

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2003-27 du 23 avril 2003 relative  
à la réception des véhicules de transport exceptionnel**  
NOR : *EQUS0310072C*

A. - Introduction

La présente circulaire a pour objet de préciser et de commenter les dispositions introduites par l'arrêté du 2 avril 2003 (*JO* du 15 avril 2003) relatif à la réception des véhicules de transport exceptionnel en application de l'article R. 321-17 du code de la route.

B. - Dispositions administratives

B.1. - **Double réception**

La double réception concerne les véhicules construits de telle sorte qu'ils peuvent circuler soit dans les limites du code de la route (R. 321-15 du code de la route), soit hors code (R. 321-17 du code de la route).

La procédure de double réception, qui ne concerne uniquement que les véhicules dont les poids et dimensions à vide n'excèdent pas les limites réglementaires, peut être appliquée aux véhicules incomplets (châssis ou châssis-cabine). Les essais réglementaires sont alors réalisés suivants les conditions d'aménagement les plus défavorables.

B.2. - **Mentions à reporter sur le certificat d'immatriculation**

Les mentions spéciales, prévues à l'article 2 de l'arrêté visé au paragraphe A ci-dessus, à reporter sur le certificat d'immatriculation, doivent figurer sur le procès-verbal de réception du véhicule précédées de la formule « A inscrire sur le certificat d'immatriculation : ... ».

Les dispositions transitoires de l'article 5 de l'arrêté visé au paragraphe A ci-dessus ont pour objet d'accélérer la disparition progressive des certificats d'immatriculation portant le signe distinctif constitué d'une barre transversale rouge.

Pour ce qui concerne la mention relative aux essieux relevables, il convient de se reporter aux dispositions du paragraphe E.6 ci-après.

B.3. - **Fiche véhicule**

Les textes relatifs aux conditions de circulation des véhicules de transport exceptionnel prévoient des fiches véhicules pour faire le lien avec la réception et ainsi faciliter l'instruction des demandes d'autorisation de transport exceptionnel. Les fiches véhicules types figurent en annexe à l'arrêté relatif au transport exceptionnel de marchandises. Elles sont demandées, si nécessaire, dans le cadre de cette réglementation spécifique.

C. - Vitesse

Pour les véhicules dont la vitesse maximale par construction est inférieure à 60 km/h, la vitesse d'essai, lors de la réception, sera fixée par le constructeur. La vitesse de circulation possible sera alors égale à 1,2 fois la vitesse d'essai retenue (arrondie au multiple de 5 immédiatement inférieur) dans la limite de la vitesse maximale par construction. Cette vitesse de circulation maximale sera reportée sur le procès-verbal de réception.

Cette disposition de report de vitesse sur le procès-verbal de réception s'applique également lorsque la vitesse est limitée par les mesures d'essai du temps de réponse prévues au paragraphe D.2.

Le disque de limitation de vitesse apposé sur le véhicule correspond à la vitesse maximale reportée sur le procès verbal de réception. Il devra répondre aux conditions de l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles.

D. - Réception du système de freinage

Dans la suite du texte, la référence à la directive 71/320/CEE, relative au freinage, correspond à cette directive dans sa version amendée par la directive 98/12/CE ou de l'amendement n° 9 ou d'un amendement ultérieur du règlement n° 13 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 de la Commission économique pour l'Europe à l'ONU.

Les échéances fixées à l'article 8 de l'arrêté visé au paragraphe A ci-dessus ne concernent pas les dispositions relatives au freinage pour lesquelles un calendrier spécifique d'application a été fixé pour toutes les catégories de véhicules par l'arrêté du 27 novembre 2002, modifiant l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules.

Les véhicules automobiles ou remorqués de poids total autorisé en charge ou de poids total roulant autorisé supérieur ou

égal à 60 tonnes peuvent, sur demande du constructeur, bénéficier des dispositions suivantes :

#### **D.1. - Performances**

##### **D.1.1. - Pour les véhicules à moteur**

Les dispositions techniques contenues dans les annexes de la directive 71/320/CEE doivent être entièrement respectées. Toutefois, pour les véhicules ne répondant pas aux prescriptions d'efficacité mentionnées au point 2.1.3.2 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE, les prescriptions du paragraphe D.5.1 ci-dessous devront être vérifiées.

##### **D.1.2. - Pour les véhicules remorqués**

Dans le cas des remorques à « bissel intégré » (voir annexe), le taux de freinage minimum requis « Zb » sera calculé selon la formule suivante :

$$Zb = 0,5 \times (PTAC - N) / PTAC = 0,5 \times [1 - (N / PTAC)]$$

où N désigne le report de charge sur la sellette calculé avec un taux de freinage de 0,5 (le mode de calcul de N figure à l'appendice de l'annexe II de la directive 71/320/CEE).

#### **D.2. - Temps de réponse**

Les essais prévus par l'annexe III de la directive 71/320/CEE sont effectués et la modérabilité de l'action du dispositif de freinage prévue par le point 2.1.2.1 de l'annexe I de la directive 71/320/CEE fait l'objet d'une vérification particulière. Lorsque, dans le cas uniquement des véhicules remorqués, le temps de réponse est supérieur à 0,4 seconde sans toutefois pouvoir excéder 1 seconde, la vitesse du véhicule est limitée à 45 km/h.

#### **D.3. - Courbes de compatibilité**

Les dispositions des points 3.1.4.1, 3.1.5.3, 4.1 et 7 de l'appendice à l'annexe II de la directive 71/320/CEE sont applicables. Toutefois, pour les semi-remorques à empattement long les coefficients « Kv » et « Kc » sont limités respectivement à 1,6 et 1,2.

Ces valeurs limites des facteurs « Kv » et « Kc » s'appliquent également aux semi-remorques télescopiques (R. 321-15 et R. 321-17 ou R. 321-17 uniquement) pour les calculs en configuration allongée quel que soit le PTAC de la semi-remorque télescopique.

#### **D.4. - Courbes d'adhérence et répartition du freinage entre les essieux**

Les dispositions de l'appendice à l'annexe II de la directive 71/320/CEE (à l'exception des points 3.1.4.1, 3.1.5.3, 4.1 et 7) ne sont pas appliquées, sous réserve que le véhicule ait subi avec succès les essais à vide prévus par le point 1.2 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE. Lors de ces essais, la vérification de la stabilité et du comportement du véhicule fait l'objet d'une vérification particulière.

#### **D.5. - Frein de stationnement**

##### **D.5.1. - Pour les véhicules à moteur**

Le dispositif de freinage de stationnement doit respecter les prescriptions du point 2.1.3 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE. Toutefois, le véhicule peut être muni d'un dispositif ne répondant pas strictement au point 2.1.3.2. La mise en action du dispositif de freinage de stationnement du véhicule à moteur doit alors entraîner la mise en action du frein de stationnement ou du frein de service du véhicule remorqué. Dans ce dernier cas, les pressions délivrées aux têtes d'accouplement du véhicule tracteur, source d'énergie coupée, doivent être comprises entre 6,5 et 8,5 bars.

##### **D.5.2. - Pour les véhicules remorqués**

D.5.2.1. - Les dispositions du point 2.2.2 de l'annexe II de la directive 71/320/CEE doivent être respectées. Toutefois, dans le cas des véhicules modulaires exclusivement, dont la définition est donnée au paragraphe F, il est admis que la force soit exercée par l'intermédiaire de plusieurs commandes, la force sur chacune d'elles ne dépassant pas la valeur prescrite, ou par l'actionnement de freins à verrous ou à ressorts.

De plus, il est vérifié que le véhicule peut être maintenu à l'arrêt en charge, sur pente ascendante et descendante à 18 %, par son dispositif de freinage de service.

D.5.2.2. - Les véhicules équipés d'essieux du même type munis de freins à ressort avec rattrapage de jeu automatique peuvent être dispensés des essais prévus par le point 2.2.2. de l'annexe II de la directive 71/320/CEE sous réserve que :

- l'essai soit réalisé, le cas échéant, sur l'essieu ayant le couple de came le plus faible ;
- le véhicule soit équipé de suspension non mécanique et isostatique ;
- la relation «  $0,18 \times PTAC \leq n \times \text{traînée mesurée sur un des essieux}$  » soit vérifiée avec  $n = \text{nombre d'essieux de même type}$ .

Cette prescription ne dispense pas de la vérification prévue au point E.5.2.1.

D.5.2.3. - Pour les véhicules équipés de vases à ressort, la vérification prévue par le point 4.3.1.1. de l'appendice 1 de l'annexe VII de la directive 71/320/CEE modifiée peut être effectuée avec la formule :

$$Sp = Se \times (l / le) \times (P / Pe)$$

Cette prescription ne dispense pas de la vérification prévue au point D.5.2.1.

#### D.6. - Essieux relevables

Les dispositions de l'arrêté du 20 novembre 1997 relatif aux prescriptions techniques applicables aux essieux relevables ne concernent pas les véhicules équipés d'essieux relevables et de système de pesée intégrée (tout dispositif ou indication permettant de déterminer le poids sur essieu). Toutefois, en pareil cas, le bon fonctionnement de ces 2 dispositifs est vérifié. La circulation de ces véhicules, essieu(x) relevé(s), ne sera autorisée qu'à vide, sous réserve que le poids sur chaque essieu restant au sol ne dépasse pas les valeurs prescrites par les articles R. 312-5 et R. 312-6 du code de la route. Ce poids maximum à l'essieu est mentionné dans la notice descriptive du véhicule.

En charge, les essieux relevables sont obligatoirement posés au sol. Afin de faciliter les contrôles, l'arrêté visé au paragraphe A ci-dessus prévoit l'inscription de cette obligation sur le certificat d'immatriculation.

#### D.7. - Capacité des sources d'énergie

##### D.7.1. - Pour les véhicules à moteur

Les conditions du point 2 du chapitre A de l'annexe IV de la directive 71/320/CEE sont applicables. Toutefois, le point 2.3.3 peut ne pas être strictement respecté. Dans ce cas, lors de la constitution des ensembles, des dispositifs complémentaires (compresseurs) doivent être placés sur les véhicules remorqués.

La notice descriptive et le procès-verbal de réception du véhicule tracteur doivent mentionner explicitement les conditions devant être respectées par les véhicules remorqués susceptibles d'être attelés.

##### D.7.2. - Pour les véhicules remorqués

Pour les véhicules remorqués équipés de source(s) d'énergie complémentaire(s) les vérifications suivantes doivent être effectuées : le véhicule étant isolé, les conduites d'alimentation et de commande étant obturées, le temps nécessaire pour passer de 0 à 6,5 bars, à la sortie de la(les) source(s) d'énergie complémentaire(s), doit être inférieur à 6 minutes, celui nécessaire pour passer de 0 à 4,2 bars ne devant pas dépasser 3 minutes.

#### E. - Élément complémentaire à la réception des véhicules modulaires

E.1 - Un véhicule modulaire est un assemblage d'éléments roulants attelés entre eux de façon rigide, auxquels peuvent être assemblés différents accessoires tels que, col de cygne, plateau, traverses de direction, etc, afin de former une configuration de transport.

La réception d'un tel véhicule modulaire est assortie si nécessaire des différentes configurations possibles d'assemblage.

E.2. - Le procès-verbal de réception est attribué à l'élément modulaire roulant de base qui est réceptionné dans le genre « remorque ». Les éléments, le col de cygne, le plateau, etc., pouvant être assemblés à l'élément de base sont considérés comme des accessoires. Pour être utilisés sur route, ces accessoires doivent obligatoirement être assemblés à un (ou plusieurs) élément(s) modulaire(s) de base de manière à former un véhicule de transport exceptionnel. Chaque élément modulaire de base devra faire l'objet d'un certificat d'immatriculation spécifique.

Les accessoires, qui ne peuvent en aucun cas être immatriculés, portent sur une plaque apposée par le constructeur, le nom de l'accessoire, son poids à vide et le numéro d'identification affecté des lettres A, B, C, D, correspondant à l'élément de base auquel ils peuvent être assemblés.

Sur proposition du constructeur et sous réserve qu'elles soient conformes aux dispositions du code de la route, les différentes configurations pouvant résulter de l'assemblage de ces accessoires sont portées sur la notice descriptive jointe à la demande de réception. Le constructeur définit les différentes configurations qui font l'objet d'essais de comportement et de stabilité des ensembles ainsi constitués.

E.3. - La configuration adoptée par le transporteur pour un transport exceptionnel donné doit être conforme à l'une des configurations figurant sur la notice descriptive du véhicule. Cette notice doit être disponible avec le certificat d'immatriculation du véhicule.

Sur demande du transporteur, et après étude du constructeur des véhicules, la notice descriptive peut être complétée par une ou plusieurs configurations incorporant un ou plusieurs autres éléments modulaires de base supplémentaire, eux-mêmes soumis à certificat d'immatriculation.

E.4. - Lorsque le véhicule est dispensé d'ABR, les schémas figurant sur la notice descriptive ne doivent comporter que des configurations comportant plus de quatre essieux ou ligne d'essieux.

#### F. - Dispositions diverses

Un certain nombre d'aménagements supplémentaires peuvent être accordées dans les conditions suivantes et sous réserve qu'aucune solution technique satisfaisante ne puisse être trouvée :

*Pare-cycliste* : les véhicules extensibles (dans leur configuration allongée) et les véhicules modulaires peuvent ne pas être conformes aux prescriptions relatives aux dispositifs de protection latérale.

*Pneumatiques* : seuls les véhicules dont les masses maximales sous les essieux dépassent les valeurs prescrites par les articles R. 312-5 et R. 312-6 du code de la route peuvent ne pas respecter intégralement, lorsqu'ils circulent sous couvert de l'article R. 433-1, les prescriptions de l'arrêté du 24 octobre 1994 modifié, relatifs aux pneumatiques. Dans ce cas, les restrictions d'utilisation éventuelles sont argumentées par la fourniture d'une attestation de l'équipementier qui doit préciser les conditions d'utilisation en terme de masses, de vitesse et de pression d'utilisation.

*Eclairage et signalisation* : les véhicules extensibles (dans leur configuration allongée) et les accessoires rentrant dans la constitution de véhicules modulaires peuvent ne pas être conformes aux prescriptions d'installation mentionnées dans l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, relatif à la signalisation des véhicules, pour ce qui concerne les feux de position latéraux et les dispositifs réfléchissants latéraux. Ceci sans préjudice des règles qui leur sont applicables du fait du transport réalisé.

*Protections anti-encastrement* : les véhicules réceptionnés en application de l'article R. 321-17 uniquement peuvent ne pas être conformes aux dispositions de l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié, relatif à l'aménagement des véhicules automobiles.

*Plaques d'immatriculation* : dans le cas des véhicules modulaires, la plaque d'immatriculation et la signalisation arrière peuvent être amovibles du fait de leur accouplement spécifique en circulation.

Enfin, sont abrogées, à compter des dates d'entrée en vigueur de l'arrêté visé au paragraphe A ci-dessus :

- la circulaire du 13 juin 1977 modifiée relative à l'application de l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules automobiles ;

- la circulaire n° 93/49 du 7 juin 1993 relative à la réception, à l'immatriculation et à la circulation des véhicules de transport exceptionnel.

Fait à Paris, le 23 avril 2003.

Pour le ministre et par  
délégation :  
*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,*  
R. Heitz

## ANNEXE

PvS = poids à vide sur la sellette ;

PvB = poids à vide sous les essieux du bissel ;

CuS = charge utile appliquée sur la sellette (en statique) ;

CuB = charge utile appliquée sur les essieux du bissel (en statique) ;

PS = poids total en charge sur la sellette (en statique) ;

PB = poids total en charge sur les essieux du bissel (en statique) ;

Calcul de la position « Y » du pivot fictif de l'ensemble col de cygne / bissel.

$$Y = (CuB \times EB) / (CuS + CuB)$$

Calcul du taux de freinage minimum requis pour les semi-remorques à bissel intégré.

Compte tenu du report dynamique de charge sur la sellette, le report N prévu par le point 3.1.3 de l'appendice de l'annexe II à la directive 71/320/CEE sera égal à :

$$N = Z \times (h / E \text{ fictif}) \times PTAC$$

avec

Z = 0,5 ;

E fictif = empattement fictif de la semi-remorque à bissel intégré égal à empattement - Y ;

h = hauteur fixée par le constructeur ;

PTAC = poids total autorisé en charge du véhicule