

Sécurité routière

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

---

MINISTÈRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

---

Délégation à la sécurité routière

---

**Annexe de l'arrêté du 07 juin 2019 modifiant l'arrêté du 4 mai 2006 relatif  
aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et  
ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque publié au *Journal officiel***

**NOR** : INTS1917294A

(Texte non paru au *Journal officiel*)

ANNEXE I :  
FORMULAIRES

Annexe I.1. La déclaration préalable de transport exceptionnel



**Déclaration de transport exceptionnel  
de certains convois de 1<sup>re</sup> catégorie**

Décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 et arrêté du 4 mai 2006 modifié



N° 15624\*02

Réservé au service

**1. IDENTIFICATION DU DÉCLARANT**

Transporteur (raison sociale ou, à défaut, nom prénom) : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Complément d'adresse : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_ Commune : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
Adresse électronique (indispensable si vous souhaitez recevoir le récépissé de la déclaration par voie électronique) : \_\_\_\_\_  
Téléphone 1 : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_  
Téléphone 2 : \_\_\_\_\_ N° SIREN : \_\_\_\_\_  
Déclarant agissant :  pour son compte propre  pour le compte d'autrui  comme particulier  
Mandataire (raison sociale ou, à défaut, nom prénom) : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Complément d'adresse : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_ Commune : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
Adresse électronique (indispensable si vous souhaitez recevoir le récépissé de la déclaration par voie électronique) : \_\_\_\_\_  
Téléphone 1 : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_  
Téléphone 2 : \_\_\_\_\_ N° SIREN : \_\_\_\_\_

**2. DÉCLARATION**

Je, soussigné \_\_\_\_\_, déclare effectuer des transports exceptionnels de première catégorie conformément à l'article 2 bis de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié sur le réseau défini par la carte nationale des itinéraires pour transports exceptionnels de première catégorie et sur des itinéraires reliant ce réseau à seule fin de le raccorder depuis mon point de départ ou jusqu'à mon point d'arrivée, dans la limite de trajets ne dépassant pas vingt kilomètres, pour une durée de \_\_\_\_\_.

Je suis ressortissant d'un pays membre de l'Espace économique européen ou de la Confédération Helvétique.

Je m'engage à ne pas contrevenir à la réglementation en matière de transport exceptionnel.

Je respecte les règles de circulation précisées dans les articles 10 à 16 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié, notamment les règles de charge définies à l'article 15 et à l'annexe III, et les règles de signalisation définies à l'article 16.

Je m'engage également à respecter les prescriptions indiquées dans les livrets rattachés à la carte nationale susmentionnée.

Comme l'arrêté susvisé le prévoit, le déclarant peut circuler après la délivrance du récépissé attestant du dépôt de la déclaration préalable.

DATE : \_\_\_\_\_ Nom et qualité du signataire : \_\_\_\_\_  
SIGNATURE : \_\_\_\_\_

**NOTICE EXPLICATIVE**

Pour rappel les caractéristiques maximales de la première catégorie de transport exceptionnel sont les suivantes :

Caractéristiques maximales du convoi	1 <sup>re</sup> catégorie
Longueur (en mètres)	≤ 20
Largeur (en mètres)	≤ 3
Masse totale (en kg)	≤ 48 000

En cas de déclaration par un mandataire, la déclaration est signée par ce dernier. Le récépissé sera en revanche envoyé au déclarant.

L'envoi du récépissé attestant de la déclaration se fait par voie électronique si l'adresse électronique du déclarant est indiquée, sinon le récépissé est envoyé par voie postale.

La déclaration ne peut concerner que la circulation de véhicules ou ensembles de véhicules transportant ou étant prévus pour transporter des charges indivisibles. La circulation d'engin n'est pas autorisée.

La déclaration préalable permet la circulation des convois pour une durée qui ne peut excéder trois ans.

En cas de contrôle, le déclarant doit être en mesure de présenter le récépissé de déclaration, la carte nationale du réseau des itinéraires de transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie, le cahier des prescriptions des transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie, ainsi que l'avis de passage adressé au gestionnaire sur les sections de route où le gestionnaire l'exige.

En l'absence de récépissé, dans le cas d'une déclaration non conforme ou si le transporteur ne respecte pas les prescriptions du régime déclaratif, les sanctions prévues à l'article R. 433-1 du code de la route pour le régime d'autorisation préfectorale s'appliquent.

Annexe I.2. Le récépissé de déclaration préalable de transport exceptionnel



<Champ prefecture de la table service\_instructeur>

## RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

No. <Réf. Déclaration> en date du <DateDepotDeclaration, format JJ/MM/AA>

préalable à la circulation d'un transport exceptionnel de 1<sup>ère</sup> catégorie

Vu le code de la route, notamment les articles R. 433-1 à R. 433-25 ;  
Vu le décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 relatif à la circulation des transports exceptionnels ;  
Vu l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Le transporteur <NVL(RaisonSocialePetitionnaire, NomPetitionnaire)' 'PrenomPetitionnaire)> - <AdresseCompletePetitionnaire> a déposé une déclaration préalable à la circulation de convois de première catégorie (les caractéristiques maximales sont rappelées dans le tableau ci-dessous) conformément au décret du 6 janvier 2017. Celle-ci permet la circulation des convois, lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles, sur le réseau routier défini par la carte nationale des itinéraires pour transports exceptionnels de première catégorie en respectant les prescriptions qui lui sont rattachées et pour les raccordements à ce réseau dans la limite d'un trajet ne dépassant pas vingt kilomètres, du <DateDepotDeclaration + 2j, format JJ/MM/AAAA> au <DateDepotDeclaration + 1j + DureeValiditeAccordee, format JJ/MM/AAAA >. Le déclarant s'est engagé également à ne pas contrevenir à la réglementation en matière de transport exceptionnel, à respecter les règles de circulation précisées dans les articles 10 à 16 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié, notamment les règles de charge définies à l'article 15 et à l'annexe III et les règles de signalisation définies à l'article 16.

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante	Longueur	Largeur
en charge ou à vide	48 tonnes	20 mètres	3 mètres

La carte nationale des itinéraires pour transports exceptionnels de 1<sup>ère</sup> catégorie en cours de validité ainsi que les livrets rattachés à la carte doivent se trouver à bord du convoi.

En cas de contrôle, le déclarant doit être en mesure de présenter le récépissé de déclaration.

Le déclarant certifie que le chef de convoi parle et lit la langue française, ou est accompagné d'une personne parlant et lisant le français et capable de communiquer avec lui.

En l'absence de déclaration, dans le cas d'une déclaration non conforme ou si le transporteur ne respecte pas les prescriptions du régime déclaratif, les sanctions prévues à l'article R. 433-1 du code de la route pour le régime d'autorisation préfectorale s'appliquent.

{centré aux ¾ à la droite du document :

Récépissé généré automatiquement par l'application TEnet

le <DateDelivrance, format JJ/MM/AAAA>

Annexe I.3. La demande d'autorisation de transport exceptionnel

**Demande d'autorisation individuelle de transport exceptionnel**

Décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017

et arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié

Réservé au service

## 1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Transporteur (raison sociale ou, à défaut, nom prénom) : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Complément d'adresse : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_ Commune : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
Adresse électronique : \_\_\_\_\_  
Téléphone 1 : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_  
Téléphone 2 : \_\_\_\_\_ N° SIREN : |\_\_\_\_\_|  
Agissant :  pour son compte propre  pour le compte d'autrui  comme particulier  
Mandataire (raison sociale ou, à défaut, nom prénom) : \_\_\_\_\_  
Adresse électronique : \_\_\_\_\_  
Complément d'adresse : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_ Commune : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
Adresse électronique : \_\_\_\_\_  
Téléphone 1 : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_  
Téléphone 2 : \_\_\_\_\_ N° SIREN : |\_\_\_\_\_|

## 2. CARACTÉRISTIQUES DU CONVOI

### 2.1 Catégorie de convoi

- de PTR en charge inférieur ou égal à 48 tonnes  
Catégorie :  1<sup>re</sup> catégorie  2<sup>e</sup> catégorie  3<sup>e</sup> catégorie  
 Le convoi de PTR  $\leq$  48 t respecte les règles de charge de l'article 15 et de l'annexe III de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié.  
 de PTR en charge supérieur à 48 tonnes  
Catégorie :  2<sup>e</sup> catégorie  3<sup>e</sup> catégorie

### 2.2 Type de transport

- transport de marchandise  circulation d'engin  circulation de véhicule automoteur (grue)

### 2.3 Caractéristiques du convoi

#### Caractéristiques maximales du convoi à vide :

Longueur (mm) : \_\_\_\_\_ Largeur (mm) : \_\_\_\_\_ Hauteur (mm) : \_\_\_\_\_ Poids à vide (kg) : \_\_\_\_\_

#### Caractéristiques maximales du convoi en charge :

Longueur (mm) : \_\_\_\_\_ Largeur (mm) : \_\_\_\_\_ Hauteur (mm) : \_\_\_\_\_ Poids total roulant (PTR, kg) : \_\_\_\_\_  
 Abaisable de (mm) : \_\_\_\_\_

Charge maximale à l'essieu\* (kg) : \_\_\_\_\_ Distance inter-essieux minimale\* (mm) : \_\_\_\_\_  
En cas de chargement de plusieurs pièces de même nature dans les cas prévus par l'arrêté du 4 mai 2006 modifié, précisez le nombre maximum par convoi : \_\_\_\_\_

\* Rubriques uniquement obligatoires pour toute demande comprenant un réseau routier TE parmi " TE72 ", " TE94 " ou " TE120 ".

En cas de chargement d'un matériel spécifique prévu par les articles 17-1, 17-3 et 17-4 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié, précisez-en la nature : \_\_\_\_\_

#### Vitesse maximale et dépassements (en charge, sauf engins automoteurs ou spéciaux) :

V max (km/h) : \_\_\_\_\_ Dépassement avant (mm) : \_\_\_\_\_ Dépassement arrière (mm) : \_\_\_\_\_

### 3. NATURE ET DURÉE DE L'AUTORISATION DEMANDÉE

Autorisation permanente	Nom du réseau	Date de début	Durée
- sur itinéraire précis	N.C.	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- sur un réseau départemental :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- sur l'un des cinq réseaux routiers TE :			
Pour que le convoi soit autorisé sur réseau routier TE, ses valeurs de charge maximale à l'essieu et de distance inter-essieux minimale rentrées à la rubrique 2.3 doivent être conformes à l'article 9 bis de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié susvisé.			
• 1 <sup>ère</sup> catégorie	1TE	<input type="text"/>	<input type="text"/>
• 2 <sup>ème</sup> catégorie (PTR ≤ 48 t)	2TE48	<input type="text"/>	<input type="text"/>
• « 72 tonnes » (PTR ≤ 72t, charge ≤ 12t/essieu, distance inter-essieux mini ≥ 1m35)	TE72	<input type="text"/>	<input type="text"/>
• « 94 tonnes » (PTR ≤ 94t, charge ≤ 12t/essieu, distance inter-essieux mini ≥ 1m35)	TE94	<input type="text"/>	<input type="text"/>
• « 120 tonnes » (PTR ≤ 120t, charge ≤ 12t/essieu, distance inter-essieux mini ≥ 1m35)	TE120	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- avec raccordement à un réseau départemental	N° dépt <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- avec raccordement à un réseau routier TE	Nom du réseau <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- raccordement(s) seul(s) en complément d'une autorisation sur réseau ou d'une déclaration de numéro :		valable jusqu'au :	pour une durée souhaitée de :
<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>

Autorisation au voyage	Date de début	Durée	Nombre de voyages
- sur itinéraire précis	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- raccordement(s) seul(s) en complément d'une autorisation sur réseau ou d'une déclaration de numéro :		valable jusqu'au :	pour une durée souhaitée de :
<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Prorogation de l'autorisation initiale au voyage.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Modification de l'autorisation initiale.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Autorisation n° <input type="text"/> valable jusqu'au	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Demande de circulation en train de convois.			

### 4. DESCRIPTION DU TRAJET ET DE L'ITINÉRAIRE

<input type="checkbox"/> sur itinéraire précis		ou <input type="checkbox"/> de raccordement	
<b>Trajets :</b>			
<input type="checkbox"/> approche à vide	de <input type="text"/>	à <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> trajet en charge	de <input type="text"/>	à <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> retour à vide	de <input type="text"/>	à <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> aller et retour identiques à vide de	<input type="text"/>	à <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> aller et retour identiques en charge de	<input type="text"/>	à <input type="text"/>	
À vide	En charge	Dép <sup>t</sup>	Itinéraire (voies publiques et localités traversées)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>



**5. DESCRIPTION DE LA CONFIGURATION**

Cette partie doit être obligatoirement remplie pour les convois qui ne respectent pas les règles de charge de l'article 15 et de l'annexe III de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié susvisé ou dont la masse totale roulante est supérieure à 48 000 kg.

**Configuration n°** \_\_\_\_\_

Famille de chaque véhicule ou élément de véhicule composant le convoi :

Composant 1 : \_\_\_\_\_ Composant 2 : \_\_\_\_\_ Composant 3 : \_\_\_\_\_

Composant 4 : \_\_\_\_\_ Composant 5 : \_\_\_\_\_ Composant 6 : \_\_\_\_\_

Nombre d'essieux moteurs (hors engin automoteur) : \_\_\_\_\_

Nombre total d'essieux : \_\_\_\_\_ Nombre de configurations annexées : \_\_\_\_\_

(Ligne d') Essieu n°	Composant n°	Type d'essieu	Essieu - roues	Type de suspensions	Largeur de voie (mm)	Distance transversale (si essieu p, mm)	Masse à vide par essieu (kg)	Masse en charge réelle par essieu (kg)	Distance de l'essieu précédent (mm)
1		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
2		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
3		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
4		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
5		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
6		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
7		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
8		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
9		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
10		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					

(Ligne d') Essieu n°	Composant n°	Type d'essieu	Essieu - roues	Type de suspensions	Largeur de voie (mm)	Distance transversale (si essieu p, mm)	Masse à vide par essieu (kg)	Masse en charge réelle par essieu (kg)	Distance de l'essieu précédent (mm)
11		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
12		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
13		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
14		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
15		<input type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Nb roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)					
suite de la configuration sur une feuille séparée					<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non			

Date(s) prévue(s) de passage(s) (optionnel et indicatif) :	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**6. ENGAGEMENT DU PÉTITIONNAIRE**

**Le pétitionnaire soussigné certifie sous sa responsabilité :**

- être en règle, le cas échéant, avec la réglementation générale du transport routier de marchandises ;
- avoir connaissance de la réglementation en matière de transport exceptionnel et ne pas y contrevenir ;
- l'exactitude des renseignements transmis dans la présente demande ;
- s'engager à respecter les prescriptions figurant dans l'autorisation individuelle qui lui sera délivrée ;
- avoir reconnu ou fait reconnaître l'itinéraire autorisé et notamment les traversées d'agglomération, le franchissement des passages à niveau et des ouvrages d'art ;
- s'assurer qu'il n'existe pas d'arrêté réglementant la circulation des véhicules et qui l'empêcherait d'emprunter l'itinéraire ;
- effectuer le transport dans le respect des règles de charge ou des limites dérogatoires autorisées, avec des véhicules compatibles entre eux et avec le chargement transporté.

**Nombre de pièces jointes au présent formulaire**

Date :

Nombre de pièces justificatives

Nom et qualité du signataire :

Nombre de fiches véhicules

Signature :

**Notice explicative pour les demandes d'autorisation individuelle de transport exceptionnel**

**Généralités**

Cette notice a pour objet d'expliquer le formulaire de demande d'autorisation individuelle. Il est utilisable pour les transports exceptionnels effectués en France et pour la partie française de trajets internationaux.

Ce formulaire est disponible sur le site internet métier <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23661>.

**Glossaire**

Pour faciliter la compréhension des termes techniques utilisés dans cette notice, le glossaire ci-dessous fournit un certain nombre de définitions utiles.

Termes ou expressions	Description
Charge indivisible	Conformément à l'article R. 433-1 du code de la route : « On entend par charge indivisible, une charge qui ne peut, aux fins de transport sur route, être divisée en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transportées par un véhicule dont les dimensions ou la masse respectent elles-mêmes les limites réglementaires. »
Charge maximale à l'essieu	La masse de l'essieu le plus lourd du convoi réellement chargé est une donnée obligatoire de la partie 2.3 de la présente demande (page 1) dès lors qu'elle concerne un réseau routier parmi TE72, TE94 et TE120.
Configuration	La configuration désigne la succession des essieux des véhicules ou éléments qui composent un convoi, pris dans l'ordre du premier essieu du premier véhicule au dernier essieu du dernier véhicule. Lorsque deux convois peuvent être décrits par une suite de familles (voir ce mot) identique (mêmes composants et dans le même ordre) et contiennent le même nombre total d'essieux, leurs configurations sont dites équivalentes. Ceci reste vrai quels qu'en soient les suspensions des essieux et pour des types d'essieux de moindre impact. Une autorisation peut concerner jusqu'à 12 configurations (cf. partie 5 du guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle).
Convoi exceptionnel	Un convoi est constitué soit par un véhicule isolé, soit par un ensemble routier soumis à la réglementation des transports exceptionnels du fait de ses caractéristiques à vide ou en charge.
Donneur d'ordres	Le donneur d'ordres est celui qui est à l'origine de la commande de transport ou qui en est le signataire.
Ensemble routier	Un ensemble routier est un ensemble formé par au moins un véhicule à moteur et un ou plusieurs véhicules remorqués (véhicule articulé, train routier, ...).
Convoi-enveloppe	L'ensemble des valeurs extrêmes des caractéristiques des convois décrites dans les parties 2 et 5 du formulaire de demande d'autorisation constitue le convoi-enveloppe. Celui-ci définit, pour un type de convoi donné (familles de véhicules et nombre d'essieux donnés) : <ul style="list-style-type: none"> <li>des majorants concernant la longueur, la largeur, la hauteur, la masse totale roulante, la charge maximale à l'essieu, la largeur de voie maximale ou, en cas d'essieux pendulaires, la distance transversale maximale ;</li> <li>des minorants concernant la distance minimale entre essieux consécutifs, la largeur de voie minimale ou, en cas d'essieux pendulaires, la distance transversale minimale.</li> </ul> Les convois de même catégorie, même type de convoi et même configuration d'essieux que le convoi-enveloppe pour lequel l'autorisation a été délivrée et dont les caractéristiques sont plus favorables que celles du convoi-enveloppe (masses et dimensions globales inférieures ou égales, distance entre essieux minimale supérieure, largeurs de voies ou distances transversales comprises dans le même intervalle) peuvent bénéficier de la même autorisation.
Essieux	Le tableau descriptif de la configuration doit être rempli à raison d'un axe transversal complet de roues par ligne du tableau, en fonction de la disposition des roues et des essieux du véhicule ou de l'ensemble. Il convient d'y indiquer : <ul style="list-style-type: none"> <li>le type de chaque essieu : directeur, moteur, porteur ou relevable ;</li> <li>la largeur de voie et, seulement dans le cas d'essieux pendulaires, la distance transversale (DT, voir Voie) ;</li> <li>la masse à vide et totale en charge de l'essieu ou de la ligne d'essieux ;</li> <li>la distance séparant l'essieu ou la ligne d'essieux du précédent ou de la précédente dans le plan longitudinal.</li> </ul> Un essieu porteur n'a d'autre fonction que le port de la charge : il n'est ni directeur, ni moteur, ni relevable. Un essieu est dit isolé lorsqu'il est séparé de 2 mètres au moins de son plus proche voisin, dans le cas contraire il est dit groupé.

Termes ou expressions	Description
Essieux-roues	<p>Un essieu-roues est l'ensemble formé par l'essieu ou la partie rigide de l'essieu et la ou les roues qui le portent. Il convient d'indiquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La géométrie de l'essieu : a = traversant, b = brisé, p = pendulaire ;</li> <li>• le nombre d'essieux coaxiaux sur la ligne seulement pour les essieux brisés (b) ou pendulaires (p) ;</li> <li>• le nombre total de roues de chaque type : RS = roues simples ; RJ = roues jumelées, sur l'essieu ou la ligne d'essieux, par essieu-roues.</li> </ul>
Famille	<p>L'ensemble routier se compose de véhicules ou éléments de véhicule appartenant chacun à une famille, parmi :</p> <p><b>Les véhicules assurant la locomotion de ceux motorisés ou non :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>TR</b> : véhicule tractant (au moyen d'une sellette) ou tirant (au moyen d'un timon) ; sa fonction précise est déterminée par le véhicule suivant, respectivement précédent au sein de l'ensemble routier ;</li> <li>• <b>TRPO</b> : véhicule muni de dispositifs d'attelage à l'avant et à l'arrière pouvant indifféremment tracter, tirer ou pousser un ou plusieurs véhicules ;</li> <li>• <b>PO</b> : véhicule ne pouvant que pousser les véhicules positionnés devant lui au sein de l'ensemble routier ;</li> </ul> <p><b>Les véhicules non motorisés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>REM</b> : la remorque est constamment portée par ses propres essieux. Sa traction est effectuée par un camion ou par une grue automotrice de 4 essieux au plus, à condition que la remorque n'élève pas l'ensemble ainsi constitué à une catégorie supérieure à celle de la grue isolée.</li> <li>• <b>SR</b> : la semi-remorque n'a de liaison directe au sol qu'au repos sous sa partie avant dételée ; en mouvement, cette liaison est assurée par la sellette du véhicule ou élément la précédant ;</li> <li>• <b>ART</b> : arrière-Train ;</li> <li>• <b>AVT</b> : avant-Train ou dolly ;</li> <li>• <b>BIA</b> : bissel ajouté ;</li> <li>• <b>BII/SR</b> : bissel intégré (jamais seul) à l'avant d'une semi-remorque formant avec elle un ensemble rigide ;</li> <li>• <b>BO</b> : bogie assurant uniquement la liaison au sol du chargement, ce dernier assurant pour sa part l'assemblage avec la traction du convoi ;</li> </ul> <p><b>Les véhicules indépendants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CAM</b> : camion ;</li> <li>• <b>GRUE</b> : grue automotrice ;</li> <li>• <b>AUTO</b> : autre véhicule motorisé indépendant ;</li> </ul> <p><b>Autre</b> est le seul choix de véhicule qui requiert une saisie manuelle à la demande d'autorisation individuelle.</p> <p>En tête de la partie 5- Description de la configuration, chacun des n véhicules ou éléments de véhicules qui composent l'ensemble routier est à décrire dans les champs Composant 1 à Composant n, dans l'ordre où ils se suivent, par l'un des codes précités. Le numéro d'ordre est à reporter dans la colonne « Composant n° », sur chaque ligne d'essieu du tableau, augmenté d'une unité sur le précédent si la ligne qui le porte décrit le premier essieu du véhicule ou élément suivant, sinon il est égal au précédent.</p>
Fiche véhicule	<p>Une FV (fiche véhicule) remplie doit être jointe à toute demande d'autorisation de circuler d'un véhicule de la famille <b>GRUE</b>. Un modèle de cette fiche se trouve en annexe I.4.</p>
Largeur de voie et distance transversale	<p>La voie (V) est la dimension qui sépare les deux points d'appuis d'un même essieu ou d'une ligne d'essieux brisés sur le plan de la chaussée, caractérisant la stabilité statique du véhicule. Dans le cas de roues simples, elle se mesure entre les plans médians des roues extrêmes. Dans le cas de roues jumelées, elle se mesure entre les plans d'assemblage des roues constitutives de chaque jumelage. Dans le cas d'essieux pendulaires, la distance transversale (DT) est la distance qui sépare les milieux de deux essieux coaxiaux consécutifs.</p>

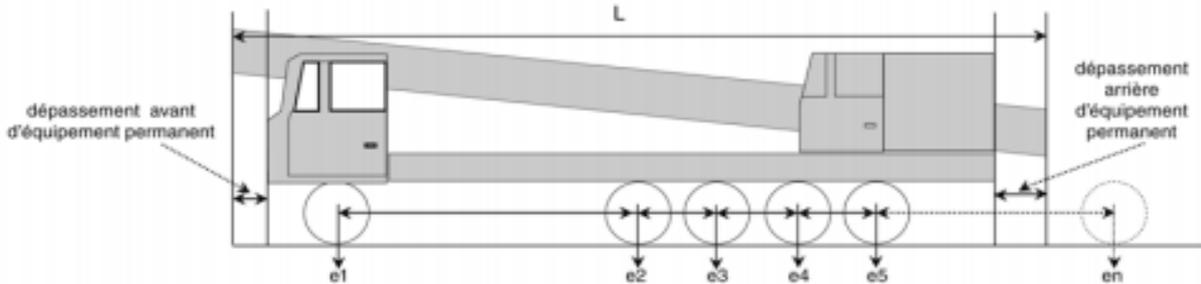
Termes ou expressions	Description
Masse à vide par essieu	Masse sur chaque essieu correspondant à la répartition de la masse à vide (PV) du véhicule.
Masse en charge réelle par essieu	Valeur réelle de la charge de chaque essieu correspondant à la répartition de la masse totale réelle en charge (PTR) du véhicule sur chaque essieu.
PTAC	Poids total autorisé en charge d'un véhicule avec les accessoires définis lors de la réception du véhicule et figurant sur la liste en annexe du certificat d'immatriculation.
PTR	Poids total roulant d'un véhicule ou d'un ensemble routier avec sa charge qui doit être inférieure ou égale à celle figurant sur l'autorisation.
PTRA	Poids total roulant autorisé d'un véhicule tracteur.
PV	Poids à vide du véhicule en ordre de marche sans les accessoires.
Pétitionnaire	<p>Le pétitionnaire est la personne physique ou morale qui effectue une demande de transport exceptionnel à l'autorité compétente. Il s'agit soit d'une entreprise agissant pour le compte d'autrui (transport, levage, manutention, ...), soit d'un particulier ou d'une entreprise agissant pour son compte propre (travaux publics, fabricant, industriel, ...). Le pétitionnaire peut désigner un mandataire : bureau d'études ou particulier pour effectuer la demande en son nom.</p> <p>En revanche, dans la partie 1 du formulaire de déclaration de transport exceptionnel de certains convois de 1<sup>re</sup> catégorie ou du formulaire de demande d'autorisation individuelle de transport exceptionnel, le pétitionnaire renseigne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• s'il s'agit d'un mandataire : « pour le compte d'autrui » quel que soit le type de transport réalisé par le transporteur ;</li> <li>• s'il s'agit d'un transporteur : « pour son compte propre » quel que soit le type de transport réalisé ;</li> <li>• s'il s'agit d'un particulier : « comme particulier ».</li> </ul>
Permissionnaire	Le permissionnaire est le pétitionnaire qui est en possession des documents lui permettant d'effectuer le transport exceptionnel, objet de sa demande.
Réseaux TE	<p>Les réseaux TE sont les suivants :</p> <p>1° le réseau 1TE ouvert aux seuls transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie ;</p> <p>2° le réseau 2TE48 ouvert aux transports exceptionnels des deux premières catégories dont le poids total roulant n'excède pas 48 t ;</p> <p>3° le réseau TE72 ouvert aux transports exceptionnels dont le poids total roulant n'excède pas 72 t ;</p> <p>4° le réseau TE94 ouvert aux transports exceptionnels dont le poids total roulant n'excède pas 94 t ;</p> <p>5° le réseau TE120 ouvert aux transports exceptionnels dont le poids total roulant n'excède pas 120 t ;</p> <p>Les réseaux mentionnés aux 3°, 4° et 5° sont réservés aux convois comportant une charge maximale de 12 tonnes par essieu et une distance entre essieux consécutifs au moins égale à 1,35 m. Ces champs de la partie 2.3 du présent formulaire doivent être renseignés pour les demandes sur chacun de ces trois réseaux.</p>
Train de convois	Un train de convoi désigne la circulation organisée de plusieurs convois se déplaçant simultanément dans le cadre d'une même opération.
Type de suspensions	L : mécanique, A : pneumatique, H : hydraulique, U : sans suspension ;
Véhicule isolé	Un véhicule isolé est un véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant seul par ses moyens propres.

Annexe I.4. La fiche véhicule du véhicule automoteur de type grue automotrice



**Véhicule automoteur de type grue automotrice**  
**Éléments techniques pour la délivrance**  
**d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel**

Arrêté interministériel du 4 mai 2006



Dimensions en millimètres, masses en kg, vitesse en km/h. Essieux numérotés de l'avant vers l'arrière

Marque :		Type							
Version :		Vitesse maximale autorisée :				ABR : <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
<b>Dimensions du véhicule en ordre de marche</b>									
L :	largeur hors tout :	dépassement avant :				dépassement arrière :			
<b>Essieux</b>									
N° essieu	e1	e2	e3	e4	e5	e6	e7	e8	e9
type essieu									
largeur voie									
type suspension									
essieux - roues									
masse (PV)									
masse (PTAC)									
<b>Distances</b>									
e1 ⇌ e2	e2 ⇌ e3	e3 ⇌ e4	e4 ⇌ e5	e5 ⇌ e6	e6 ⇌ e7	e7 ⇌ e8	e8 ⇌ e9		
<b>Masses</b>									
PV :		PTAC :				PTRA :			
<b>Répartition longitudinale (sans objet pour la 3<sup>ème</sup> catégorie)</b>									
entre essieux extrêmes		pour PV :				pour PTAC :			
<b>sur 3 essieux consécutifs n'appartenant pas à un même groupe</b>									
entre e1 et e3		entre e3 et e5 :		entre e5 et e7 :			entre e7 et e9 :		
entre e2 et e4 :		entre e4 et e6 :		entre e6 et e8 :					
<b>Immatriculations</b>									

Date : \_\_\_\_\_

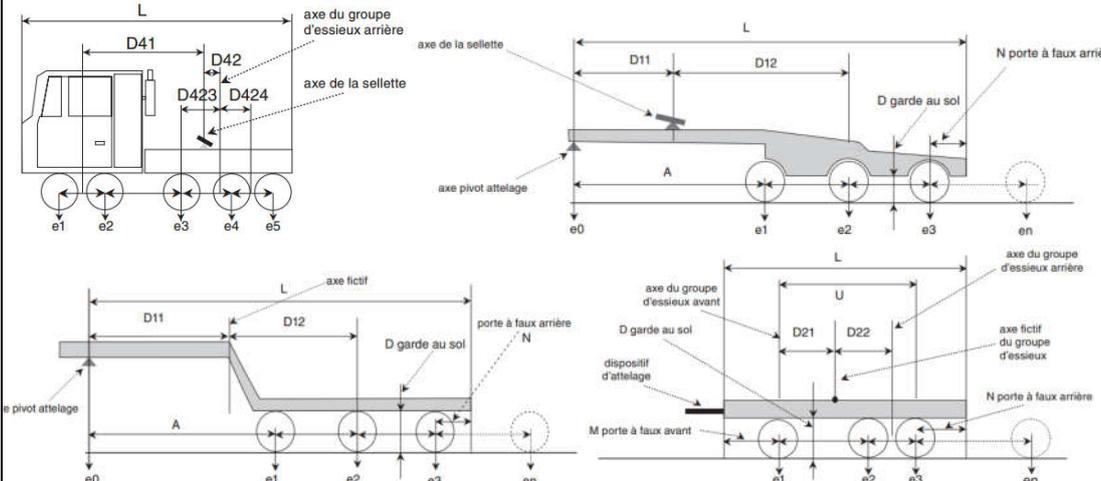
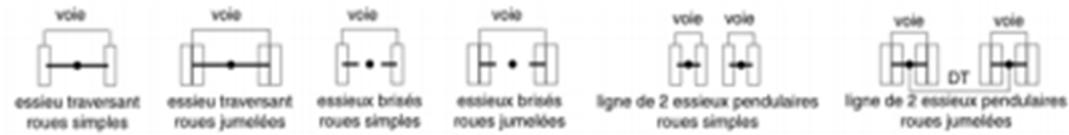
Nom et qualité du signataire

Signature :

## Éléments techniques pour la délivrance d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel Notice explicative

Conformément à l'arrêté relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, une fiche contenant les éléments techniques du véhicule, à destination des services instructeurs chargés de l'instruction des autorisations individuelles de transport exceptionnel est établie par le constructeur, le carrossier ou le propriétaire à partir de la notice technique du véhicule.

Cette fiche comporte un schéma type du véhicule ainsi qu'un certain nombre d'éléments permettant d'instruire la demande et notamment le calcul de répartition des charges sur les essieux. Les fiches des véhicules concernés par une demande d'autorisation individuelle de transport exceptionnel doivent être fournies dans les cas décrits à l'article 6 de l'arrêté susvisé.

Marque	Dénomination commerciale
Type	Voir notice technique du véhicule. Pour les véhicules non immatriculés, plaque spéciale constructeur
Version	Permet de référencer un véhicule précis (facultatif)
Immatriculation	Numéro d'immatriculation du véhicule ou numéro de série si non immatriculé
Vitesse maximale autorisée	Voir notice technique du véhicule
ABR	Dispositif d'antiblocage de roues, cocher la case oui ou non
Dimensions	Dimensions hors tout et caractéristiques du véhicule en ordre de marche. Les dépassements d'équipements permanents sont inclus dans la longueur hors tout du véhicule. Garde au sol (D) obligatoire pour les véhicules surbaissés avec minimum et maximum.
Distances	Exemple : $e1 \Rightarrow e2$ = distance longitudinale entre essieu 1 et essieu 2. D41, D42, D423, D424, D11, D12, D21, D22 : voir schémas ci-dessous 
Essieux	Le schéma type représente un certain nombre d'essieux. La zone « essieux » doit être remplie en fonction du nombre d'essieux du véhicule concerné. Pour chacun des essieux, indiquer entre autres le type d'essieu, le type de suspension, le type de roues. Si le nombre d'essieux est supérieur à 16, remplir une autre fiche.
Type essieu	D : directeur, M : moteur, P : porteur, R : relevable
Essieux-roues	RS : roues simples et RJ : roues jumelées a : essieu traversant, p : essieu pendulaire, b : essieu brisé exemple : p2-4RS désigne une ligne de deux essieux pendulaires à roues simples.
Largeur voie	
Type suspension	L : mécanique, A : pneumatique, H : hydraulique, U : sans suspension
PV	Masse à vide du véhicule en ordre de marche sans les accessoires
PTAC	Masse totale autorisée en charge d'un véhicule avec les accessoires définis lors de la réception du véhicule et figurant sur la liste en annexe du certificat d'immatriculation
PTRA	Masse totale roulante autorisée s'un véhicule tracteur
Masse à vide	Masse sur chaque essieu correspondant à la répartition de la masse à vide (PV) du véhicule
Masse roulante	Masse sur chaque essieu correspondant à la répartition de la masse totale en charge du véhicule

Répartition longitudinale entre essieux extrêmes	Correspond à une masse par mètre de distance linéaire entre essieux
sur 3 essieux consécutifs n'appartenant pas à un même groupe	Le calcul est effectué en fonction du PV et du PTAC selon les conditions dans lesquelles circule le véhicule
Masse maximale sur la sellette	Le calcul est effectué en prenant successivement tous les ensembles de 3 essieux consécutifs n'appartenant pas à un même groupe c'est-à-dire pour lesquels au moins deux essieux consécutifs sont distants de 2 mètres ou plus
Position sellette	Masse maximale que peut techniquement supporter la sellette suivant sa position
Distance DT	Y=D42. Si position fixe, reporter la même valeur dans Y minimum et Y maximum.
Report masse à vide sur pivot d'attelage	Distance transversale entre les axes des essieux. Ne concerne que les lignes d'essieux pendulaires.
Report masse maximale en charge sur pivot d'attelage	Masse exercée sur le pivot d'attelage e0 par la semi-remorque à vide
	Masse autorisée sur le pivot d'attelage e0 par la semi-remorque en charge avec une charge correspondant à son PTAC

## Annexe I.5. Le signalement

Le signalement s'effectue par l'envoi d'un message rempli d'après un modèle, adressé par le transporteur à chaque gestionnaire de voirie ou d'infrastructures situées sur son trajet. Cette procédure est comprise dans la téléprocédure d'instruction des transports exceptionnels.

De [ ]  
À [ ]

	<i>Pétitionnaire</i>	<i>Mandataire</i>
Raison sociale (à défaut, nom-prénom)	[ ]	[ ]
Adresse	[ ]	[ ]
Complément d'adresse	[ ]	[ ]
Code postal	[ ]	[ ]
Commune	[ ]	[ ]
Pays	[ ]	[ ]

## Objet : Avis de passage d'un transport exceptionnel

Vu le code de la route, notamment les articles R.433-1 et R. 433-2 ;

Vu le décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 relatif à la circulation des transports exceptionnels ;

Vu le décret n° 2016-1411 du 20 octobre 2016 relatif aux modalités de saisine de l'administration par voie électronique ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Je, soussigné [ ],

agissant  pour compte propre  
 pour compte d'autrui  
 comme particulier

déclare qu'un convoi exceptionnel de

1<sup>re</sup> catégorie     2<sup>e</sup> catégorie     3<sup>e</sup> catégorie

présentant des caractéristiques conformes

au récépissé référencé [ ]  
 à l'autorisation référencée [ ]

se présentera au point singulier

situé à [ ]

le [ ]

entre [ ] et [ ]

Fait à [ ], le [ ]

Annexe I.6. L'avis tiers

ID\_RaisonSociale sinon ID-Nom  
ID\_Adresse  
ID\_AdresseSuite  
ID\_CodePostal ID\_Commune  
ID\_Pays

Libellé du tiers à consulter  
Adresse du tiers à consulter  
Code postal et ville du tiers à consulter  
Adresse électronique du tiers à consulter

**Objet** : Avis sur demande d'autorisation individuelle de **ID\_TypeTransport** de **ID\_Categorie**

**Type** : **ID\_TypeDemande**

**Référence** : Demande n° **TE\_NumeroDemande** en date du **TE\_dateDemandeAvis**

**Affaire suivie par** : **SI\_NomService\_Avis** - tél. **SI\_TelContact\_Avis** - fax **SI\_Fax\_Avis** - mél. **SI\_BoiteTE\_Avis**

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la procédure définie par l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, il revient au pétitionnaire de contacter les gestionnaires de voirie ou d'infrastructure concernés par le trajet du convoi exceptionnel envisagé.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre avis concernant la possibilité de passage du (ou des) convoi(s) exceptionnel(s) suivant(s) :

<{Si ID\_TypeTransport=Transport de marchandises}>

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
à vide	<b>TM_MasseTotaleRoulanteAVide</b>	<b>TM_LongueurAVide</b>	<b>TM_LargeurAVide</b>	<b>TM_HauteurAVide</b>
en charge	<b>TM_MasseTotaleRoulanteEnCharge</b>	<b>TM_LongueurEnCharge</b>	<b>TM_LargeurEnCharge</b>	<b>TM_HauteurEnCharge</b>

>

<{Si (ID\_TypeTransport=Circulation d'engin) ou (ID\_TypeTransport=grue automotrice)}>

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
<b>ID_TypeTransport</b>	<b>CE_MasseTotaleRoulante</b>	<b>CE_Longueur</b>	<b>CE_Largeur</b>	<b>CE_Hauteur</b>

>

<{Si CE\_ABAISSABLE > 0}>

LE CONVOI EST ABAISSABLE DE **CE\_ABAISSABLE** MM.

>

Ouvrage(s) et réseau(x) concerné(s) :

Liste des points particuliers associés au Tiers-Pétitionnaire

Je vous remercie de me transmettre votre réponse, qui comportera la page de garde annexée à la présente demande, en mettant en copie le service instructeur (mél. **SI\_BoiteTE\_Avis**).

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Fait à **ID\_Commune**, le  
**Date\_envoi\_**  
**lettre\_consultation**

**DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE**

Tronçon concerné	Prescriptions associées
IT_TronconItineraire_DepTiers	<p>&lt;{s'il existe des prescriptions locales associées au tronçon}&gt;  <b>PRESCRIPTIONS LOCALES &gt;</b>            &lt;{s'il existe des prescriptions locales associées au tronçon}&gt; Liste des prescriptions locales associées au tronçon et dates validité pour les temporaires&gt;</p>
IT_TronconItineraire_DepTiers	<p>&lt;{s'il existe des prescriptions locales associées au tronçon}&gt;  <b>PRESCRIPTIONS LOCALES &gt;</b>            &lt;{s'il existe des prescriptions locales associées au tronçon}&gt; Liste des prescriptions locales associées au tronçon et dates validité pour les temporaires&gt;</p>

**AJOUT DU CERFA DE DEMANDE D'AUTORISATION**

**<Si configurations du convoi demandées :**

**=> AJOUT tableaux des configurations**

**=> Si <{si ID\_TypeTransport= grue automotrice}> AJOUT des FV>**

**>**

Le CERFA est complété, en dernière page écrite (5 ou suivante), comme suit :

Date d'envoi du CERFA

Date d'envoi de la lettre de consultation

*Identité du pétitionnaire :*

*Nom et qualité du signataire :*

*Signature :*

PAGE DE GARDE DE LA RÉPONSE À RENSEIGNER PAR LE GESTIONNAIRE

**Libellé du tiers à consulter**

**Adresse du tiers à consulter**

**Code postal et ville du tiers à consulter**

**Adresse électronique du tiers à consulter**

à

**ID\_RaisonSociale** sinon **ID-Nom**  
**ID\_Adresse**  
**ID\_AdresseSuite**  
**ID\_CodePostal** **ID\_Commune**  
**ID\_Pays**

**Objet** : Avis du gestionnaire sur demande d'autorisation individuelle n° **TE\_NumeroDemande**

<{Si ID\_TypeTransport=Transport de marchandises}>

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
à vide	<b>TM_MasseTotaleRoulanteAVide</b>	<b>TM_LongueurAVide</b>	<b>TM_LargeurAVide</b>	<b>TM_HauteurAVide</b>
en charge	<b>TM_MasseTotaleRoulanteEnCharge</b>	<b>TM_LongueurEnCharge</b>	<b>TM_LargeurEnCharge</b>	<b>TM_HauteurEnCharge</b>

>

<{Si (ID\_TypeTransport=Circulation d'engin) ou (ID\_TypeTransport=grue automotrice)}>

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
<b>ID_TypeTransport</b>	<b>CE_MasseTotaleRoulante</b>	<b>CE_Longueur</b>	<b>CE_Largeur</b>	<b>CE_Hauteur</b>

>

<{SI CE\_ABAISSABLE > 0}>

Le convoi est abaissable de **CE\_Abaissable** mm.

>

Madame, Monsieur,  
suite à votre demande, je vous informe de la décision suivante :

<input type="checkbox"/>	AVIS FAVORABLE	
<input type="checkbox"/>	AVIS DÉFAVORABLE	

Motif du refus ou prescriptions associées à l'avis délivré :

--

Durée de validité (en mois) de l'avis donné à compter de :		
<input type="checkbox"/>	la date de signature de l'avis	.....
<input type="checkbox"/>	la date de signature de l'arrêté	.....
<input type="checkbox"/>	Date de fin de validité :	<input type="text" value=""/>
<input type="checkbox"/>	Nécessité d'imprimer dans l'arrêté d'autorisation les plans ou documents annexés au présent avis.	

Fait le ....., à .....

Tampon et signature

Une copie du présent avis est transmis par voie électronique à **SI\_BoiteTE\_Avis** avec pour objet : « avis gestionnaire sur demande n° **TE\_NumeroDemande** »

ANNEXE II :  
NOTICE EXPLICATIVE

### Guide de remplissage du formulaire de déclaration préalable

Le formulaire de déclaration préalable de transport exceptionnel, labellisé CERFA doit impérativement être utilisé pour toute déclaration préalable non déposée via la téléprocédure TEnet.

#### 1 – Identification du déclarant

▪ **Si le déclarant est le transporteur,**

**il doit s'identifier en indiquant dans les rubriques correspondantes :**

- pour un particulier : nom, prénoms ; cocher la case « comme particulier »
- pour une entreprise ou une société : raison sociale, numéro de SIREN, cocher la case « pour son compte propre » ;
- adresse complète : numéro, type de voie et nom, ses compléments nécessaires, code postal, commune et pays ;
- adresse électronique ;
- au moins un numéro de téléphone (obligatoire) ;
- numéro de fax (facultatif).

▪ **Si le déclarant est mandaté par le transporteur,**

**il doit commencer par l'identification du transporteur en indiquant les renseignements ci-dessus ;**

**il doit ensuite s'identifier en indiquant :**

- agir « pour le compte d'autrui » en cochant la case prévue à cet effet ;
- pour un particulier : nom, prénoms ;
- pour une entreprise ou une société : raison sociale, numéro de SIREN ;
- adresse complète : numéro, type de voie et nom, ses compléments nécessaires, code postal, commune et pays ;
- adresse électronique ;
- au moins un numéro de téléphone (obligatoire) ;
- numéro de fax (facultatif).

#### 2 – Déclaration

Le déclarant doit décliner son identité personnelle, la durée de validité **souhaitée** du transport exceptionnel qu'il certifie comme étant de charges indivisibles de première catégorie, sur le réseau routier de transport exceptionnel auquel il peut se raccorder dans la limite de vingt kilomètres. Il certifie également :

- être ressortissant de l'Espace économique européen ou de la confédération Helvétique ;
- circuler en toute conformité avec la réglementation du transport exceptionnel, notamment les règles de circulation, de charge et de signalisation ;
- que le chef du convoi parle et lit la langue française, ou est accompagné d'une personne parlant et lisant le français et capable de communiquer avec lui.

Il date, décline son nom, indique sa qualité de signataire et signe la déclaration préalable en prenant engagement sur ce qui précède durant toute la période de validité qui lui sera accordée.

## Guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle (1/5)

Le formulaire de demande d'autorisation individuelle de transport exceptionnel, labellisé CERFA doit impérativement être utilisé pour toute demande d'autorisation individuelle non déposée via la téléprocédure TEnet.

### 1 – Identification du demandeur

▪ **Si le demandeur est le transporteur,**

il doit s'identifier en indiquant dans les rubriques correspondantes :

- pour un particulier : nom, prénoms ; cocher la case « comme particulier »
- pour une entreprise ou une société : raison sociale, numéro de SIREN, cocher la case « pour son compte propre » ;
- adresse complète : numéro, type de voie et nom, ses compléments nécessaires, code postal, commune et pays ;
- adresse électronique ;
- au moins un numéro de téléphone (obligatoire) ;
- numéro de fax (facultatif).

▪ **Si le demandeur est mandaté par le transporteur,**

il doit commencer par l'identification du transporteur en indiquant les renseignements ci-dessus ;

il doit ensuite s'identifier en indiquant :

- pour un particulier : nom, prénoms ;
- pour une entreprise ou une société : raison sociale, numéro de SIREN ;
- cocher la case « pour le compte d'autrui » ;
- adresse complète : numéro, type de voie et nom, ses compléments nécessaires, code postal, commune et pays ;
- adresse électronique ;
- au moins un numéro de téléphone (obligatoire) ;
- numéro de fax (facultatif).

### 2 – Caractéristiques maximales du chargement et du convoi

#### 2.1 – Catégorie du convoi

Une demande permet la délivrance d'une autorisation individuelle dans une catégorie donnée.

Le demandeur indique si le poids total roulant en charge du convoi n'excède pas 48 tonnes

- dans l'affirmative, il renseigne la catégorie du convoi parmi 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> (un seul choix possible et obligatoire) et il indique si le convoi respecte les règles de charge de l'article 15 et de l'annexe 3 de l'arrêté susvisé ou non en cochant la case correspondante (un seul choix possible et obligatoire) ; s'il est aussi dans l'affirmative pour cette deuxième condition, il est dispensé de détailler la configuration d'essieux du convoi (de la partie 5 du présent formulaire). Dans tous les autres cas, il doit remplir cette partie.
- dans la négative, il renseigne la catégorie du convoi parmi 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> (un seul choix possible et obligatoire).

#### 2.2 – Type de transport

Le transport doit être qualifié en tant que transport de marchandises, circulation d'engin ou de véhicule automoteur (grue) en cochant la case correspondante (un seul choix possible et obligatoire). Toute demande d'autorisation dans ce troisième cas devra être accompagnée de la fiche descriptive du véhicule.

#### 2.3 – Caractéristiques du convoi

Le demandeur indique :

- les caractéristiques du convoi à vide : sa longueur, sa largeur et sa hauteur en millimètres, son poids en kilogrammes ;
- les caractéristiques maximales du convoi en charge : sa longueur, sa largeur et sa hauteur en millimètres, s'il est abaissable et de combien de millimètres, son poids et sa charge maximale à l'essieu en kilogrammes, sa plus petite distance inter-essieux ; ces deux dernières informations sont obligatoires pour toute demande sur réseau TE72, TE94 ou TE120 ;
- le nombre de pièces de même nature transportées s'il y en a plusieurs dans les conditions autorisées à l'article 15 de l'arrêté susvisé ; et dans ce cas, il précise la nature des pièces ;
- dans le cas d'un transport de chargement spécifique prévu aux articles 17-1, 17-3 et 17-4, il précise la nature de ce chargement spécifique ;
- la vitesse maximale du convoi si celle-ci est inférieure à la limite autorisée en agglomération ;
- Les dépassements avant et arrière du convoi **en charge** (sauf s'il s'agit d'un engin automoteur pour lequel les dépassements d'équipement permanents seront renseignés).

## Guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle (2/5)

### 3 – Nature et durée de l'autorisation demandée

En fonction du convoi, de l'itinéraire et des besoins du pétitionnaire, l'autorisation individuelle peut être :

- permanente sur un itinéraire précis. Une autorisation permanente est délivrée pour un nombre de voyages illimité effectués dans le cadre du transport de marchandises ou de la circulation d'engins de même nature et pour une durée déterminée ; le cas dans lequel s'inscrit la demande doit être coché, également si la demande porte sur un train de convois ;
- permanente sur un réseau départemental dont le numéro du département doit être précisé sur 3 caractères (ex : 02A pour la Corse-du-Sud, 094 pour le Val-de-Marne, 972 pour la Martinique) ;
- permanente sur l'un des cinq réseaux routiers TE pour les transports exceptionnels, identifiés et accessibles comme suit :
  - 1TE aux convois de 1<sup>re</sup> catégorie,
  - 2TE48 aux convois des deux premières catégories dont le poids total roulant n'excède pas 48 tonnes,
  - TE72 aux convois dont le poids total roulant n'excède pas 72 tonnes,
  - TE94 aux convois dont le poids total roulant n'excède pas 94 tonnes,
  - TE120 aux convois dont le poids total roulant n'excède pas 120 tonnes,
- permanente de raccordement en entrée ou en sortie à l'un des cinq réseaux routiers TE dont le nom doit être précisé, ou à un réseau départemental dont le numéro doit être précisé sur 3 caractères. Pour les convois de 1<sup>re</sup> catégorie hors grues automotrices, les raccordements d'une longueur n'excédant pas 20 km au réseau 1TE sont dispensés de demande de raccordement.
- permanente pour un raccordement seul en complément à un réseau routier TE pour lequel une autorisation ou un récépissé de déclaration préalable a déjà été délivré : le numéro de ces dernières est à renseigner, ainsi que la date de début de validité, la date de fin de validité et la durée en mois ;
- au voyage sur un itinéraire précis à partir d'une date de début de validité, pour une durée et un nombre de voyages déterminés ;
- au voyage pour un raccordement seul, en complément d'une autorisation déjà délivrée sur un réseau routier TE ou un réseau départemental ou d'un récépissé de déclaration préalable déjà délivré. Pour les convois de 1<sup>re</sup> catégorie hors grues automotrices, les raccordements d'une longueur n'excédant pas 20 km au réseau 1TE sont dispensés de demande de raccordement.

Dans tous les cas de raccordements en complément d'une autorisation ou d'un récépissé déjà délivré, le numéro de l'autorisation ou de la déclaration préalable, la date de début de validité, la durée de validité et le nombre de voyages souhaités seront renseignés. La date de fin de validité d'une demande de raccordement seul ne pourra en aucun cas être supérieure à la date de fin de validité de l'autorisation sur réseau initiale ou du récépissé initial.

Dans le cas d'un transport particulier autorisé avec plusieurs charges de même nature, il est autorisé une rupture de charge correspondant à la livraison d'une partie des charges, l'itinéraire devant préciser cette localisation et être établi pour la destination finale dans le cas d'une autorisation sur itinéraire précis.

Des autorisations de même catégorie, de même type et d'itinéraires différents peuvent se cumuler pour un même convoi, dans les conditions définies ci-après :

- chaque autorisation est en cours de validité ;
- chacune des caractéristiques de dimensions et de masses du convoi est inférieure ou égale à celle portée sur l'autorisation la plus restrictive pour ce qui concerne la même caractéristique et uniquement celle-là ;
- le lieu d'arrivée d'une autorisation correspond au lieu de départ de l'autorisation suivante.

Des autorisations complémentaires de prorogation ou modificative peuvent être demandées, après délivrance d'une autorisation individuelle initiale, dans les conditions définies ci-après. Dans le cas d'une autorisation au voyage, la 3<sup>e</sup> case « Modification de l'autorisation initiale » doit être cochée, les rubriques afférentes à l'autorisation initiale, à la date de fin de validité de celle-ci, la date de début, la durée **souhaitée** et le nombre de voyage concernés par la demande modificative doivent être renseignés.

La prorogation de l'autorisation initiale exclusivement au voyage peut être demandée sur justification, si le transport n'a pu être effectué en totalité dans les délais prévus.

L'autorisation individuelle initiale permanente sur réseau ou sur itinéraire précis (permanente ou au voyage) peut faire l'objet d'une demande de modification après la délivrance et de manière strictement limitée :

- ajout ou changement de véhicules si leurs caractéristiques ne modifient pas la catégorie ou les calculs réglementaires afférents au convoi ou le nombre de configurations autorisées ;

## Guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle (3/5)

- changement des caractéristiques de la charge à la baisse sans changement de catégorie, si les modifications apportées aux caractéristiques du convoi ne lui permettent pas de circuler sous couvert de l'autorisation antérieure
- modification d'un ou plusieurs tronçons de l'itinéraire y compris les points de départ et d'arrivée sans changement de département. Toutefois, une autorisation individuelle permanente sur un itinéraire précis peut faire l'objet d'une demande de modification d'itinéraire concernant le point d'arrivée, sur justificatif et si le nouveau point d'arrivée est situé dans un des départements initialement traversés. La demande doit être adressée aux services instructeurs concernés et fait l'objet d'une autorisation individuelle modificative, se référant à l'autorisation individuelle initiale ;
- changement des dates de transport.

L'autorisation individuelle initiale permanente sur réseau routier TE des transports exceptionnels ou sur itinéraire précis (permanente ou au voyage) peut faire l'objet d'une demande de modification pendant son instruction de manière strictement limitée en cas de :

- changement des caractéristiques de la charge si la catégorie et les prescriptions éventuelles restent identiques ;
- ajout ou changement de véhicules si leurs caractéristiques sont similaires et ne modifient pas la catégorie ou les calculs réglementaires afférents au convoi et si le nombre de configurations autorisées le permet ;
- modification d'un ou plusieurs tronçons de l'itinéraire.

Le délai d'instruction part à compter de cette demande modificative.

Dans le cas où l'arrêté susvisé le permet, le pétitionnaire peut demander d'effectuer ses transports en circulant en train de convois.

### 4 – Description du trajet et de l'itinéraire

Cette rubrique concerne uniquement les demandes d'autorisations individuelles sur itinéraire précis (y compris les raccordements), permanentes ou au voyage.

Cocher la case correspondant au type d'autorisation demandée puis le trajet effectué.

Pour les convois en provenance de l'étranger effectuant un transit en France, le point de départ en charge correspond au point d'entrée en France et le point de sortie de France au point d'arrivée.

Dans le cadre des autorisations individuelles sur itinéraire précis (y compris les raccordements), l'itinéraire doit être décrit en précisant les points en limite de chacun des départements traversés afin de permettre aux services instructeurs concernés d'instruire les demandes. Les voies publiques, les localités traversées ainsi que les adresses de départ et d'arrivée, en charge ou à vide, doivent être précisées.

Indiquer pour chacun des tronçons de trajet s'il est parcouru à vide ou en charge ou les deux.

La circulation d'un engin automoteur est considérée comme correspondant à un trajet à vide.

Si l'itinéraire comporte une section autoroutière, un tronçon routier de remplacement doit être indiqué.

Si l'itinéraire comporte des passages à niveau électrifiés ou présentant des difficultés de franchissement, le transporteur doit s'assurer que les caractéristiques de son convoi lui permettent de les franchir sans causer de dommages aux installations ni risquer de rester immobilisé sur la voie ferrée, en respectant les conditions de durée de franchissement, de hauteur, de garde au sol et de largeur précisées à l'article 12 de l'arrêté susvisé.

Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies ou si l'exploitant ferroviaire a communiqué au service instructeur des prescriptions générales ou particulières relatives à tout passage à niveau à franchir, le service est chargé de leur publication sur l'application informatique dédiée aux itinéraires de transports exceptionnels et aux prescriptions. Le transporteur doit les observer :

- en soumettant le programme de circulation de son convoi, au minimum huit jours ouvrables avant son passage, au service régional ou local de l'exploitant ferroviaire qui définira les mesures de sécurité nécessaires et les conditions spécifiques de franchissement des passages à niveau concernés ;
- en prenant contact, au minimum deux jours ouvrables avant le passage du convoi, avec le service régional ou local de l'exploitant ferroviaire, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de franchissement du passage à niveau (horaire, présence d'agents du chemin de fer,...).

La description de l'itinéraire peut nécessiter une feuille supplémentaire sur laquelle seront reportées la date de la demande et les coordonnées du pétitionnaire.

## Guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle (4/5)

### 5 – Description de la configuration

La configuration est obligatoirement renseignée sur une fiche pour les convois dont la masse totale roulante excède 48 000 kg ou qui ne respectent pas les règles de charge définies dans l'article 15 et de l'annexe III de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque. Pour des grues automotrices, le tableau devra être complété d'une fiche par flotte de grues de caractéristiques identiques.

La demande d'autorisation individuelle peut concerner jusqu'à douze configurations représentant des convois composés de véhicules ou éléments de véhicules de même famille, de même catégorie et de même type de transport : quatre configurations de même nombre total d'essieux, quatre autres en comptant un de moins et quatre autres en comptant un de plus. La configuration la plus défavorable de chacun des types de convois portera le numéro un.

La fiche configuration est renseignée comme suit.

- Elle est désignée par un numéro d'ordre pour une demande et une configuration donnée, croissant de la plus défavorable à la plus favorable.
- Chaque véhicule ou élément de véhicule, appelé « composant » du convoi, est identifié par un numéro d'ordre dans l'ensemble routier ainsi formé, et caractérisé par un code famille défini comme suit :

Les véhicules assurant la locomotion de ceux motorisés ou non :

- **TR** : véhicule tractant (au moyen d'une sellette) ou tirant (au moyen d'un timon) ; sa fonction précise est déterminée par le véhicule suivant, respectivement précédent au sein de l'ensemble routier ;
- **TRPO** : véhicule muni de dispositifs d'attelage à l'avant et à l'arrière pouvant indifféremment tracter, tirer ou pousser un ou plusieurs véhicules ;
- **PO** : véhicule ne pouvant que pousser les véhicules positionnés devant lui au sein de l'ensemble routier ;

Les véhicules non motorisés :

- **REM** : la remorque est constamment portée par ses propres essieux. Sa traction est effectuée par un camion ou par une grue automotrice de 4 essieux au plus, à condition que la remorque n'élève pas l'ensemble ainsi constitué à une catégorie supérieure à celle de la grue isolée.
- **SR** : la semi-remorque n'a de liaison directe au sol qu'au repos sous sa partie avant dételée ; en mouvement, cette liaison est assurée par la sellette du véhicule ou élément la précédant ;
- **ART** : arrière-train ;
- **AVT** : avant-train ou dolly ;
- **BIA** : bissel ajouté ;
- **BII/SR** : bissel intégré (jamais seul) à l'avant d'une semi-remorque formant avec elle un ensemble rigide ;
- **BO** : bogie assurant uniquement la liaison au sol du chargement, ce dernier assurant pour sa part l'assemblage avec la traction du convoi ;

Les véhicules indépendants :

- **CAM** : camion ;
- **GRUE** : grue automotrice ;
- **AUTO** : autre véhicule motorisé indépendant ;

Autre est le seul choix de véhicule qui requiert une saisie manuelle à la demande d'autorisation individuelle.

- Le nombre total de fiches configurations annexées à la demande est reporté sur chaque fiche.
- Les informations qui suivent sont renseignées sur chaque ligne du tableau de chaque configuration, de l'avant vers l'arrière du convoi :
  - Chacun des N véhicules ou éléments de véhicules qui composent l'ensemble routier est à décrire dans les champs Composant 1 à Composant N, dans l'ordre où ils se suivent, par l'un des codes précités. Le numéro d'ordre du composant auquel l'essieu appartient est à reporter dans la colonne « Composant n° ». Il est augmenté d'une unité sur le précédent si la ligne qui le porte décrit le premier essieu du véhicule ou élément de véhicule suivant, sinon il est égal à celui de la ligne précédente.
  - Le type d'essieu correspond à sa fonction principale au sein du véhicule ou de l'ensemble. Étant entendu que plusieurs fonctions peuvent être assurées par un même essieu, la précedence des fonctions est définie comme suit :  
directeur > moteur > relevable > porteur  
Par exemple, un essieu assurant les fonctions directrice et motrice est considéré comme directeur ; un essieu porteur n'assure aucune autre fonction que le support de son véhicule.
  - L'« essieu-roues » indique les caractéristiques géométriques de l'essieu :
    - (a) **traversant** : symétrique par rapport à un plan sagittal qui se confond avec le plan de symétrie du véhicule, l'essieu traversant supporte celui-ci et son chargement sur la largeur du véhicule et il est muni de combinaisons identiques de roues à chacune de ses extrémités ;

## Guide de remplissage du formulaire de demande d'autorisation individuelle (5/5)

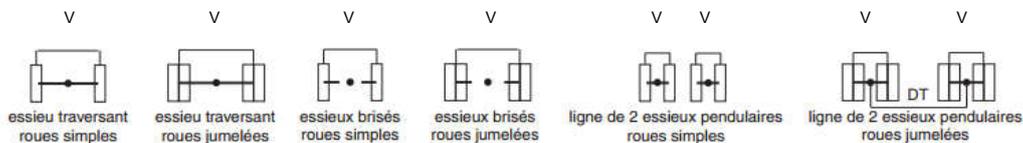
(b) **brisé** : essieu asymétrique, muni de roues à une seule extrémité, un autre essieu du même type est monté symétriquement par rapport au plan de symétrie du véhicule, complétant une ligne d'essieux et concourant à la stabilité de l'ensemble ;

(p) **pendulaire** : essieu symétrique dont la largeur n'atteint pas la moitié de celle du véhicule, sa position est déportée par rapport au plan de symétrie de ce dernier, un ou plusieurs autres essieux du même type sont montés sur une même ligne d'essieu dont l'ensemble est symétrique par rapport au plan de symétrie sagittal du véhicule, concourant ainsi à la stabilité de l'ensemble.

Chaque ligne d'essieux (b) ou (p) doit être renseignée du nombre d'essieux coaxiaux qui la constituent.

Il sera indiqué dans chaque ligne d'essieux (a), (b) ou (p) le nombre total de roues simples (RS) et de couples de roues jumelées (RJ) qui la portent.

- Le type de suspension : L (mécanique), A pneumatique, H (hydraulique) ou U (sans).
- La largeur de la voie, en millimètres. La voie (V) est la dimension qui sépare les deux points d'appuis d'un même essieu ou d'une ligne d'essieux brisés sur le plan de la chaussée, caractérisant la stabilité statique du véhicule. Dans le cas de roues simples, elle se mesure entre les plans médians des roues extrêmes. Dans le cas de roues jumelées, elle se mesure entre les plans d'assemblage des roues constitutives de chaque jumelage. Dans le cas d'essieux pendulaires, la distance transversale (DT) est la distance qui sépare les milieux de deux essieux coaxiaux consécutifs.



- La distance transversale (DT ci-dessus à droite, en millimètres) sépare les milieux de deux essieux pendulaires d'une même ligne.
- La masse à vide de chaque essieu ou ligne d'essieux.
- La masse totale en charge de chaque essieu ou ligne d'essieux.
- La distance en millimètres qui sépare chaque essieu ou ligne d'essieu du suivant, dans le plan sagittal du véhicule.

La description de la configuration peut nécessiter une feuille supplémentaire sur laquelle seront reportées la date de la demande et les coordonnées du pétitionnaire.

Pour les demandes d'autorisation au voyage, dix dates de voyages peuvent être indiquées en fin de cette partie.

### 6 – Engagement du pétitionnaire

Le pétitionnaire soussigné certifie sous sa responsabilité être en règle et respecter les différentes réglementations en vigueur ainsi que les prescriptions figurant dans l'autorisation individuelle qui lui sera délivrée.

#### PIÈCES OBLIGATOIREMENT CONSTITUTIVES D'UNE DEMANDE

La demande comprend :

- le formulaire de demande d'autorisation individuelle ;
- les fiches de configuration d'essieux pour les convois de masse totale roulante supérieure à 48 000 kg ou qui ne respectent pas les règles de charge de l'article 15 et de l'annexe III de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque
- les fiches véhicules pour les demandes d'autorisations individuelles de circulation de grues automotrices. Dans le cadre de la circulation des engins automoteurs, la demande peut concerner jusqu'à douze engins ayant le même nombre d'essieux et correspondant aux mêmes limites de charge sur chacun des essieux ;

La fiche véhicule labellisée CERFA contient les éléments techniques du véhicule. Elle doit être établie par le constructeur ou le carrossier lors de la mise en service du véhicule ou remplie par le constructeur ou le transporteur pour les véhicules déjà en service.

La notice explicative de remplissage figure au verso de la fiche type.

Pour les demandes faites sur format papier, si plusieurs engins automoteurs ont des caractéristiques identiques, une seule fiche véhicule est établie.

La demande peut concerner jusqu'à douze engins ayant le même nombre d'essieux et correspondant aux mêmes limites de charge sur chacun des essieux et les fiches véhicules seront fournies pour toutes les demandes d'autorisation individuelle lorsque la masse totale roulante du convoi ou les charges par essieu excèdent les limites générales du code de la route.

En complément des pièces susmentionnées, les avis de passage éventuels du convoi, remplis conformément aux prescriptions des services gestionnaires de chaque point singulier sur le modèle de l'annexe I.5 seront adressés au service instructeur.

ANNEXE III :  
CALCULS ET RÈGLES DE CHARGE

III.1 Notions préliminaires

Introduction

Le code de la route, dans ses articles R. 312-4 à R. 312-6 limite les charges maximales sur le réseau routier.

D'autres limites admissibles aux charges par essieu ont été établies pour permettre la circulation des transports exceptionnels. Celle-ci est subordonnée au respect de règles relatives aux chaussées d'une part (charges limites sous les essieux) et au respect de règles relatives aux ouvrages d'art d'autre part (répartition longitudinale de la charge et groupes d'essieux) afin de préserver le patrimoine routier.

Définitions

Le terme « essieu » désigne indifféremment un essieu rigide ou une ligne de deux essieux brisés, les charges admissibles étant strictement identiques ;

Les abréviations RS et RJ signifient respectivement roue simple et roues jumelées ;

Essieu isolé : essieu dont la distance aux essieux voisins est supérieure ou égale à deux mètres ;

Groupe d'essieux : ensemble d'essieux consécutifs ne comprenant aucun essieu isolé ;

Essieu traversant : essieu droit, rigide ;

Essieu brisé : une ligne de deux essieux brisés est équivalente à un essieu traversant ;

Essieu pendulaire : demi-essieu ;

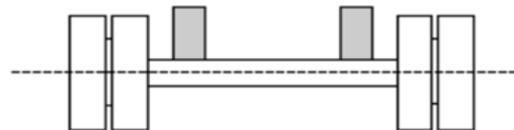
Voie : distance transversale entre les deux axes des roues d'un essieu, qu'il s'agisse de roues simples ou jumelées et d'essieu traversant ou pendulaire ;

DT : distance transversale entre les axes des essieux pendulaires à roues jumelées.

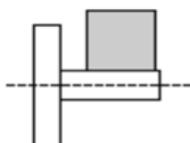
Types d'essieux



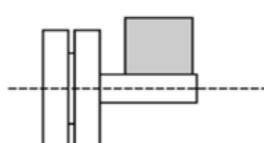
essieu traversant à roues simples



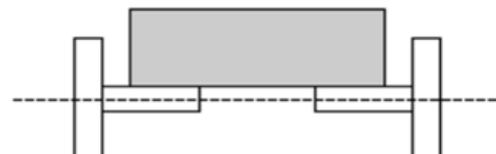
essieu traversant à roues jumelées



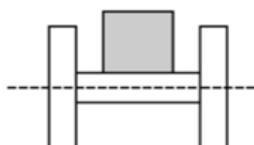
essieu brisé à roue simple



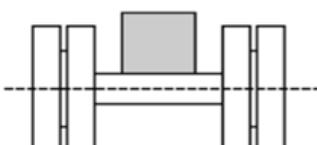
essieu brisé à roues jumelées



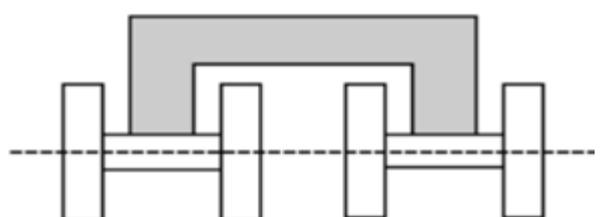
ligne d'essieux brisés



essieu pendulaire à roues simples



essieu pendulaire à roues jumelées

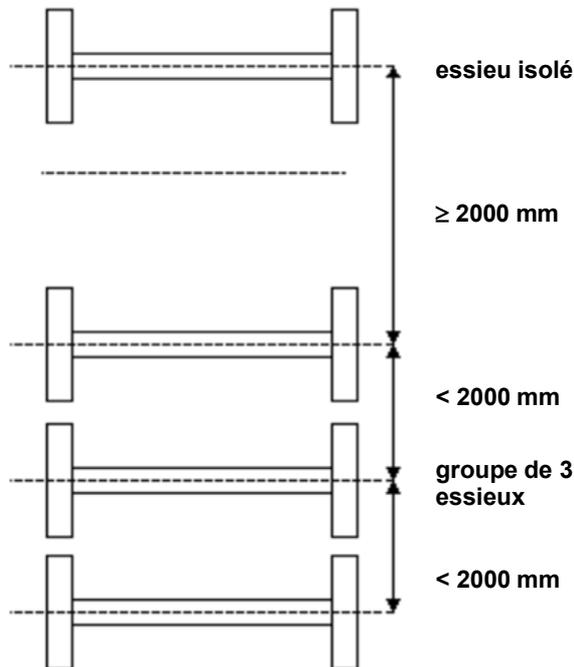


ligne d'essieux pendulaires



Zone de fixation de l'essieu, de l'essieu brisé ou de l'essieu pendulaire au châssis

Groupe d'essieux



III.2 Calculs de charge

Méthode générale de calcul de la répartition de la charge sur les essieux

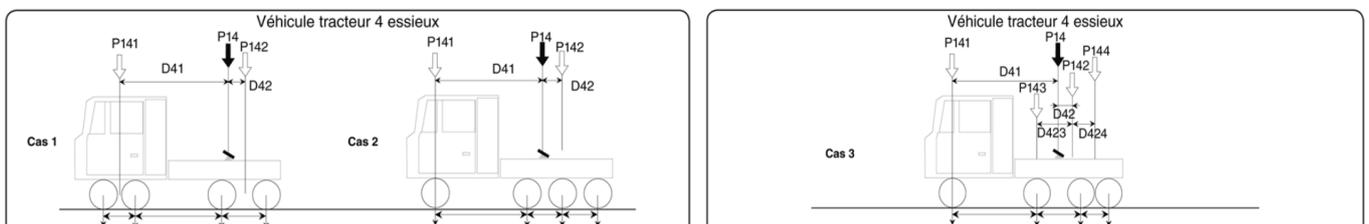
La masse à vide du convoi et de la charge se répartissent sur les essieux des véhicules. Dans le cas d'un ensemble routier comportant un véhicule de type semi-remorque, le calcul doit tenir compte du report de charge de la semi-remorque, à vide ou en charge, sur la sellette du véhicule tracteur.



La masse  $P_{sr}$  de la semi-remorque à vide se répartit sur les essieux arrière de la semi-remorque ( $P_{sr2}$ ) et sur le pivot d'attelage ( $P_{sr1}$ ) correspondant à la sellette du véhicule tracteur.

Dans le cas général, les essieux, dès qu'ils sont en groupe, sont équidistants, de masses à vide identiques (même nombre de roues). La charge se répartit alors uniformément sur chacun des groupes d'essieux.

Dans le cas d'un véhicule tracteur 4 essieux, la répartition sur le véhicule tracteur est différente selon que le véhicule correspond aux cas 1, 2 ou 3 définis ci-après :



Dans les cas 1 et 2, les groupes d'essieux sont constitués d'essieux identiques, la charge se répartit alors uniformément sur chacun des groupes d'essieux. Dans le cas 3, la charge se répartit sur l'essieu avant et sur l'axe fictif du groupe d'essieux arrière. Cette dernière se répartit ensuite sur le groupe d'essieux arrière non équidistants donc sur l'essieu avant et sur l'axe des essieux arrière du groupe de deux essieux, proportionnellement à leurs distances de l'axe.

Dans le cas d'un véhicule comportant un groupe d'essieux inégalement répartis, les essieux peuvent être à roues simples ou jumelées et de masses à vide différentes. La répartition de la charge sur les essieux s'effectue comme il est écrit pour le tracteur 4 essieux cas 3 ou le bogie, en adaptant le nombre d'essieux le cas échéant.

Les formules correspondant aux différents schémas sont les suivantes :

$P1 = P^* \frac{D2}{D1 + D2}$	$P11 = P1^* \frac{D12}{D11 + D12}$	$P21 = P2^* \frac{D22}{D21 + D22}$	$P14 = P^* \frac{D2}{D1 + D2}$
$P2 = P^* \frac{D1}{D1 + D2}$	$P12 = P1^* \frac{D11}{D11 + D12}$	$P22 = P2^* \frac{D21}{D21 + D22}$	
$P111 = P11^* \frac{D112}{D111 + D112}$	$P141 = P14^* \frac{D42}{D41 + D42}$	$P143 = P142^* \frac{D424}{D423 + D424}$	$P'1 = P^* \frac{D'1}{D'1 + D'2}$
$P112 = P11^* \frac{D111}{D111 + D112}$	$P142 = P14^* \frac{D41}{D41 + D42}$	$P144 = P142^* \frac{D423}{D423 + D424}$	$P'2 = P^* \frac{D'2}{D'1 + D'2}$

Les charges P1, P2, P11, P12, P14, P21, P22, P111, P112, P121, P122, P141, P142, P143, P144, P'1 et P'2 se répartissent ensuite sur les essieux.

Les schémas concernant les ensembles routiers sont représentés avec un tracteur 2 ou 3 essieux. Il y aura lieu d'adapter le schéma ainsi que les formules correspondantes si le convoi comporte un tracteur 4 ou 5 essieux ou plusieurs véhicules.

## Conformité avec la réglementation

Les règles de charge, établies pour la protection du patrimoine à partir de convois-types, s'appliquent à tous les convois, selon la catégorie du convoi et sa masse totale roulante.

Pour être conforme aux règles de charge, outre les règles générales applicables à tout véhicule et ensemble de véhicules concernant le PTAC, PTC, PTR, les limites figurant dans les tableaux visés ci-dessous doivent être respectées.

Les prescriptions associées à ces règles concernent :

- La répartition longitudinale de la charge, c'est-à-dire la masse maximale par mètre de distance linéaire mesurée longitudinalement entre deux points ;
- la charge maximale par essieu, selon que l'essieu est isolé ou en groupe, traversant ou pendulaire, à roues simples ou jumelées, en fonction de la distance à l'essieu le plus voisin.

Suivant la catégorie du convoi, par sa masse totale roulante, les vérifications suivantes doivent être effectuées.

Convois de 1<sup>er</sup> et de 2<sup>e</sup> catégorie :

- répartition longitudinale entre essieux extrêmes : tableaux A, B, B1 ;
- répartition longitudinale entre trois essieux ou lignes d'essieux consécutifs n'appartenant pas à un même groupe : tableaux C, C1.

Convois toutes catégories :

- charge par essieu pour essieu isolé : tableau D ;
- charge par essieu pour groupes de 2, 3, 4 ou plus d'essieux : tableaux E à G1 pour les convois de masse totale roulante  $\leq 72\ 000$  kg ;
- charge par essieu pour groupes de 2, 3, 4 ou plus d'essieux : tableaux H à Q pour les convois de masse totale roulante  $> 72\ 000$  kg.

## Exemples

Cas d'un convoi pour lequel le ou les groupes de 3 essieux ou plus sont constitués d'essieux équidistants

Supposons un convoi de 2<sup>e</sup> catégorie avec un groupe de 3 essieux traversants à roues simples distants de 1 350 mm.

Le tableau à regarder est le tableau F et la valeur maximale autorisée est 10 000 kg par essieu.

Cas d'essieux non équidistants

Les valeurs maximales autorisées ont été déterminées en examinant chacun des essieux, de l'arrière vers l'avant du véhicule, en fonction de ses caractéristiques et de sa distance à l'essieu le plus voisin.

Cas d'un convoi pour lequel le ou les groupes de 3 essieux ou plus sont constitués d'essieux non équidistants

Supposons un convoi de 2<sup>e</sup> catégorie avec un groupe de 3 essieux traversants à roues simples distants respectivement de l'arrière vers l'avant, de 1 350 et 1 850 mm.

Le tableau à regarder est le tableau F et les valeurs maximales autorisées sont, de l'arrière vers l'avant, 10 000, 10 000 et 11 000 kg par essieu.

Cas d'un tracteur porté par 4 essieux inégalement répartis

Supposons un convoi de 3<sup>e</sup> catégorie avec un tracteur 4 essieux répartis comme il est indiqué ci-dessous.

essieux traversants	e1	e2	e3	e4
nombre de roues	2	2	4	4
distances inter essieux (mm)	↖ 1 850	↗↖ 1 500	↗↖ 1 500	↗

Le tableau à regarder est la tableau J. Les valeurs maximales autorisées sont, de l'arrière vers l'avant, 11 500, 11 500, 10 500 et 11 500 kg pour ce convoi.

### Résultat des vérifications

Si la répartition longitudinale n'est pas conforme, le convoi peut être autorisé à circuler avec un accompagnement et des règles de circulation spécifiques pour franchir les ouvrages d'art.

Si les charges sur un essieu ne sont pas conformes dans le cadre d'une autorisation individuelle de 1<sup>e</sup> ou de 2<sup>e</sup> catégorie, le convoi peut être autorisé à circuler sous couvert d'une autorisation individuelle de 3<sup>e</sup> catégorie au voyage s'il satisfait aux règles de charge correspondantes.

Si un véhicule ne satisfait pas aux règles de charge conformément aux règles ci-dessus, il n'est autorisé à circuler que sur les voies publiques possédant les qualités de résistance nécessaires pour supporter les sollicitations qu'il impose à la chaussée, après consultation des gestionnaires de la voirie concernés. En l'absence d'une autorisation de circulation, celui-ci doit être transporté.

### III.3 Règles de charge

#### Prescriptions relatives à la répartition longitudinale de la charge (convois de masse totale roulante ≤ limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

	nombre d'essieu	PTR	Masse de l'essieu le plus chargé	Charge maximale par mètre de distance linéaire entre les essieux extrêmes
Tableau A	2	PTR ≤ 72 000	néant	néant
	3	PTR ≤ 72 000	≤ 12 000	8 000
Tableau B1	4 (Grues)	PTR = 48 000	12 000	9 000*
	Tableau B	4 et plus	PTR ≤ 48 000	≤ 13 500
48 000 < PTR < 52 000			6 000	
52 000 ≤ PTR < 60 000			5 500	
60 000 ≤ PTR ≤ 72 000			5 000	
		PTR ≤ 72 000	> 13 500	5 000

	nombre d'essieu	PTR	Charge maximale par mètre de distance linéaire entre 3 essieux ou lignes d'essieux n'appartenant pas à un même groupe
Tableau C1	4 (Grues)	PTR ≤ 48 000	10 000*
Tableau C	4 et plus	PTR ≤ 72 000	6 500

\* les limites autorisées peuvent nécessiter, pour le franchissement de certains ouvrages, un accompagnement spécifique.

#### Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant ou lignes d'essieux pendulaires Convois de toutes catégories

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

La charge maximale portée par essieu doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le tableau ci-après pour les cas concernés.

Tableau D : Essieu traversant isolé ou ligne d'essieux pendulaires isolée.

Essieu traversant		Ligne de 2 essieux pendulaires		Ligne de 3 essieux pendulaires		Ligne de 4 essieux pendulaires	
RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ
13 000	16 500	16 500	20 500	22 000	27 500	28 000	35 000

**Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant ou lignes d'essieux pendulaires  
(convois de masse totale roulante  $\leq$  limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)**

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

La charge maximale portée par un essieu, en considérant sa distance  $d$  par rapport à l'essieu le plus voisin, doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le tableau ci-après pour les cas concernés.

**Groupes d'essieux traversants**

**Tableau E**

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 2 essieux traversants	
	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	8 000	10 500
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	9 000	11 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	10 000	12 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	11 000	13 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	11 500	14 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	12 000	15 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	12 500	15 500

**Tableau F**

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 3 essieux traversants	
	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	7 500	9 000
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	8 000	9 300
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	9 000	9 600
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	10 000	10 000
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	10 300	10 300
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	10 600	10 600
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	11 000	11 000

**Tableau G**

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 4 essieux traversants	Groupe de $n$ essieux traversants ( $n \geq 5$ )
	RS ou RJ	RS ou RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	7 500	32 000 / $n$
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	7 800	34 000 / $n$
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	8 200	36 000 / $n$
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	8 500	37 000 / $n$
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	8 800	38 000 / $n$
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	9 100	39 000 / $n$
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	9 500	40 000 / $n$

**Groupes de lignes d'essieux pendulaires**

**Tableau E1**

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutifs	Groupe de 2 lignes d'essieux pendulaires
	RS ou RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	10 500
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	11 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	12 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	13 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	14 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	15 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	15 500

**Tableau F1**

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutifs	Groupe de 3 essieux traversants
	RS ou RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	9 000
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	9 300
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	9 600
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	10 000
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	10 300
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	10 600
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	11 000

**Tableau G1**

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 4 lignes d'essieux pendulaires	Groupe de $n$ lignes d'essieux pendulaires ( $n \geq 5$ )
	RS ou RJ	RS ou RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	7 500	32 000 / $n$
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	7 800	34 000 / $n$
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	8 200	36 000 / $n$
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	8 500	37 000 / $n$
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	8 800	38 000 / $n$
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	9 100	39 000 / $n$
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	9 500	40 000 / $n$

**Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant ou lignes d'essieux pendulaires  
(convois de masse totale roulante > limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)**

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

La charge maximale portée par un essieu, en considérant sa distance  $d$  par rapport à l'essieu le plus voisin, doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le tableau ci-après pour les cas concernés.

**Groupes d'essieux traversants**

Tableau H

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 2 essieux traversants	
	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	8 000	10 500
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	9 000	11 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	10 000	12 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	11 000	13 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	11 500	14 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	12 000	15 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	12 500	15 500

Tableau I

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 3 essieux traversants	
	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	7 500	9 000
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	8 000	9 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	9 000	10 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	10 000	11 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	11 000	13 000
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	12 000	14 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	12 500	15 000

Tableau J

Distance $d$ entre 2 essieux consécutifs	Groupe de 4 essieux traversants et plus	
	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	7 500	8 000
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	8 000	8 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	8 500	9 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	9 500	10 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	10 500	11 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	11 000	13 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	11 500	14 500

**Groupes de 2 lignes d'essieux pendulaires**

Tableau K

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 2 lignes d'essieux à 2 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	12 000	16 000
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	12 500	16 500
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	13 000	17 000
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	13 500	17 500
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	14 000	18 000
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	14 500	18 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	15 000	19 000
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	15 500	19 500
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	16 000	20 000

Tableau L

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 2 lignes d'essieux à 3 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	14 000	20 000
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	15 000	21 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	16 000	22 000
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	17 000	23 000
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	18 000	24 000
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	19 000	25 000
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	20 000	25 500
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	21 000	26 000
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	21 500	26 500

Tableau M

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 2 lignes d'essieux à 4 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	17 000	24 000
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	18 000	25 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	19 500	26 000
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	21 000	28 000
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	22 500	29 500
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	24 000	31 000
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	25 000	32 000
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	26 000	33 000
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	27 000	34 000

**Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant ou lignes d'essieux pendulaires  
(convois de masse totale roulante > limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)**

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

La charge maximale portée par un essieu, en considérant sa distance  $d$  par rapport à l'essieu le plus voisin, doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le tableau ci-après pour les cas concernés.

**Groupes de 3 lignes d'essieux pendulaires**

Tableau N

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 3 lignes d'essieux et plus à 2 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	9 500	14 500
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	10 000	15 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	11 000	16 000
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	12 000	16 500
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	13 000	17 000
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	13 500	17 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	14 000	18 000
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	14 500	18 500
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	15 000	19 500

Tableau P

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 3 lignes d'essieux et plus à 3 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	11 500	17 500
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	13 000	19 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	14 000	20 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	15 000	21 500
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	16 000	22 500
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	17 000	23 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	18 000	24 500
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	19 000	25 500
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	20 000	26 500

Tableau Q

Distance $d$ entre 2 lignes d'essieux consécutives	Groupe de 3 lignes d'essieux et plus à 4 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	14 000	20 500
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	15 500	22 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	17 000	23 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	18 500	25 000
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	20 000	27 000
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	21 500	28 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	23 000	30 500
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	24 500	32 500
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	26 000	33 500

**Cas particuliers**

**Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant pour les engins automoteurs équipés de deux essieux isolés à roues simples avec une pression de gonflage des pneumatiques inférieure ou égale à 3 bars.**

Les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

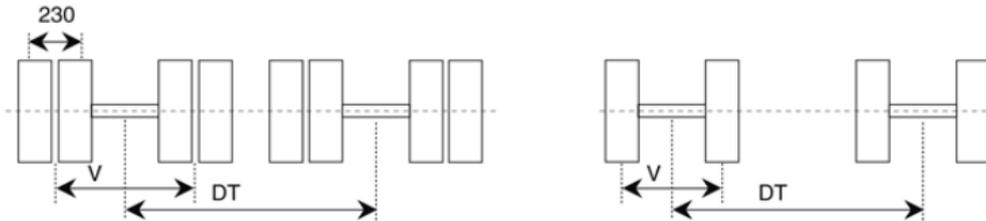
La charge maximale portée par essieu doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le tableau ci-après :

Tableau R

Distance $d$ entre les 2 essieux traversants isolés	Charge maximale par essieu traversant
$2\ 000 \leq d < 2\ 300$	16 500
$2\ 300 \leq d < 2\ 600$	17 000
$2\ 600 \leq d < 2\ 900$	17 500
$2\ 900 \leq d < 3\ 200$	18 000
$3\ 200 \leq d < 3\ 500$	18 500
$d \geq 3\ 500$	19 000

Cas particuliers

**Prescriptions concernant les lignes d'essieux pendulaires en fonction de leur configuration  
(convois de masse totale roulante > limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)**



Dans le cas où les dimensions des lignes d'essieux pendulaires sont inférieures aux limites indiquées ci-dessous, on applique sur les charges admissibles les diminutions précisées dans le tableau ci-dessous, pour les convois de 3<sup>e</sup> catégorie par la masse totale roulante.

Les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

Tableau S

Voie (V)	Distance transversale entre les essieux (DT)		
	$1\ 300 \leq DT < 1\ 500$	$1\ 500 \leq DT < 1\ 700$	$DT \geq 1\ 700$
$V < 700$			
$700 \leq V < 800$	1 500	1 000	500
$V \geq 800$	1 000	500	0

**Prescriptions relatives à la répartition longitudinale de la charge  
(convois de masse totale roulante ≤ limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie)**

Ces prescriptions sont imposées par la résistance des ouvrages d'art.

Pour les convois comportant **deux essieux**, aucune prescription n'est imposée.

Pour les convois comportant **trois essieux**, la charge totale ne doit pas dépasser :

- 8 000 kg par mètre de distance linéaire entre les essieux extrêmes si la masse de l'essieu le plus chargé est inférieure ou égale à 12 000 kg ;
- 6 500 kg par mètre dans le cas contraire.

Pour les véhicules de type **grue automotrice de 4 essieux de 12 000 kg** et de **masse totale roulante de 48 000 kg** :

- 9 000 kg par mètre de distance linéaire entre les essieux extrêmes ;
- 10 000 kg par mètre de distance linéaire sur trois essieux consécutifs ne faisant pas partie d'un même groupe.

Néanmoins, selon l'itinéraire emprunté, le franchissement de certains ouvrages d'art par les véhicules de type grue automotrice de 4 essieux de 12 000 kg et de masse totale roulante de 48 000 kg, respectant les règles de charge conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, pourra nécessiter un accompagnement spécifique.

Pour les convois comportant **quatre essieux et plus (hors véhicules automoteurs mentionnés à l'alinéa précédent)** :

- la charge par mètre de distance linéaire **entre les essieux extrêmes** ne doit pas dépasser, suivant la masse totale du transport, les valeurs du tableau ci-dessous (masses en kg) ;

Tableau T

Masse totale roulante (PTR)	charge maximum par mètre de distance linéaire, si la masse sur l'essieu le plus chargé est :	
	$\leq 13\ 500$	$> 13\ 500$
$PTR \leq 48\ 000$	-	5 000
$48\ 000 < PTR \leq 52\ 000$	6 000	5 000
$52\ 000 < PTR \leq 60\ 000$	5 500	5 000
$60\ 000 < PTR \leq 72\ 000$	5 000	5 000

- la charge maximale transmise à la route par **trois essieux consécutifs** ne faisant pas partie d'un même groupe doit être inférieure ou égale à 6 500 kg par mètre de distance linéaire.

## Prescriptions relatives aux limites de charge par essieu traversant ou ligne d'essieux pendulaires

Dans les tableaux qui suivent, les distances sont exprimées en mm et les masses en kg.

### Essieu traversant isolé ou ligne d'essieux pendulaire isolée, convois de toutes catégories.

La charge maximale portée par essieu pour un essieu isolé doit être inférieure ou égale aux limites fixées dans le **tableau D** ci-avant.

Dans le cas particulier des engins automoteurs équipés de deux essieux isolés à roues simples avec une pression de gonflage des pneumatiques inférieure ou égale à 3 bars, les valeurs fixées dans le **tableau R** ci-avant sont autorisées.

### Groupes d'essieux traversants ou de lignes d'essieux pendulaires, convois de masse totale roulante $\leq$ limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie

La charge maximale portée par essieu est imposée par la fatigue des chaussées et par la résistance des ouvrages d'art. Cette dernière figure en grisé dans les **tableaux U et V** ci-après. Pour tout convoi, la charge maximale portée par essieu traversant ou ligne d'essieux pendulaires, en fonction de sa distance avec l'essieu le plus voisin, doit être inférieure ou égale aux limites des **tableaux U et V**.

Tableau U

Distance d entre essieux	Groupe de 2 essieux traversants		Groupe de 3 essieux traversants		Groupe de 4 essieux traversants		Groupe de n essieux traversants (n $\geq$ 5)
	RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ	
$900 \leq d < 1\ 050$	8 000	10 500	7 500	9 000	7 500	7 500	32 000 / n
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	9 000	11 500	8 000	9 300	7 800	7 800	34 000 / n
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	10 000	12 500	9 000	9 600	8 200	8 200	36 000 / n
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	11 000	13 500	10 000	10 000	8 500	8 500	37 000 / n
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	11 500	14 500	10 300	10 300	8 800	8 800	38 000 / n
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	12 000	15 000	10 600	10 600	9 100	9 100	39 000 / n
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	12 500	15 500	11 000	11 000	9 500	9 500	40 000 / n

Tableau V

Distance d entre lignes d'essieux pendulaires	Groupe de 2 lignes d'essieux pendulaires	Groupe de 3 lignes d'essieux pendulaires	Groupe de 4 lignes d'essieux pendulaires		Groupe de n lignes d'essieux pendulaires (n $\geq$ 5)
	RS ou RJ	RS ou RJ	RS	RJ	
$900 \leq d < 1\ 050$	10 500	9 000	7 500	7 500	32 000 / n
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	11 500	9 300	7 800	7 800	34 000 / n
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	12 500	9 600	8 200	8 200	36 000 / n
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	13 500	10 000	8 500	8 500	37 000 / n
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	14 500	10 300	8 800	8 800	38 000 / n
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	15 000	10 600	9 100	9 100	39 000 / n
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	15 500	11 000	9 500	9 500	40 000 / n

### Groupes d'essieux traversants ou de lignes d'essieux pendulaires, convois de masse totale roulante $>$ limite maximale en masse de la 2<sup>e</sup> catégorie

La charge maximale portée par essieu est imposée uniquement par la fatigue des chaussées.

Pour tout convoi, la charge maximale portée par essieu traversant ou ligne d'essieux pendulaires, en fonction de sa distance avec l'essieu le plus voisin, doit être inférieure ou égale aux limites des **tableaux W, X et Y** ci-après.

Tableau W

Distance d entre essieux	Groupe de 2 essieux traversants		Groupe de 3 essieux traversants		Groupe de 4 essieux traversants et plus	
	RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ
$900 \leq d < 1\ 050$	8 000	10 500	7 500	9 000	7 500	8 000
$1\ 050 \leq d < 1\ 200$	9 000	11 500	8 000	9 500	8 000	8 500
$1\ 200 \leq d < 1\ 350$	10 000	12 500	9 000	10 500	8 500	9 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 500$	11 000	13 500	10 000	11 500	9 500	10 500
$1\ 500 \leq d < 1\ 650$	11 500	14 500	11 000	13 000	10 500	11 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 800$	12 000	15 000	12 000	14 000	11 000	13 000
$1\ 800 \leq d < 2\ 000$	12 500	15 500	12 500	15 000	11 500	14 500

Tableau X

Distance d entre lignes d'essieux pendulaires	Groupe de 2 lignes d'essieux pendulaires					
	à 2 essieux pendulaires par ligne		à 3 essieux pendulaires par ligne		à 4 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	12 000	16 000	14 000	20 000	17 000	24 000
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	12 500	16 500	15 000	21 000	18 000	25 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	13 000	17 000	16 000	22 000	19 500	26 000
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	13 500	17 500	17 000	23 000	21 000	28 000
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	14 000	18 000	18 000	24 000	22 500	29 500
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	14 500	18 500	19 000	25 000	24 000	31 000
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	15 000	19 000	20 000	25 500	25 000	32 000
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	15 500	19 500	21 000	26 000	26 000	33 000
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	16 000	20 000	21 500	26 500	27 000	34 000

Tableau Y

Distance d entre lignes d'essieux pendulaires	Groupe de 3 lignes et plus d'essieux pendulaires					
	à 2 essieux pendulaires par ligne		à 3 essieux pendulaires par ligne		à 4 essieux pendulaires par ligne	
	RS	RJ	RS	RJ	RS	RJ
$1\ 050 \leq d < 1\ 150$	9 500	14 500	11 500	17 500	14 000	20 500
$1\ 150 \leq d < 1\ 250$	10 000	15 000	13 000	19 000	15 500	22 000
$1\ 250 \leq d < 1\ 350$	11 000	16 000	14 000	20 500	17 000	23 500
$1\ 350 \leq d < 1\ 450$	12 000	16 500	15 000	21 500	18 500	25 000
$1\ 450 \leq d < 1\ 550$	13 000	17 000	16 000	22 500	20 000	27 000
$1\ 550 \leq d < 1\ 650$	13 500	17 500	17 000	23 500	21 500	28 500
$1\ 650 \leq d < 1\ 750$	14 000	18 000	18 000	24 500	23 000	30 500
$1\ 750 \leq d < 1\ 850$	14 500	18 500	19 000	25 500	24 500	32 500
$1\ 850 \leq d < 2\ 000$	15 000	19 500	20 000	26 500	26 000	33 500

ANNEXE IV :  
MODÈLE D'AUTORISATION DE PORTÉE LOCALE (APL)

---

Tout ou partie des articles 2 et 4 sont à intégrer à l'arrêté portant autorisation de portée locale selon les transports spécifiques autorisés dans le département. Par ailleurs les prescriptions imposées peuvent être plus importantes en cas de nécessité.



**PRÉFECTURE D.....**

**ARRÊTÉ N° ..... DU .....**

**PORTANT AUTORISATION DE PORTÉE LOCALE**

**POUR EFFECTUER UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL DE MARCHANDISES, D'ENGINS OU DE VÉHICULES**

**LE PRÉFET / LA PRÉFÈTE D.....,**  
*<Titres et décorations>*

Vu le code de la route, notamment les articles L. 110-3, R. 343-3, R. 344-3, R. 433-1 à R. 433-6, R. 433-8 ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;

Vu l'arrêté du 26 juillet 1983, relatif à la circulation des grues automotrices ;

Vu l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention d'urgence et des véhicules à progression lente ;

Vu l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié, relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de l'arrêté susvisé, le préfet peut, lorsque des besoins locaux permanents le justifient, réglementer dans le département le transport de marchandises et la circulation de certains véhicules ne respectant pas les limites réglementaires du code de la route, conformément à son article R. 433-3 ;

Considérant les besoins permanents existants en matière de transports exceptionnels dans le département d....., en matière de transport d..... ;

Sur proposition du Directeur Départemental des Territoires ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>. Champ d'application**

Les transports de marchandises ou la circulation de certains véhicules présentant un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions ou de leur masse, autorisés par le présent arrêté, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié susvisé, dans le département d....., sont visés à l'article 2 du présent arrêté.

**ARTICLE 2. Transports autorisés**

*Articles 2-1 à 2-4 à insérer en fonction des transports autorisés*

Sont exclusivement concernés le transport de marchandises et la circulation de véhicules décrits ci-dessous.

Les caractéristiques maximales décrites dans les articles ci-après concernent le convoi en ordre de marche.

**ARTICLE 2-1. Transport de pièces indivisibles de grande longueur**

Le transport concerne l'acheminement de pièces indivisibles de grande longueur d'un usage courant dans la construction et l'équipement, telles que fers, poteaux, poutres, etc.

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un camion porte-fer :
  - longueur hors tout : 15 m, incluant un dépassement maximal éventuel du chargement de 3 m à l'arrière et de 3 m à l'avant si le dépassement arrière n'est pas suffisant ;
  - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg (les véhicules doivent être réceptionnés en conséquence) ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
  
- pour un transport effectué à l'aide d'un ensemble routier :
  - longueur hors tout : 25 m, incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m (rallonge télescopique arrière incluse) ;
  - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg (les véhicules doivent être réceptionnés en conséquence) ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

Le chargement peut être composé de plusieurs pièces de même nature compte tenu des contraintes techniques dues au mode de transport et de chargement de certaines pièces de grande longueur (en béton précontraint, acier, ...) et sur justification technique.

**ARTICLE 2-2. Transport de bois en grumes**

Le bois en grume est défini comme étant tout bois abattu, ébranché, propre à fournir du bois d'œuvre ou d'industrie. Seul le transport du bois en grume en pièces de grande longueur, qui ne peut être effectué qu'à l'aide de véhicules excédant les limites générales du code de la route en longueur pour en préserver la valeur marchande, est autorisé.

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- longueur hors-tout :
  - 15 m pour un véhicule isolé incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m ;
  - 25 m pour un ensemble routier constitué d'une semi-remorque attelée à un tracteur, incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 3 m ;
  - 25 m pour un ensemble routier constitué d'un arrière-train forestier attelé à un tracteur incluant un dépassement maximal éventuel du chargement à l'arrière de 7 m ;
- aucun dépassement du chargement à l'avant n'est autorisé ;
- largeur hors-tout : limite générale du code de la route ;

- hauteur : 4 m, aucune pièce ne doit dépasser de plus de 0,20 m l'arase supérieure des ranchers, hors matériel de manutention ;
- masse totale roulante : 44 000 kg sur 5 essieux et à 48 000 kg sur 6 essieux ;
- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

**Les conditions suivantes doivent être remplies par les véhicules :**

Le véhicule tracteur, s'il supporte directement une partie du chargement, doit être muni d'un dispositif de rotation autour d'un axe vertical dit « sellette de chargement » ;

L'attelage de la semi-remorque, de la remorque, au véhicule tracteur doit être réalisé de telle manière qu'il permette l'inscription du convoi dans les courbes, sans difficulté ni danger ;

Toutes les précautions seront prises pour que les chargements des véhicules ne puissent être la cause d'accrochages ou d'accidents. Les grumes ne doivent pas traîner sur le sol, quel que soit le profil de la route ni dépasser l'arrière de la remorque (timon télescopique exclu) de plus du tiers de leur longueur.

**Les aménagements minimaux suivants devront être réalisés :**

- véhicule isolé : le chargement sera solidarisé au plateau par deux billages ou brélagés au moins ;
- ensemble routier : les grumes devront reposer à l'avant sur le véhicule tracteur par l'intermédiaire d'une sellette de chargement fortement solidarisée au véhicule par le moyen d'un dispositif largement dimensionné, mobile autour d'un axe vertical. Les sellettes de chargement extrêmes, à l'avant et à l'arrière, devront être pourvues, sur toutes leurs parties supérieures susceptibles d'entrer en contact avec les grumes, d'une lame métallique destinée, par sa pénétration dans les grumes, à éviter le glissement de ces dernières sur la sellette.

Dans le cas où il s'agit de remorque à timon ou d'arrière-train forestier attelés sur la sellette de chargement du véhicule tracteur, les chargements de grumes devront être fortement billés ou brélagés transversalement, en trois endroits différents au moins, par le moyen de chaînes ou de câbles comportant des tendeurs à vis ou « bloque-câbles » constamment tenus en bon état. Le premier billage ou brélage devra être fait sur la première sellette de chargement et solidarisé avec elle, le second se situera dans une position intermédiaire et le troisième au niveau de la sellette de chargement arrière. En outre, un quatrième billage ou brélage sera prévu sur les remorques du type arrière-train forestier, sur les remorques à timon dont l'attache du timon ne s'effectue pas sur la sellette tournante de chargement du véhicule tracteur. En circulation, ce timon, en général télescopique, devra être désolidarisé du crochet d'attelage ou de la remorque. Le billage ou brélage devra être revu et faire l'objet d'un serrage définitif après un parcours maximal de 2 km sur route à partir du point de départ du véhicule chargé.

L'immobilisation d'un convoi sur la chaussée nécessite obligatoirement une signalisation renforcée constituée d'un triangle de pré signalisation situé à 80 m au minimum de l'arrière du convoi et un barrage K2 placé à 50 m du convoi dans chacun des sens de circulation.

**ARTICLE 2-3. Circulation et transport de matériel et engin de travaux publics**

Les parties mobiles ou aisément démontables des véhicules et des matériels de travaux publics doivent être repliées ou démontées lors des trajets sur route, conformément aux dispositions de l'article R 312-15 du code de la Route.

La circulation des engins de travaux publics en charge (tombereau,...) est interdite sur les voies ouvertes à la circulation publique sauf pour leur traversée après accord du gestionnaire.

***ARTICLE 2-3-1. Circulation de matériel et engin de travaux publics y compris matériels tractés non immatriculés (hors grues automotrices immatriculées)***

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un véhicule isolé :
  - longueur hors tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante :
    - 26 000 kg pour 2 essieux ;
    - 32 000 kg pour 3 essieux ou plus ;

- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un ensemble routier :
  - longueur hors tout : 22 m incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipement permanent arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg pour les matériels tractés non immatriculés et limite générale du code de la route dans les autres cas ;
  - charge à l'essieu : limite générale du code de la route.

*ARTICLE 2-3-2. Transport de matériel et engin de travaux publics*

**Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :**

- pour un véhicule isolé :
  - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un véhicule articulé :
  - longueur hors tout : 22 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un ensemble articulé transportant un atelier de mise en œuvre d'enrobés (rouleau et finisseur) :
  - longueur hors tout : 22 m, aucun dépassement du chargement n'étant admis ;
  - largeur hors tout : 3,20 m ;
  - masse totale roulante : 48 000 kg ;
  - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

Le transport sur route d'un boteur ne peut être effectué qu'à la condition :

- soit de démonter la lame, lors du transport sur remorque ;
- soit de placer en avant de la lame, un bouclier de protection conçu de manière à amortir tout choc avec un autre véhicule. Les côtés du bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée.

*ARTICLE 2-3-3. Circulation des grues automotrices immatriculées*

**Les caractéristiques maximales sont les suivantes :**

- longueur hors-tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
- largeur hors tout : 3 m ;
- masse totale roulante : 48 000 kg ;
- charges à l'essieu et répartition longitudinale conformes aux dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté interministériel relatif aux transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé.

*ARTICLE 2-4. Transport de conteneur*

Le transport de conteneur d'usage général normalisés ISO (International Standard Organization), ou assimilés, de 6,10 m (20 pieds) assemblés par deux, de 9,15 m (30 pieds), de 12,20 m (40 pieds) ou de 13,72 m (45 pieds), est autorisé à l'aide de véhicules articulés dont les caractéristiques maximales sont les suivantes :

- longueur hors tout : 16,75 m ;
- aucun dépassement du chargement n'est autorisé ;
- largeur hors tout : 2,60 m ;
- masse totale roulante : 48 000 kg ;
- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

### **ARTICLE 3. Itinéraires**

Le présent arrêté autorise les transports et déplacements des véhicules et ensembles mentionnés à l'article 2 à l'intérieur du département d..... Sa validité peut toutefois être étendue au-delà du département, toutefois seulement dans les départements limitrophes et sous réserves que des mesures similaires aient été arrêtées dans ces départements.

Les transports et déplacements autorisés pourront être réalisés sur l'ensemble du réseau routier constitué par les routes nationales et départementales.

L'accès reste toutefois interdit :

- sur les ouvrages et infrastructures repris dans la liste en annexe ou ne présentant pas les caractéristiques de hauteur, de largeur ou de charge autorisée permettant le passage de ces convois ;
- sur les axes où une réglementation préfectorale, départementale ou municipale en a interdit l'accès ou limité les chargements des véhicules pour certains ouvrages d'art à un tonnage inférieur à celui du convoi.

Le présent arrêté n'est pas applicable sur les réseaux communaux dont l'usage reste soumis à l'approbation des mairies concernées.

Les transports et déplacements autorisés seront effectués conformément aux prescriptions figurant en annexe 1.

### **ARTICLE 4. Règles de circulation**

#### **Règles générales**

Le conducteur doit avoir le présent arrêté à bord du véhicule.

Il doit se conformer à toutes prescriptions du code de la route et des arrêtés d'application qui en découlent et auxquels il n'est pas dérogé dans le présent arrêté, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux, départementaux et municipaux réglementant la circulation des véhicules.

Il doit être en règle avec la réglementation du transport routier de marchandises.

Il doit s'assurer de la possibilité d'emprunter l'itinéraire en fonction des caractéristiques de son convoi et en tenant compte que la circulation normale doit toujours avoir la prépondérance, sauf en cas de réquisition. Le convoi ne doit en aucun cas stationner sur la voie publique. En cas de panne, le conducteur doit prendre immédiatement toutes dispositions pour signaler son convoi et permettre au plus tôt le rétablissement de la circulation conformément aux dispositions du code de la route.

Le transporteur doit :

- respecter une distance de sécurité avec les véhicules le précédant ;
- respecter, hors agglomération, en fonction des caractéristiques des réseaux empruntés et du respect des conditions de sécurité, tant pour le convoi que pour l'ensemble des usagers de la route, une interdistance entre deux convois de l'ordre de 150 m en règle générale. Toutefois, lorsque les caractéristiques des réseaux empruntés ne le permettent pas ou en cas de mauvaise visibilité, cette interdistance peut être réduite ponctuellement jusqu'à 50 m ;

La circulation d'un train de convois est autorisée dans les conditions suivantes :

- matériels et engins de travaux publics circulant à 25 km/h dans la limite de trois convois ;
- grue automotrice immatriculée et un convoi d'accompagnement ;
- convois d'une largeur inférieure ou égale à 3 m, dans la limite de deux convois ;
- l'interdistance entre deux convois d'un même train de convois devra être de l'ordre de 50 m hors ouvrages d'art que les convois franchiront de manière isolée avec l'accompagnement prévu.

#### **Interdictions générales de circulation**

En application de l'article R. 433-4 du code de la route, la circulation des convois est interdite :

- sur autoroute, sauf dérogation concernant les éventuels itinéraires autorisés figurant à l'annexe 1 du présent arrêté ;
- sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête douze heures au lundi ou lendemain de fête six heures sauf dérogation autorisée en cas de nécessité absolue et en tenant compte des circonstances locales, après avis le cas échéant des préfets des départements traversés ;

- pendant les périodes et sur les itinéraires d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses, définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports ;
- pendant la fermeture des barrières de dégel, sur les itinéraires qu'elles concernent ;
- par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante ;
- sur les routes à accès réglementé, à l'exception des routes à grande circulation sauf pour leur traversée :
  - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3 m ;
- sur les routes à accès réglementé, à l'exception des routes à grande circulation :
  - pour la circulation de matériels et engins de travaux publics non immatriculés ;
  - pour le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m ;
- la nuit :
  - pour le transport de bois en grume lorsque le dépassement du chargement à l'arrière est supérieur à 3 m ;
  - pour le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m ;

sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête vingt-deux heures au dimanche ou jour férié à vingt-deux heures pour la circulation des grues automotrices immatriculées.

#### **Circulation sur autoroute**

Néant, sauf dérogation mentionnée ci-avant. Le cas échéant, la dérogation devra accompagner le présent arrêté.

#### **Prescriptions particulières à certaines agglomérations**

*<À cet alinéa sont mentionnées les restrictions de traversée ou de circulation des communes avec leurs horaires.>*

#### **Franchissement des voies ferrées**

Le franchissement d'une voie ferrée par un passage à niveau dont la durée de franchissement est toujours limitée, peut être également soumis à des contraintes en hauteur et largeur utiles et présenter un profil routier présentant des difficultés de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol.

##### *Conditions imposées pour le franchissement des voies ferrées par un passage à niveau*

Lors de la reconnaissance de l'itinéraire préalable à tout transport, le transporteur doit s'assurer que les caractéristiques de son convoi lui permettent de franchir les passages à niveau sans causer de dommages aux installations ni risquer de rester immobilisé sur la voie ferrée, en respectant les conditions de durée de franchissement, de hauteur, de garde au sol et de largeur précisées ci-après.

Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies, il appartient au transporteur :

- de soumettre le programme de circulation de son convoi au minimum huit jours ouvrés avant son passage, au service régional ou local de l'exploitant ferroviaire qui définira les mesures de sécurité nécessaires et les conditions spécifiques de franchissement des passages à niveau concernés ;
- de prendre contact, au minimum deux jours ouvrés avant le passage du convoi, avec l'exploitant ferroviaire régional ou local, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de franchissement du passage à niveau (horaire, présence d'agents du chemin de fer,...).

Les frais occasionnés par ces consultations et la mise en œuvre des mesures sont à la charge du permissionnaire.

Si l'exploitant ferroviaire émet un avis défavorable motivé pour le franchissement d'un passage à niveau par un convoi, ce franchissement sera interdit.

##### *Durée de franchissement des voies ferrées*

Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circulation, ..) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans les délais maxima suivants :

- 7 secondes lorsque le passage à niveau est équipé ou non d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par des demi-barrières, ou démunie de barrières ou de demi-barrières ;
- 20 secondes lorsque le passage à niveau est gardé par un agent.

##### *Conditions de hauteur*

Lorsque la hauteur des fils de contact est inférieure à 6 m, des portiques de limitation de hauteur G 3 sont installés de part et d'autre de la voie ferrée, et une signalisation avancée et de position (panneau B 12) indique la limitation de hauteur applicable.

Le transporteur ne peut franchir un passage à niveau que s'il a l'accord écrit de l'exploitant ferroviaire précisant les conditions de franchissement du passage à niveau quand la hauteur du convoi est supérieure :

- à celle indiquée sur les panneaux B 12 si le passage à niveau est équipé de portiques G3 ;
- à 4,80 m quand il n'existe pas de portiques G3.

### *Garde au sol des véhicules*

Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol, le convoi et notamment s'il s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :

- un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % ;
- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.

Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur et tous dans le cas contraire.

Les exploitants ferroviaires actualisent et adressent chaque année aux directions départementales de l'équipement la liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement pour les convois ne satisfaisant pas aux dispositions ci-dessus. Cette liste figure en annexe 3 du présent arrêté.

### *Conditions de largeur*

Lorsque la largeur du convoi excède les limites générales du code de la route, notamment en cas de circulation d'engins de travaux publics, le transporteur doit s'assurer que la largeur libre de la voie de circulation à emprunter au droit du passage à niveau est suffisante pour qu'il puisse le franchir sans entraîner l'immobilisation du convoi ou de la circulation routière, ni porter atteinte à l'intégrité des installations routières et ferroviaires.

### **Accompagnement du convoi**

Conformément à l'article 13 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, un véhicule d'accompagnement est obligatoire pour la circulation et le transport de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m et pour le franchissement des ouvrages d'art précisés dans l'annexe 1 du présent arrêté, par les grues automotrices de masse totale roulante de 48 000 kg autorisées ci-dessus.

### **Conditions générales de chargement**

Les dispositions relatives aux principes de chargement des véhicules figurant à l'article 15 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, doivent être respectées.

### **Éclairage et signalisation**

L'éclairage et la signalisation des convois et véhicules d'accompagnement doivent être conformes aux dispositions de l'article 16 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, rappelées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

### **ARTICLE 5. Vitesse**

Sous réserve de sa compatibilité avec les véhicules utilisés, et sans préjudice de l'application de prescriptions plus restrictives, imposées par arrêtés préfectoraux, départementaux ou municipaux sur certaines routes ou sections de route, la vitesse maximale des convois doit toujours être adaptée aux conditions de circulation imposées par le trafic ou par les caractéristiques de la route (en particulier les carrefours des routes à caractère non prioritaire) et conforme aux dispositions de l'article 14 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, rappelée ci-après :

- 80 km/h sur les autoroutes ;
- 70 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles, pour les véhicules possédant des caractéristiques particulières définies par arrêté du ministre des transports ;

- 60 km/h sur les autres routes ;
- 50 km/h en agglomération.

La vitesse des véhicules et matériels de travaux publics doit être conforme à l'article R. 413-12 du code de la route.

**ARTICLE 6.**

Cet arrêté annule et remplace tous les arrêtés antérieurs relatifs aux besoins locaux de transport exceptionnel.

Il entrera en vigueur à la date de sa publication dans le recueil des actes administratifs.

Le secrétaire général de la préfecture, les sous-préfets, le directeur départemental de l'équipement, les commandants de groupements de compagnies républicaines de sécurité, le commandant du groupement de Gendarmerie d..... et les maires, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le recueil des actes administratifs de la préfecture et publié et affiché dans toutes les communes du département.

*Fait à Ville\_préfecture,*

*Le date\_arrêté*

*LE PRÉFET / LA PRÉFÈTE*

*Nom\_signataire*

## ANNEXE 1. ITINÉRAIRES

Insérer les itinéraires autorisés ou interdits pour chacun des types de transports autorisés.

## ANNEXE 2. ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

En plus de l'éclairage et de la signalisation prévus aux articles R. 313-1 à R. 313-32 du code de la route et ses arrêtés d'application, les convois et les véhicules d'accompagnement doivent respecter les dispositions suivantes.

Les convois doivent être signalés par :

- deux feux tournants de type homologué à l'avant et deux autres à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé. Ces feux doivent :
  - donner l'indication de la largeur du convoi (à l'avant et à l'arrière) ;
  - être positionnés, à l'arrière à une hauteur minimale de 1,50 m ou de 1,20 m dans le cas d'un véhicule surbaissé ;
  - fonctionner de jour et de nuit sauf lorsque le convoi à l'arrêt dégage entièrement la chaussée et ses abords immédiats.

Pour les convois dont le gabarit est conforme à celui de la 1<sup>re</sup> catégorie, le nombre de ces feux peut être réduit à un à l'avant et un à l'arrière, sous réserve qu'ils soient parfaitement visibles.

- quatre feux d'encombrement, deux à l'avant et deux à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- des feux de position et des dispositifs catadioptriques latéraux placés en alternance ou des dispositifs catadioptriques seuls. Ils doivent être allumés la nuit et le jour en cas de mauvaise visibilité. Ils peuvent être complétés par un dispositif rétroréfléchissant. Ces différents équipements doivent être conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé ;
- deux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL », l'un placé à l'avant du convoi, l'autre à l'arrière. Les panneaux rectangulaires sont fixés sur un support garantissant leur rigidité et leur planéité, de dimensions minimales 1,90 m × 0,25 m avec l'inscription en majuscules « CONVOI EXCEPTIONNEL » sur une seule ligne ou au minimum 1,10 m × 0,40 m avec la même inscription sur deux lignes. Ils sont à fond jaune. L'inscription est composée suivant l'alphabet normalisé L1 utilisé en signalisation verticale routière (couleur noire, hauteur minimale de 0,10 m). Les panneaux sont soit munis d'un film rétroréfléchissant de classe II, soit de nuit, éclairés par réflexion ou de l'intérieur par deux sources lumineuses blanches d'une puissance unitaire de 15 à 25 watts, de telle manière qu'ils soient visibles à au moins 300 m sans être éblouissants.

Toutefois, pour les convois dont le gabarit respecte les limites générales du code de la route, les dispositifs obligatoires spécifiques aux transports exceptionnels pourront être limités aux feux tournants de type homologué et aux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL ».

Compte tenu de la spécificité de certaines charges, le panneau « CONVOI EXCEPTIONNEL » placé à l'arrière du convoi pourra ne pas être rigide. Néanmoins, il devra satisfaire à toutes les autres conditions énumérées ci-dessus.

Les véhicules moteurs du convoi circulent avec les feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

Lors de la circulation à vide, les panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL » doivent être masqués ou escamotés et les feux tournants de type homologué éteints, si les caractéristiques du convoi sont conformes aux limites générales du code de la route.

### Signalisation des dépassements à l'avant, à l'arrière et latéraux

Les convois présentant des dépassements sont équipés des dispositifs supplémentaires suivants :

- feux d'encombrement conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- panneaux carrés, pleins, rigides, conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, susvisé. Les bandes de signalisation doivent être dirigées vers l'extérieur et vers le bas. Les plages réfléchissantes doivent être verticales à l'arrêt.  
Les panneaux ne doivent pas gêner la visibilité du conducteur et être tels que le bas de chaque panneau se trouve au plus à 2,60 m du sol pour les dépassements avant et entre 0,40 m et 1,55 m pour les dépassements arrière.

#### Signalisation des dépassements à l'avant

- Lorsque la longueur du dépassement à l'avant excède 2 m, celui-ci est signalé par :
  - un ou deux feux d'encombrement ;

- un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'avant ;
  
- deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité avant de celui-ci.
  
- Pour tout dépassement supplémentaire de 3 m, il est prévu en plus :
  - deux feux d'encombrement disposés le plus haut possible latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'extrémité avant du dépassement ou de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'avant ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'avant.

#### Signalisation des dépassements à l'arrière

- Lorsque la longueur du dépassement vers l'arrière excède un mètre, celui-ci est signalé par :
  - un ou deux feux d'encombrement ;
  - un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'arrière ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité de celui-ci.
  
- Pour tout dépassement supplémentaire de 3 m, il est prévu en plus :
  - deux feux d'encombrement disposés le plus haut possible latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'arrière ;
  - deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'arrière.

#### Signalisation des dépassements latéraux

Lorsque le chargement ou l'équipement permanent présente un dépassement latéral saillant du côté médian de la chaussée, un feu tournant de type homologué supplémentaire sera placé à l'extrémité de ce dépassement.

#### **Équipement des véhicules d'accompagnement**

Ils sont munis :

- d'un feu tournant de type homologué au minimum, fonctionnant jour et nuit, conforme aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé ;
- des bandes rétro réfléchissantes conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 juillet 1987 modifié, susvisé ;
- d'un ou de deux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL » conformes aux caractéristiques décrites ci-dessus :
  - soit un panneau double face placé verticalement sur le toit du véhicule visible de l'avant et de l'arrière ;
  - soit un panneau visible de l'avant et un autre visible de l'arrière placés verticalement le plus haut possible, sur le toit ou à défaut sur la partie de carrosserie la plus haute du véhicule.

Lors de l'accompagnement, les véhicules d'accompagnement circulent avec les feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

La présence de deux feux tournants de type homologué est autorisée s'ils sont situés de part et d'autre du panneau « CONVOI EXCEPTIONNEL » qui dans ce cas peut avoir comme dimensions 1,10 m × 0,40 m.

En dehors du service, le(s) panneau(x) rectangulaire(s) « CONVOI EXCEPTIONNEL » doi(ven)t être masqué(s) ou escamoté(s) et le(s) feu(x) tournant(s) de type homologué éteint(s).

#### **Signalisation d'un convoi à l'arrêt sur la chaussée**

L'arrêt d'un convoi sur la chaussée nécessite obligatoirement une signalisation adaptée en attente de son dégagement.