

# Les convois exceptionnels

**Influences sur le trafic routier**

**Contraintes imposées par le département en Loire-Atlantique**

---

# Importance du trafic des Transports Exceptionnels en 2012

En 2012, **1973** Convois Exceptionnels ont transité en Loire-Atlantique dont **1173** de 3ème catégorie\*

Les services du Conseil Général ont instruit **978** demandes émanant de la DDTM pour avis sur l'emprunt des routes départementales.

Les autres convois Exceptionnels (**995**) ayant des gabarits acceptables en terme de hauteur, largeur ou poids pour certains itinéraires définis sur le Conseil Général, ont été autorisés directement par la DDTM

**30%** des convois exceptionnels arrivent ou partent de la zone portuaire de St-Nazaire, Montoir et Donges

\* Informations DDTM

NB: Les éléments statistiques qui suivent dans la présentation concernent les dossiers instruits par le Service Exploitation et information des Usagers sur l'année 2012

---

# Problématique Transports Exceptionnels et franchissement des Ouvrages d'Art

**33 % des convois exceptionnels ont un poids > 100 T**

Pour préserver les ouvrages d'art , le Conseil général impose au convois exceptionnels d'un poids > 72 T le franchissement seuls dans l'axe de la chaussée sur les ouvrages d'art.

Pour des masses très importantes au-delà de 100 T, une étude est réalisée par le service ouvrage d'art pour vérifier la répartition de la charge sur l'ouvrage en fonction du descriptif technique du convoi.

Les ouvrages les plus exposés sont les ouvrages en béton avec dalle Béton Armé, Dalle Béton Précontraint et Poutres Béton Précontraint

---

# Problématique Transports Exceptionnels et franchissement des Ouvrages d'Art

## Transports très exceptionnels

Pour des convois très exceptionnels ( >150 T) le transporteur doit examiner très en amont les conditions de réalisation du transport au stade même de la conception de l'équipement à transporter

Le choix de l'itinéraire doit être examiné en concertation avec nos services.

La problématique de la capacité des ouvrages peut nécessiter des mesures très particulières ( dételage de la remorque...) pour le franchissement de certains ouvrages et des mesures d'exploitation particulières en fonction du trafic (fermeture de voie, intervention de nuit.... )

---

# Problématique Transports Exceptionnels d'une grande longueur.

**47 % des convois ont une longueur supérieure à 25 m.**

La longueur peut atteindre couramment 50 m notamment pour les transports de pâles d'éolienne

Le franchissement de petits ou moyens giratoires pose des difficultés.

Des solutions sont mises en œuvre par le Conseil Général pour permettre le passage des convois de grande longueur :

- Renforcement des structures des anneaux centraux et zones d'entrée et de sortie pour les rendre franchissables
- Signalisation de police et directionnelle démontable
- Déport de la signalisation directionnelle à l'extérieur des giratoires

---

# Problématique Transports Exceptionnels d'une grande largeur

**49 % des convois ont une largeur supérieure à 4.00 m**

Le franchissement des zones agglomérées qui ont fait l'objet d'aménagements urbains apportent des contraintes au passage des convois exceptionnels.

Les transporteurs ont l'obligation de reconnaître l'itinéraire au préalable pour s'assurer de la faisabilité du franchissement.

Il est à noter que, sur les Routes classées à Grandes Circulation (liste arrêtée par le décret du 31 mai 2010), il y a obligation de communiquer au représentant de l'état les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies.

---

# Problématique Transports Exceptionnels d'une grande hauteur

**80 % des convois exceptionnels ont une hauteur supérieure à 4.30 m**

4.30 m est la hauteur réglementaire minimum d'un ouvrage en l'absence de signalisation de prescription

Ces contraintes imposent le report sur un autre itinéraire quelques fois en traverse d'agglomération (cas de certains contournements anciens)

Le Conseil Général peut imposer l'abaissement du niveau des remorques pour permettre le passage sous ouvrages

---

# Traversées d'agglomération

Avec certaines contraintes de gabarit et pas d'autres itinéraires alternatifs, des convois exceptionnels empruntent des traverses d'agglomération

135 convois exceptionnels (soit 14%) ont emprunté la RD 137 en traversée de l'agglomération d'Aigrefeuille / Maine en 2012

Des restrictions peuvent être imposées aux convois exceptionnels pour des raisons de sécurité par les collectivités

Exemple pour Aigrefeuille, la circulation est interdite aux convois exceptionnels:  
entre 7h et 9h – 11h 30 et 14h 30 – 16h et 19h



---

# Particularités franchissement du Pont de Saint-Nazaire par les convois exceptionnels

Avec la mise en place du nouveau système d'affectation dynamique des voies de circulation sur le pont de St-Nazaire des restrictions d'horaires sont imposées.

Circulation interdite aux convois exceptionnels:

de 7h00 à 09h00

de 16h00 à 19h00

Pont de Saint-Nazaire (RD 213) limité à 40 Tonnes

Pont de St-Nazaire limité à 5,20 mètres de hauteur

En cas de convois de grande largeur, le franchissement ne sera possible qu'en fonction de certains modes de circulation.

La programmation du passage sera examinée avec le Service Exploitation et Information des usagers au minimum une semaine à l'avance.

---

# Particularité traversée RD 213 Pied de Pont de St-Nazaire Nord

Le gabarit de l'ouvrage sous la RD 213 (4.20 m) peut nécessiter le passage à niveau en traversée de la RD 213 pour que certains convois puissent rejoindre la zone portuaire de St-Nazaire.

L'ouverture du Terre-plein central et des glissières amovibles nécessite une intervention du Centre d'Intervention Spécialisé de Trignac

Le transporteur devra impérativement une semaine à l'avance informer :

- l'escadron départemental de sécurité routière (tél :02.40.67.56.97)
- le PC Routes du Conseil Général de Loire-Atlantique (tél : 02.51.82.62.62) afin de programmer leur intervention

---

# Contraintes liées aux chantiers routiers

La présence de chantiers routiers sur les routes peut réduire les capacités de passage (largeur) voire d'empêcher l'emprunt de la route concernée lors de déviations.

Les délégations territoriales informent de la présence de ces chantiers fixes programmés dans l'avis retourné à la DDTM mais les transporteurs doivent s'informer au préalable et reconnaître les itinéraires pour s'assurer de la capacité.