

Dans le maquis des règles routières

Circulation. *Le code de la route est un vaste corpus de lois, décrets et arrêtés.*

Ses dispositions concernent aussi bien la circulation que les règles administratives et techniques liées à l'aménagement des véhicules de chantier et leur homologation pour la route. Malgré des travaux de simplification, le repérage des textes pertinents demeure complexe.

Les réglementations concernant les engins mobiles restent difficilement accessibles. Datant des années 1950 ou 1960 selon les matériels, elles sont en outre souvent obsolètes, et ont très peu évolué. Si la plupart d'entre elles ont été numérisées, elles ne sont pas encore toutes disponibles sur les sites officiels. Certains textes importants aidant à l'interprétation, tels que des circulaires et notes ministérielles, n'ont même pas fait l'objet de publication au *Journal officiel*.

Par ailleurs, lorsqu'un texte est disponible, il n'est pas encore forcément intelligible immédiatement. En effet, entre le degré de complexité technique de certaines règles (on pense ici par exemple à celles régissant le transport exceptionnel) ou l'identification des paragraphes pertinents dans un volume très important de règles continuellement en révision (la réglementation du transport de marchandises dangereuses, notamment), il est souvent nécessaire de s'entourer d'experts pour croiser les informations et interprétations.

Quelques préalables pour se repérer

Le code de la route distingue deux grandes catégories de matériels de travaux publics suivant qu'ils sont montés sur un porteur (de type camion, généralement), une remorque ou une semi-remorque, ou suivant qu'ils sont automoteurs. Les premiers seront considérés comme des matériels de travaux publics à caractère routier prédominant (matériels TP dits de « catégorie I »), alors que les seconds seront considérés à l'inverse comme à caractère routier non prédominant (matériels TP dits de « catégorie II »).

Ceci est la règle générale pour les matériels de travaux publics. Mais il existe aussi des matériels de TP qui peuvent entrer dans d'autres catégories du code de la route, comme les engins de service hivernal, les matériels d'exploitation des routes ou certains engins spéciaux. Il s'agit donc de bien savoir à quelle définition répond le matériel.

Il faudra aussi identifier si des dispositions additionnelles s'appliquent au matériel suivant son usage (certaines répandeuses de bitume sont couvertes par certaines règles liées au transport de marchandises dangereuses) ou suivant son gabarit et/ou sa masse (les matériels sujets aux règles des convois exceptionnels).

Les dispositions particulières à garder en tête

Il existe aussi un certain nombre d'exceptions, comme pour les matériels de TP (de type épareuse ou lame de déneigement) montés sur des tracteurs. Dans ce cas, des dispositions particulières peuvent s'appliquer du fait de la nature particulière du porteur. Les machines automotrices genre agricole (Maga) et les engins répondant à une activité agricole principale mais ayant un usage TP ont ainsi des conditions de circulation spécifiques, telles qu'une dispense de réception aux mines d'un tracteur muni d'une lame de déneigement. Enfin, certains matériels sont utilisés sur la voie publique, qu'elle soit ouverte ou non à la circulation (chantier mobile ou balisé et fermé). Dans ce cas, des dispositions additionnelles s'appliquent.

Richard Cleveland,
secrétaire général du pôle technique du Cisma

En Europe, une mosaïque qui nuit à l'innovation

À l'échelle européenne, le niveau de complexité augmente. Chaque pays de l'Union dispose en effet de son propre corpus de réglementations administratives et techniques liées à l'homologation des engins. Cette mosaïque de règles complexifie le travail des constructeurs pour la conception de nouveaux matériels destinés au marché européen. Elle mobilise aussi beaucoup les responsables des homologations produits, qui doivent souvent se déplacer dans différents pays de l'UE pour discuter de l'interprétation de textes nationaux avec une administration locale. La complexité des règles et le manque global de lisibilité constituent ainsi un frein à l'innovation, en particulier pour les entreprises qui n'ont pas de moyens à consacrer à des homologations complexes et coûteuses.