOR: EQU T 9010 152 C

Paris, le 28 OCT 1997

**LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

A

MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS

Le service hivernal est l'ensemble des mesures de prévention et de lutte mises en oeuvre sur le réseau routier contre les phénomènes routiers hivernaux (verglas, neige, congères...). Ces mesures ont pour objet, d'une part, de maintenir une sécurité optimale pour les usagers de la route et, d'autre part, de réduire les conséquences de ces phénomènes sur le trafic (perturbations, blocage).

Dans ce cadre, les unités mobiles d'intervention assurent trois fonctions principales : épandage de matériaux fondants et abrasifs, raclage et évacuation de la neige.

Les interventions sont réalisées généralement sur voie ouverte à la circulation, souvent dans des conditions d'adhérence et de visibilité réduites.

La réalité technique des interventions oblige fréquemment les véhicules assurant l'intervention à réaliser des manoeuvres et à occuper sur la chaussée une position peu conformes avec les dispositions générales du code de la route. En outre, leurs poids et dimensions dérogent aux règles de ce même code, soit temporairement (pour les poids), soit de façon permanente (pour les dimensions des outils).

Dans ces conditions, et compte tenu des flux de circulation croissants, il est apparu nécessaire de prévoir une réglementation visant à prendre en compte les spécificités de cette mission de service public.

Cette réglementation a été mise en place par les textes suivants:

- Décret n°96-1001 du 18 novembre 1996 relatif aux engins de service hivernal et modifiant le code de la route (J.O du 23/11/1996).
- Arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisations des engins de service hivernal (J.O du 23/11/1996).
- Arrêté du 30 décembre 1996 modifiant l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisation des engins de service hivernal (J.O du 16/01/1997).
- Arrêté du 28 octobre 1997 modifiant l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisation des engins de service hivernal.

La présente circulaire a pour objet de préciser certaines notions et par conséquent de faciliter l'application de cette nouvelle réglementation.

1. Véhicules concernés par la nouvelle réglementation

Le décret mentionné ci-dessus crée un nouvel article R.231-1 dans le code de la route ainsi qu'une nouvelle entité juridique : « les engins de service hivernal ».

1.1. la définition des engins de service hivernal

Catégories de véhicules visées:

- les véhicules automobiles de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes;
- les tracteurs agricoles.

Conditions que doivent remplir ces deux catégories:

- appartenir aux collectivités gestionnaires des voies publiques ou aux personnes agissant pour leur compte;
- être équipées d'outils spécifiques destinés à lutter contre le verglas ou la neige. La liste de ces outils, au nombre de 4, est fixée par l'article 1er de l'arrêté du 18 novembre 1996.

Les engins de service hivernal sont des véhicules équipés d'outils, ils ne sont pas considérés comme des véhicules de transport de marchandises. En effet, leur fonction est de lutter contre le verglas ou la neige grâce à leurs outils spécifiques; elle n'est pas de transporter une marchandise d'un lieu à un autre. Par ailleurs, ils doivent faire l'objet d'une réception sous un double genre qui doit être mentionné sur la carte grise du véhicule.

A ce titre, ils ne sont pas soumis à la réglementation relative aux restrictions et interdictions de circulation des poids-lourds.

1.2. les véhicules exclus

La nouvelle réglementation exclut notamment de son champ:

- Les véhicules de transport de personnes.
- Les véhicules d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Cela concerne notamment les véhicules du type « camionnette ».
- Les véhicules du titre III (exception faite des tracteurs agricoles) du code de la route et en particulier les matériels de travaux publics, catégorie dans laquelle sont rangés les « chasse-neige ».
- Les véhicules qui appartiennent à des personnes privées et qui n'agissent pas pour le compte des collectivités gestionnaires des voies publiques.
- Les véhicules équipés d'outils autres que ceux prévus par l'article 1er de l'arrêté du 18 novembre 1996. A titre d'exemple, il est indiqué que les outils de raclage tractés sont exclus de cette liste.
- Les véhicules qui dépassent les normes fixées par les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 18 novembre 1996.

Ces véhicules n'étant pas des engins de service hivernal, ils ne peuvent pas bénéficier des dérogations aux prescriptions du code de la route prévues dans les textes mentionnés ci-dessus.

1.3. Cas particulier

1.3.1 Les engins de travaux publics affectés au déneigement

Les engins de travaux publics affectés au déneigement, dans lesquels sont inclus les chasse-neige, continuent d'être soumis à la réglementation applicable aux engins de travaux publics. En effet, en raison de leurs spécificités techniques, ils ne pouvaient être inclus dans la catégorie des engins de service hivernal dans un premier temps. La réglementation sera adaptée à moyen terme afin de prendre en compte ces spécificités.

1.3.2 Les saieuses tractées

Les saieuses tractées sont considérées comme des outils au sens de l'arrêté du 18 novembre 1996. Les catégories de véhicules visés au 1.1 sont donc des engins de service hivernal lorsque ils en sont équipés et peuvent bénéficier des dérogations prévues pour ce type d'engins lorsque ils sont en action de déneigement, salage ou sablage.

2. Les règles et dérogations prévues

2.1. Les règles de circulation

2.1.1. Les dérogations

Elles sont visées par le II de l'article R. 231-1 du code de la route et s'appliquent uniquement lorsque les engins de service hivernal sont en action de déneigement, salage ou sablage.

Les dérogations aux règles du code de la route portent, pour les conducteurs des engins concernés, sur :

- la circulation sur le bord droit de la chaussée;
- la circulation sur les routes à sens unique ou à plus de deux voies;
- la circulation à une vitesse anormalement réduite;
- les sens de circulation imposés;
- le franchissement et le chevauchement des lignes continues ou discontinues;
- l'engagement d'un véhicule dans une intersection.

Ces mesures sont décrites de façon exhaustive en annexe 2 à la présente circulaire.

Ces dérogations aux règles du code de la route sont valables quel que soit le propriétaire du véhicule intervenant sur une voie ouverte à la circulation publique, pourvu qu'il agisse pour le compte de la collectivité gestionnaire de cette voie.

L'article R.231-1 créé par le décret du 18 novembre 1996 a pour objectif de permettre aux conducteurs d'engins de service hivernal de faciliter l'exercice de leur mission en leur offrant des conditions de circulation dérogatoires.

Cependant, l'utilisation de ces dérogations doit se limiter au strict nécessaire et, par exemple, une fois que l'action est terminée, lorsque l'engin retourne à sa base, ces dérogations ne peuvent être utilisées.

Par ailleurs, comme pour les feux bleus, quelle que soit la situation, l'obligation de prudence imposée par l'article R. 11-1 du code de la route à tous les conducteurs demeure.

2.1.2. La vitesse

La vitesse des engins de service hivernal excédant les limites de dimensions et/ou de poids fixées par le titre II du code de la route est limitée à 50 km/h, exception faite des tracteurs agricoles pour lesquels la limitation de vitesse est maintenue à 30 km/h et du cas particulier où une saleuse tractée à essieu rigide est utilisée. Dans ce dernier cas, la vitesse est limitée à 25 km/h.

pour les matériels de TP affectés à des opérations de déneigement des chaussées, la limite de vitesse est portée à 50 km/h

2.2. Les dérogations relatives aux poids des engins de service hivernal

Les dérogations relatives au Poids Total Autorisé en Charge (P.T.A.C.) applicables aux engins de service hivernal (E.S.H.) sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

Véhicule	article R. 55 du code de la route	article 2 de l'arrêté du 18 novembre 1996 (E.S.H.)
à deux essieux	19 tonnes au maximum	21 tonnes au maximum
à trois essieux	26 tonnes au maximum	28,5 tonnes au maximum
à quatre essieux ou plus	32 tonnes au maximum	35,5 tonnes au maximum
articulé	38 ou 40 tonnes au maximum	42 tonnes au maximum

Ces dérogations ne permettent pas de dépasser les normes garanties par le constructeur.

Par ailleurs, l'article R. 56 du code de la route qui prévoit que l'essieu le plus chargé d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas supporter une charge supérieure à 13 tonnes reste applicable.

2.3. Les dérogations relatives aux dimensions des engins de service hivernal

La réserve prévue par l'article 3 de l'arrêté du 18 novembre 1996 signifie qu'il convient de réceptionner l'engin de service hivernal dans sa configuration maximale de poids et de dimensions et de s'y tenir.

C'est ainsi que, par exemple, un engin réceptionné avec un outil de raclage frontal de 4 mètres ne pourra pas utiliser un outil de 5 mètres. Pour cela, il devra passer une nouvelle réception à titre isolé.

2.4. La signalisation, l'utilisation et la disposition des feux bleus et des feux oranges

Il convient de souligner que les « engins de service hivernal » ne sont pas considérés comme des chantiers mobiles. En conséquence, ils ne sont pas soumis aux obligations de signalisation d'un tel chantier.

2.4.1 La signalisation, l'utilisation et la disposition des feux bleus

L'article 5 de l'arrêté du 18 novembre 1996 intègre les engins de service hivernaux dans la liste des véhicules pouvant être équipés de feux bleus à éclats (feux dits de catégorie B). Cette liste est fixée par l'arrêté du 30 octobre 1987 modifié relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente.

L'article 5 de l'arrêté du 18 novembre 1996 précise également que ces feux doivent être utilisés lorsque ces engins « participent à la lutte contre le verglas ou la neige. »

Par ailleurs, le dernier alinéa de l'article 1er de l'arrêté du 30 octobre 1987 indique qu' « il ne doit être fait usage de ces dispositifs lumineux spéciaux qu'à l'occasion d'interventions urgentes et nécessaires ».

Ce(s) feu(x) sera (seront) amovible(s). Ils devront donc être retirés ou masqués hors période hivernale pour éviter toute confusion.

Ce feu émet une lumière bleue à faisceaux stationnaires clignotants (article 3 de l'arrêté du 30 octobre 1987).

Ce type de dispositif lumineux doit être homologué:

- afin de pouvoir bénéficier de la mention « bénéficiant d'un feu spécial bleu, catégorie B » sur la carte grise de l'engin, il conviendra de se présenter à la réception à titre isolée avec ceux-ci;
- il en découle également qu'il ne suffit pas de substituer à un capuchon orange un capuchon de couleur bleue pour que celui-ci corresponde à la définition du feu bleu à éclats.

Il signale les véhicules dont il importe de faciliter la progression et qui sont inclus dans la catégorie B prévue par l'article R. 92. (5)^o du code de la route.

Il est différent des feux bleus utilisés par les véhicules qui bénéficient de la priorité de passage et qui appartiennent à la catégorie A prévue par l'article R. 92 (5)^o. Il s'agit, par exemple, des véhicules de la police ou de la gendarmerie.

L'appartenance à la catégorie B entraîne donc plus un devoir pour les autres usagers qu'un droit pour les conducteurs des engins qui en sont équipés.

Toutefois, l'usager qui n'aura pas pris les mesures visant à faciliter la progression de l'engin de service hivernal pourra voir sa responsabilité engagée. Il a ainsi été jugé qu'un conducteur qui, au lieu de faciliter le passage, l'aura entravé, par exemple, en accélérant dans le carrefour pour forcer le passage, engage sa responsabilité.

A contrario, l'utilisation du feu bleu n'exonère pas le conducteur de l'engin de service hivernal de l'obligation de prudence et de maîtrise de son véhicule imposée par l'article R. 11-1 du code de la route à tous les conducteurs.

En tout état de cause, cette couleur permet de mieux identifier les bénéficiaires de dérogations.

Il convient de noter que l'arrêté du 30 octobre 1987 donne une possibilité mais ne crée pas une obligation pour les propriétaires des véhicules concernés de les équiper d'un feu bleu à éclat. Cependant, il est préconisé d'en équiper à terme tous les engins de service hivernal pour les motifs suivants:

- cette mesure favorisera une homogénéisation de l'équipement du parc des engins,
- les conditions d'exécution du service hivernal seront rendues moins difficiles grâce à un meilleur respect des autres usagers de la route envers ce type d'engins.
- l'usager qui n'aura pas pris les mesures visant à faciliter la progression de l'engin de service hivernal, lorsque ses feux bleus sont allumés, pourra voir sa responsabilité engagée.

2.4.1 La signalisation, l'utilisation et la disposition des feux oranges

Un arrêté du 29 juillet 1997 permet aux engins de service hivernal de bénéficier des feux oranges. Il convient d'indiquer que ces feux ont pour seul objectif d'inciter les autres usagers de la route à la prudence en leur signalant de façon spécifique le véhicule porteur de ces feux. Les feux oranges ne donnent pas la priorité de passage.

Ce type de dispositif lumineux doit être homologué.

Il ne peut être utilisé de façon simultanée les feux oranges et les feux bleus.

2.5. La réception des engins de service hivernal

Conformément à ce qui est prévu par l'article 8 de l'arrêté du 18 novembre 1996, les engins de service hivernal devront se présenter au service des mines dans leur configuration maximale afin d'y subir une réception à titre isolé.

A cette occasion, ils seront autorisés à circuler avec l'ensemble de leurs outils. Les agents devront être munis de la convocation pour réception à titre isolé fournie par le service des mines.

Les engins de service hivernal actuellement en circulation ou qui seront mis en circulation avant le 1er janvier 1998 devront subir une réception à titre isolé avant le 1er janvier 2000. Un délai leur est donc accordé pour effectuer cette formalité. Il est toutefois préconisé de réaliser cette réception le plus rapidement possible.

Il est indiqué que ces engins bénéficient d'ores et déjà des dérogations au code de la route mentionnées au 2.1.1. Il va de soi qu'ils doivent cependant remplir les autres conditions prévues par les textes.

Pour les véhicules mis en circulation à partir du 1er janvier 1998, l'application du décret et de l'arrêté du 18 novembre 1996 sera immédiate, ils devront donc subir une réception à titre isolé sans délai.

Cette réception étant payante, il conviendra de prévoir les montants correspondants dans les budgets prévisionnels.

Enfin, il sera également nécessaire de mettre au point une planification des passages au service des mines de ces engins afin de ne pas aboutir à un engorgement de celui-ci.

Les engins de service hivernal seront réceptionnés sous un double genre qui sera fonction du genre initial du véhicule:

- véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes / véhicule automoteur spécialisé voirie;
- tracteur agricole / véhicule automoteur spécialisé voirie.

La carte grise du véhicule devra donc comporter la mention, selon le genre initial:

- CAM // VASP voirie
- TRAR // VASP voirie

La carte grise comportera également:

- une mention spéciale : « engin de service hivernal bénéficiant d'un feu spécial bleu, catégorie B »;
- double PTAC et double poids à vide.

2.6. Visites techniques

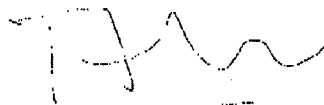
Les visites techniques mentionnées à l'article 9 de l'arrêté du 18 novembre 1996 concernent l'engin de service hivernal en configuration « véhicule de transport de marchandises ». En effet, l'arrêté renvoie à l'article R. 119 du code de la route qui s'applique uniquement à ce type de véhicule. Par voie de conséquence, il convient de présenter le véhicule sans ses outils.

2.7. Entrée en vigueur des textes mentionnés en introduction

Les textes visés ci-dessus sont entrés en vigueur le 24 novembre 1996.

Pour le Ministre et par délégation

**Le Directeur de la Sécurité et de
la Circulation Routières**



Alain BODON

ANNEXE I

Véhicules bénéficiant de l'appellation « engins de service hivernal » / principales dispositions générales

catégorie de véhicules (point 1.1 de la circulaire)	outils (point 1.1 de la circulaire)	propriétaire (point 1.1 de la circulaire)	dérogations aux règles de la circulation lorsque les engins sont en action de déneigement, salage, sablage (point 2.1.1 de la circulaire)	Vitesse à respecter (points 2.1.2 de la circulaire)	feux blancs (point 2.4 de la circulaire)	réception à titre isolé (point 2.5 de la circulaire)	mentions portées sur la carte grise (point 2.5 de la circulaire)	visites techniques (point 2.6 de la circulaire)
véhicules automobiles de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes	- à l'avant : un outil de raclage - latéralement : un ou deux outils de raclage - à l'arrière : un outil d'épandage des produits de salage ou sablage - un outil rotatif frontal ou latéral d'évacuation	- collectivité gestionnaire de voies publiques - personne privée agissant pour le compte d'une collectivité gestionnaire de voies publiques	R.4 à R.5-3 du code de la route R.11 du code de la route	- 50 km/h lorsque le poids et les dimensions d'un engin de service hivernal excèdent les limites fixées au titre II du livre Ier - 25 km/h lorsque est utilisée une salinse tractée à essieu rigide	- Les engins de service hivernal peuvent en être équipés, ce n'est pas une obligation -doivent être amovibles	- obligatoire pour tous les engins de service hivernal - délais : voir circulaire (2.5)	- double genre (CAM/VASP) -double carrosserie (carrosserie actuelle/voirie) - « engin de service hivernal bénéficiant d'un feu spécial bleu, catégorie B »	non obligatoire en tant qu'engin de service hivernal (toutefois, reste obligatoire en tant que par exemple que camion)
tracteurs agricoles	- à l'avant : un outil de raclage - latéralement : un ou deux outils de raclage - à l'arrière : un outil d'épandage des produits de salage ou sablage - un outil rotatif frontal ou latéral d'évacuation	- collectivité gestionnaire de voies publiques - personne privée agissant pour le compte d'une collectivité gestionnaire de voies publiques	R.4 à R.5-3 du code de la route R.11 du code de la route	- 30 km/h - 25 km/h lorsque est utilisée une salinse tractée à essieu rigide	- les engins de service hivernal peuvent en être équipés, ce n'est pas une obligation -doivent être amovibles	- obligatoire pour tous les engins de service hivernal - délais : voir circulaire (2.5)	- double genre (TRAR/VASP) -double carrosserie (carrosserie actuelle/voirie) - « engin de service hivernal bénéficiant d'un feu spécial bleu, catégorie B »	non obligatoire en tant qu'engin de service hivernal

ANNEXE 2**dérogations au code de la route****ART. R.4**

En marche normale, le conducteur doit maintenir son véhicule ou ses animaux près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci.

ART. R.4-1

Lorsque, sur les routes à sens unique et sur les routes à plus de deux voies, la circulation, en raison de sa densité, s'établit en file ininterrompue sur toutes les voies, les conducteurs doivent rester dans leur file ; ils ne peuvent en changer que pour préparer un changement de direction, en entravant le moins possible la marche normale des autres véhicules.

Lorsqu'une route comporte trois voies ou plus, affectées à un même sens de circulation, il est interdit aux conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ou d'ensemble de véhicules dont la longueur excède 7 mètres d'emprunter d'autres voies que les deux voies situées le plus près du bord droit de la chaussée.

Les changements de voies ne sont possibles que pour préparer un changement de direction et doivent être effectués en entravant le moins possible la marche normale des autres véhicules.

ART. R.4-2

Le conducteur ne doit pas s'engager dans une intersection si son véhicule risque d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des autres véhicules circulant sur les voies transversales.

ART. R.5

1° Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales continues, soit axiales, soit séparatives de voies de circulation, les conducteurs ne peuvent, en aucun cas, franchir ces lignes ;

2° Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales continues, soit axiales, soit séparatives de voies de circulation, les conducteurs ne peuvent, en aucun cas, chevaucher ces lignes ;

3° Toutefois, lorsqu'une ligne discontinue est accolée à la ligne continue, le conducteur peut franchir ou chevaucher cette dernière si la ligne discontinue se trouve la plus proche de son véhicule au début de la manœuvre et à condition que cette manœuvre soit terminée avant la fin de la ligne discontinue.

ART. R.5-1

Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales discontinues délimitant les voies de circulation :

S'il s'agit de voies de circulation générale non spécialisées, le conducteur doit en marche normale emprunter celle de ces voies qui est la plus à droite et ne franchir ces lignes qu'en cas de dépassement, dans les conditions fixées au paragraphe 3 du présent titre, ou lorsqu'il est nécessaire de traverser la chaussée ;

S'il s'agit d'une voie de circulation réservée à certaines catégories d'usagers, les autres usagers ne doivent pas pénétrer sur la voie et ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder.

ART. R.5-2

1° Les lignes qui matérialisent éventuellement les bords de la chaussée sont discontinues ;

2° Les lignes longitudinales délimitant les bandes d'arrêt d'urgence sont discontinues ; elles ne peuvent être franchies qu'en cas de nécessité absolue. Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules de police, de gendarmerie, de secours et d'exploitation des routes.

ART. R.5-3

Lorsqu'une flèche est apposée sur une chaussée divisée en voies de circulation au moyen de lignes longitudinales, les conducteurs doivent suivre la direction ou l'une des directions indiquées sur la voie où ils se trouvent.

ART. R.11

Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite. En particulier sur autoroute, lorsque la circulation est fluide et que les conditions atmosphériques permettent une bonne visibilité et adhérence, les conducteurs utilisant la voie la plus à gauche ne peuvent circuler à une vitesse inférieure à 80 km/h.

Tout conducteur contraint de circuler momentanément à allure fortement réduite est tenu d'avertir les autres usagers, qu'il risque de surprendre, en faisant usage de ses feux de détresse.

Lorsque la circulation est établie en file(s) ininterrompue(s), l'obligation prévue à l'article précédent ne s'applique qu'au dernier véhicule de la ou des files concernées.