

Lignes directrices axées sur les meilleures pratiques européennes dans le domaine des transports routiers exceptionnels

COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE POUR L'ÉNERGIE ET LE TRANSPORT

Avant-propos de

M. Jacques Barrot, Vice-Président, Commissaire en charge du Transport

Depuis 1996, l'Union européenne applique une législation claire en ce qui concerne les poids et dimensions admis pour le transport routier. Cependant, les chargements dépassant les limites autorisées – que les experts appellent “transports exceptionnels” – constituent un segment important du transport routier commercial. Ils incluent tous types de véhicules, du mobile-home et de la grue mobile aux masses indivisibles, de poids et de dimensions exceptionnels, comme les transformateurs électriques, les réservoirs de réacteurs chimiques et les fuselages ou ailes d'avions. De plus, les transports routiers exceptionnels doivent souvent parcourir des distances importantes et franchir des frontières.

Comme les transports routiers exceptionnels ne sont pas conformes aux normes prescrites par l'Union européenne en matière de poids et dimensions des véhicules, une exemption ou une autorisation est nécessaire avant de pouvoir effectuer un transport routier exceptionnel. Les autorités doivent, en effet, s'assurer que les ouvrages d'art situés le long de l'itinéraire et les infrastructures routières peuvent supporter la charge transportée.

Vu l'absence d'harmonisation européenne dans ce domaine, les transporteurs internationaux sont confrontés à de multiples réglementations et procédures - concernant, par exemple, les escortes des véhicules, les périodes autorisées, les vitesses admises, etc. - avant de pouvoir obtenir une autorisation de transport routier exceptionnel. Les démarches varient d'un État membre à l'autre, voire d'une région à l'autre. Elles débouchent souvent sur des retards et sont en partie responsables des difficultés rencontrées par les transporteurs lorsqu'il s'agit de calculer les coûts avec précision ou d'honorer leurs obligations contractuelles vis-à-vis des donneurs d'ordre et des clients.

Les experts européens de l'industrie, des États membres et de la Commission européenne ont établi ces lignes directrices conjointes afin de faciliter la mise sur pied de transports de marchandises efficaces au sein de l'Union européenne, d'améliorer la sécurité des opérations et d'accroître la transparence dans le domaine du transport routier exceptionnel. Je tiens à les remercier pour leurs efforts. Je suis particulièrement reconnaissant envers l'IRU (Union internationale des transports routiers), qui nous a apporté spontanément une aide importante par la traduction de ce document en un maximum de langues européennes.

J'espère que ces lignes directrices retiendront l'attention des personnes concernées par cette catégorie de transports afin de faciliter leur travail et d'améliorer la sécurité routière.

[Signature]

Remarques

1. Ces lignes directrices axées sur les meilleures pratiques ont été préparées par un Groupe d'experts établi par la Direction générale pour l'Énergie et le Transport, incluant des experts désignés par les États membres. Le document a été soumis au Groupe de haut niveau sur la Sécurité routière, qui a rendu un avis favorable concernant son contenu et son champ d'application (à confirmer).
2. Ces lignes directrices axées sur les meilleures pratiques peuvent servir de référence à toutes les parties directement ou indirectement concernées par les transports routiers exceptionnels, mais s'adressent essentiellement aux instances compétentes des États membres. Elles doivent être lues et utilisées à titre d'aide pour l'application de pratiques sûres et éprouvées dans ce domaine.
3. Ce document n'est pas aussi contraignant qu'une réglementation européenne, mais présente les connaissances accumulées par les experts européens dans ce domaine. Il a été réalisé avec l'appui et l'accord des experts gouvernementaux des États membres et d'autres parties concernées. Ces lignes directrices sont destinées à préparer le terrain en vue d'une simplification et, si possible, d'une harmonisation des réglementations et procédures régissant l'obtention d'autorisation de transport routier exceptionnel. Elles visent également à définir les conditions dans lesquelles les procédures pourraient être simplifiées, par exemple via l'établissement de corridors de transport routier exceptionnel, où les véhicules conformes à certains critères bénéficieraient d'un droit de passage quasi automatique moyennant une autorisation.
4. Il importe de ne pas oublier que dans un nombre de cas limité, les États membres peuvent appliquer des critères spécifiques non couverts par ces lignes directrices. Il est donc indispensable de toujours vérifier l'existence éventuelle de tels critères auprès des instances compétentes.
5. Ce document est accessible au public. Il peut être téléchargé gratuitement depuis le site Internet de la Commission européenne (voir l'Annexe 1).
6. Ces lignes directrices seront révisées et, au besoin, actualisées de manière à refléter l'évolution des normes et techniques européennes. Il n'était pas possible de fournir un agenda de ce processus de révision au moment de la rédaction de ce document. Nous recommandons au lecteur de consulter le site Internet de la Commission européenne pour de plus amples informations sur la dernière édition disponible du Guide (voir l'Annexe 1).

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	6
2. RÉSUMÉ.....	8
3. AUTORISATIONS	9
3.1. INTRODUCTION	9
3.2. LE GUICHET UNIQUE	9
3.3. ACCES AUX PROCEDURES ET REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX AUTORISATIONS DE TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL.....	9
3.4. CADRE RELATIF AUX AUTORISATIONS DE TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL	10
3.5. MODALITES DE DELIVRANCE DES AUTORISATIONS	11
3.6. FORMULAIRE DE DEMANDE D’AUTORISATION.....	12
3.6.1. <i>Contenu</i>	13
3.6.2. <i>Présentation</i>	13
4. INFORMATIONS RELATIVES AUX VEHICULES.....	14
4.1. CHAMP D’APPLICATION	14
4.2. LE DOCUMENT SERT (SPECIAL EUROPEAN REGISTRATION OF TRUCKS AND TRAILERS, IMMATRICULATION EUROPEENNE SPECIALE DES CAMIONS ET SEMI-REMORQUES).....	14
4.3. CONTENU DU DOCUMENT SERT	14
4.4. PROCEDURE SERT	15
4.5. BASE DE DONNEES SERT.....	15
5. CORRIDORS RESERVES AU TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL	16
5.1. INTRODUCTION	16
5.2. A RESEAU DE CORRIDORS RESERVES AU TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL EN EUROPE	16
5.3. UNE PROCEDURE DE DEMANDE SIMPLIFIEE POUR L’UTILISATION DES CORRIDORS DE TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL.....	17
6. SIGNALISATION ET ÉCLAIRAGE DU VEHICULE ET DE LA CHARGE	18
6.1. INTRODUCTION	18
6.2. MARQUAGE ET SIGNALISATION RECOMMANDES POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS EXCEPTIONNELS	18
7. ESCORTES	21
7.1. INTRODUCTION	21
7.2. CATEGORIES D’ESCORTES.....	21
7.2.1. <i>Catégorisation par fonction</i>	21
7.2.2. <i>Classification des escortes</i>	21
7.3. VEHICULES PILOTE	22
7.4. FORMATION.....	23
7.4.1. <i>Conditions générales</i>	23
7.4.2. <i>Formation destinée aux conducteurs de véhicules pilote sans responsabilité de chef de convoi</i>	23
7.4.3. <i>Formation des chefs de convoi</i>	23
7.4.4. <i>Certification régulière</i>	24
7.4.5. <i>Registre des conducteurs de véhicules pilote et des chefs de convoi</i>	24
8. MACHINES AUTOMOTRICES.....	25
8.1. GRUES MOBILES ET EQUIPEMENT SIMILAIRE	25
8.2. REMORQUES MODULAIRES AUTOMOTRICES	25
8.3. CADRE DES PERMIS DE TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL POUR MACHINES AUTOMOTRICES.....	25
8.3.1. <i>Charge de l’essieu</i>	25
8.3.2. <i>Poids total</i>	25
8.3.3. <i>Longueur totale</i>	26
8.3.4. <i>Largeur totale</i>	26
8.3.5. <i>Contrepoids (ballast)</i>	26
ANNEXE 1 LIENS INTERNET ET ADRESSES UTILES	27
COMMISSION EUROPÉENNE	27
ÉTATS MEMBRES DE L’UE.....	27
1. <i>AT - Austria</i>	27

2.	<i>BE - Belgique</i>	29
3.	<i>BG - Bulgarie</i>	29
4.	<i>CY - Chypre</i>	29
5.	<i>CZ – République tchèque</i>	29
6.	<i>DE - Allemagne</i>	30
7.	<i>DK - Danemark</i>	34
8.	<i>EE - Estonie</i>	34
9.	<i>ES - Espagne</i>	34
10.	<i>FI - Finlande</i>	34
11.	<i>FR - France</i>	34
12.	<i>GR - Grèce</i>	34
13.	<i>HU - Hongrie</i>	34
14.	<i>IE - Irlande</i>	34
15.	<i>IT - Italie</i>	35
16.	<i>LT - Lituanie</i>	36
17.	<i>LU - Luxembourg</i>	36
18.	<i>LV - Lettonie</i>	36
19.	<i>MT - Malte</i>	36
20.	<i>NL - Pays-Bas</i>	36
21.	<i>PL - Pologne</i>	37
22.	<i>PT - Portugal</i>	37
23.	<i>RO -Roumanie</i>	37
24.	<i>SE - Suède</i>	37
25.	<i>SI - Slovénie</i>	37
26.	<i>SK - Slovaquie</i>	37
27.	<i>UK – Royaume-Uni</i>	37
AUTRES PAYS		38
1.	<i>CH - Suisse</i>	38
2.	<i>NO - Norvège</i>	38
3.	<i>TR - Turquie</i>	38
ANNEXE 2 : TESTS DE COMPORTEMENT EN VIRAGE APPLICABLES AUX COMBINAISONS DE VEHICULES DE TRES GRANDE LONGUEUR		39
ANNEXE 3 : UTILISATION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION		40
ANNEXE 4 : FORMULAIRE DE CANDIDATURE POUR UN TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL		42
ANNEXE 5 : FORMULAIRE SERT		45
ANNEXE 6 : CORRIDORS DE TRANSPORTS ROUTIERS EXCEPTIONNELS : EXEMPLES NORDIQUES		49
1.	DANEMARK	49
1.1	<i>Le Réseau danois pour charges lourdes</i>	49
1.2	<i>Procédure de demande pour les autorisations de transport routier exceptionnel</i>	49
1.3	<i>Responsabilité des autorités routières du Danemark</i>	50
1.4	<i>Système de classification danois pour le transport routier</i>	50
2.	FINLANDE	51
2.1	<i>Réseau routier finlandais pour les transports exceptionnels de très grande longueur</i>	51
2.2	<i>Principes</i>	51
2.3	<i>Classification</i>	51
ANNEXE 7 : MARQUAGE DU CHARGEMENT ET DES VEHICULES D'ESCORTE		52
ANNEXE 8 : DEFINITIONS		54
ANNEXE 9 : LISTE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES		58
ANNEXE 10 : INDEX		59
ANNEXE 11 : REMERCIEMENTS		62

1. INTRODUCTION

Ce document présente un ensemble de pratiques optimales liées aux transports routiers exceptionnels. Les lignes directrices qu'il contient constituent un nouvel instrument complémentaire à la législation et à la réglementation européennes, une liste de règles et procédures considérées comme les meilleures du domaine, compilées par des professionnels à l'intention de professionnels.

L'objectif de ces lignes directrices axées sur les meilleures pratiques est de contribuer à l'avènement d'un environnement européen où les transports routiers exceptionnels transfrontaliers pourront s'effectuer avec un minimum de complications - idéalement sans interruption.

Les encombrements routiers ne cessent d'augmenter dans tous les États membres de l'UE, année après année. Les voies fluviales et ferrées pourraient donc offrir des alternatives aux transports routiers exceptionnels. Ainsi, les voies navigables intérieures, et le transport maritime à courte distance en particulier, mériteraient d'être explorés car ils détiennent le potentiel requis pour déplacer des chargements les plus volumineux sur de longues distances, de même que les avantages environnementaux et la fluidité de circulation inhérents à la voie fluviale. Ces modes alternatifs ont néanmoins leurs propres limites et les transports routiers exceptionnels peuvent être une nécessité, parfois assortie d'un impact économique non négligeable. Les pouvoirs publics devraient dès lors s'efforcer d'établir un cadre de réglementations et de procédures qui, à défaut d'une harmonisation exhaustive, permettrait au moins aux transports routiers exceptionnels de franchir les frontières sans trop de formalités.

Il est important de noter que le contenu de ces lignes directrices couvre spécifiquement le domaine des transports routiers exceptionnels. Comme ce document ne présente aucun caractère légal obligatoire, l'exécution d'un transport routier exceptionnel exige toujours le respect de la législation communautaire concernée, des lois nationales, ainsi que des dispositions réglementaires compatibles avec la législation communautaire et appliquées sans discrimination.

D'après le Groupe d'experts européens, un transport routier exceptionnel se définit comme un véhicule ou une combinaison de véhicules sans chargement ou dotés d'un chargement indivisible, qui ne peut être transporté qu'en dépassant au moins l'une des dimensions maximales et/ou le poids d'essieu, de bogie ou de l'ensemble autorisé par la Directive 96/53/CE¹ ainsi que la législation nationale. Les grues mobiles et engins automoteurs sont également couverts par ces lignes directrices. Nous avons donc préféré nous référer aux transports routiers exceptionnels plutôt qu'aux transports de chargements exceptionnels.

Dans le domaine des transports routiers exceptionnels, il existe d'importantes disparités entre les règlements et procédures appliqués par les États membres. Elles reflètent le besoin qu'ont les États membres de s'assurer que les transports routiers exceptionnels s'effectuent en toute sécurité, avec un impact minimal sur les autres usagers et l'économie dans son ensemble. Les pouvoirs publics doivent vérifier plus particulièrement que les ouvrages d'art jalonnant l'itinéraire peuvent supporter les charges des essieux et du véhicule, souvent supérieures à la normale. Elles doivent également déterminer si les routes conviennent aux dimensions des chargements et si le transport ne suscite pas un risque inutile pour les autres usagers, ce qui exigerait notamment une escorte policière ou privée.

Ce document entend essentiellement contribuer à la simplification et à l'harmonisation volontaires de la circulation pour les transports routiers exceptionnels. Il vise en outre à encourager le recours aux technologies d'information et autres outils modernes lors de l'établissement de règles et procédures dans le cadre des demandes et octrois d'autorisation. Le Groupe d'experts estime que, si une harmonisation exhaustive n'est peut-être pas indispensable, il devrait au moins être possible d'accéder aisément aux informations décrivant les règlements et procédures en vigueur dans chaque État membre.

Étant donné l'importante diversité des réglementations au sein des États membres, les sociétés de transport internationales éprouvent actuellement des difficultés à déterminer les critères pertinents. Voici quelques exemples des différences les plus fréquentes :

¹ Directive du Conseil 96/53/CE du 25 juillet 1996 stipulant, pour certains véhicules routiers circulant au sein de la Communauté, les dimensions maximales autorisées pour le trafic national et international, ainsi que les poids maximum autorisés pour le trafic international (Journal officiel L 235, 17/09/1996 P. 0059 – 0075)

- Délai requis pour la délivrance d'une autorisation, qui peut varier de deux jours ouvrables à deux mois ;
- Conditions des différents États membres pour la délivrance d'une autorisation ;
- Diverses règles afférentes aux escortes (privée et/ou policière) ;
- Différences considérables au niveau des exigences de signalisation ;
- Éventuel justificatif attestant que l'entreprise de transport ne peut modifier les poids et dimensions du chargement ;
- Différences entre États membres du champ d'application de l'autorisation selon qu'elle couvre l'entreprise, le véhicule ou le chargement ;
- Variété des formulaires de demande d'autorisation de transports routiers exceptionnels ;
- Différences au niveau des documents d'information requis pour le véhicule.

Bien que ces différences constituent des entraves à la circulation de biens et de services au sein de l'UE, les prérogatives des autorités nationales quant à la garantie de la sécurité routière et de l'intégrité infrastructurelle sont parfaitement reconnues.

2. RÉSUMÉ

Le Chapitre 3 décrit brièvement le contexte européen actuel des demandes et délivrance d'autorisation de transport exceptionnel. Il expose ensuite les conditions et concepts susceptibles de simplifier considérablement les procédures et d'améliorer les circonstances dans lesquelles d'importants segments de l'économie européenne - plus particulièrement la construction et la production - doivent opérer, afin d'accroître la ponctualité et la prévisibilité des transports routiers exceptionnels. Ce chapitre propose également le concept du 'guichet unique', qui permet à un transporteur de demander et d'obtenir une autorisation de transport routier exceptionnel auprès d'un seul interlocuteur.

Le Chapitre 4 propose un document d'immatriculation unique, adapté aux critères des transports routiers exceptionnels et tenant compte des pratiques actuelles dans certains États membres. Ce document centralise les informations spécifiques aux transports routiers exceptionnels, non disponibles dans le certificat d'immatriculation mais nécessaires pour les instances d'autorisation. Le document SERT (Special European Registration of Trucks and Trailers, immatriculation européenne spéciale des camions et remorques) proposé couvre les besoins des instances d'autorisation nationales.

Le Chapitre 5 expose les principes qui permettraient de réaliser des corridors européens afin de faciliter les opérations transfrontalières de transport routier exceptionnel. La planification de telles opérations rencontre actuellement d'importantes difficultés en raison de la grande variété de réglementations et procédures au sein des États membres, et des délais d'obtention des autorisations. Vu l'importance croissante des transports routiers exceptionnels pour l'ensemble de l'économie, la mise sur pied de corridors où les transports routiers exceptionnels conformes à certains critères prédéfinis disposeraient de droits de passage quasi automatiques moyennant une autorisation stimulerait la croissance économique de l'UE.

Consacré au marquage et à la signalisation, le Chapitre 6 propose un système que le Groupe d'experts estime relativement simple pour une efficacité optimale. Bien que la densité du trafic puisse varier considérablement entre États membres et même entre régions, il a été jugé utile de définir des règles communes en la matière. Ce Chapitre présente un système de marquage et de signalisation applicable à tous les États membres. Si nécessaire, il peut être adapté par les États membres en fonction de leurs conditions climatiques extrêmes.

Le Chapitre 7, axé sur les escortes, complète le chapitre précédent. Dans les États membres, un transport routier exceptionnel dépassant certaines limites nationales autorisées de poids et/ou de dimensions doit être accompagné par une escorte policière ou privée, voire par les deux. La principale tâche de l'escorte consiste à avertir et préserver les autres usagers des dangers suscités par le transport routier exceptionnel. L'escorte remplit dès lors une importante fonction d'avertissement.

Le Chapitre 8 est consacré aux engins automoteurs - un groupe particulier de transport routier exceptionnel, où le véhicule même n'est pas conforme à la législation européenne stipulant les poids et dimensions maximum autorisés pour les véhicules routiers. L'importance économique de ce secteur justifie son traitement dans ces Lignes directrices axées sur les meilleures pratiques.

3. AUTORISATIONS

3.1. Introduction

Les transports routiers ‘exceptionnels’ revêtent une importance majeure pour l’économie européenne. En effet, les secteurs de la construction et de la production sont particulièrement dépendants d’une commande prévisible et ponctuelle de machines, d’ouvrages en béton, etc. Les prérogatives dont disposent les administrations routières nationales pour assurer la sécurité routière et le bon état des infrastructures, ainsi que l’impact économique des embouteillages générés par ces transports exceptionnels sont d’une part parfaitement reconnus. D’autre part, il importe de minimiser l’incidence économique des problèmes administratifs et logistiques accrus sur ces transports routiers exceptionnels. Une approche systématique dans la délivrance des autorisations devrait viser l’établissement des schémas d’exploitation sécurisés moyennant un minimum de formalités.

Le contexte des transports routiers exceptionnels transfrontaliers pourrait être nettement amélioré si les autorités chargées de délivrer les autorisations au sein de l’UE adhéraient à ces lignes directrices. Le principe du ‘guichet unique’, expliqué en détail à la section 3.2, pourrait aussi améliorer notablement la situation.

Il existe de nombreux types d’autorisations liés aux transports routiers exceptionnels. La plupart des États membres font une distinction entre les autorisations à long et à court terme, mais leur période de validité varie également d’un État membre à l’autre. Des différences se constatent en outre au niveau du coût des autorisations, du nombre de véhicules/d’immatriculations autorisé par autorisation, etc. Ce chapitre propose des recommandations pour la plupart de ces points.

3.2. Le guichet unique

En ce qui concerne la délivrance de l’autorisation de transport routier exceptionnel, chaque État membre devrait adopter le principe du guichet unique. Cela signifie que les candidats d’un État membre ne devraient contacter qu’une seule instance pour obtenir une autorisation de transport routier exceptionnel. Celle-ci traiterai alors la demande d’autorisation en collaboration avec les autres autorités éventuellement concernées au sein de l’État membre en question. Le principe du guichet unique est d’ores et déjà appliqué dans une certaine mesure par quelques États membres où, par exemple, une demande introduite par une entreprise de transport étrangère afin de traverser le territoire est intégralement prise en charge par les autorités responsables du point d’entrée de l’entreprise dans le territoire de l’État membre. Dans ces États membres, l’instance responsable du point d’entrée demande l’autorisation des autres instances locales ou régionales concernées au nom du candidat. Le concept du guichet unique n’implique pas l’intervention d’une seule et unique autorité dans la délivrance de l’autorisation de transport routier exceptionnel au sein d’un État membre, mais il rend la multiplicité des autorités concernées transparente pour les demandeurs. Toutes les entreprises de transport routier – nationales comme étrangères – devraient connaître les autorités à contacter.

Dans le cadre d’une vision à long terme, le guichet unique pourrait être étendu à l’échelon européen, en ce sens qu’une entreprise envisageant un transport routier exceptionnel traversant plusieurs États membres ne devrait contacter qu’une seule autorité pour obtenir l’(les) autorisation(s) nécessaire(s) à l’ensemble du trajet au sein de l’Union européenne. L’instance contactée collaborerait ensuite avec toutes les autres instances concernées afin de délivrer l’(les) autorisation(s) requise(s) pour l’itinéraire complet au sein de l’UE.

3.3. Accès aux procédures et réglementations relatives aux autorisations de transport routier exceptionnel

Les transports routiers exceptionnels pourraient être considérablement améliorés si les États membres fournissaient toutes les informations requises sur Internet, dans leur(s) langue(s) nationale(s) et en anglais.

Ces informations incluent les réglementations et procédures afférentes aux autorisations, les formulaires de demande et les instructions relatives aux formulaires. Une liste de sites Internet pertinents figure à l'Annexe 1 pour les États membres offrant d'ores et déjà un tel service.

Le Groupe d'experts recommande :

- Que les services d'autorisation soient disponibles et aisément accessibles durant les heures de bureau ;
- Que l'on établisse un modèle d'autorisations standard dans un proche avenir ;
- Que l'on puisse envoyer les demandes d'autorisations par courrier, télécopie, e-mail ou via un formulaire électronique accessible sur Internet ;
- Que les autorisations puissent être délivrées par courrier, télécopie ou e-mail, ou téléchargées depuis un site Internet sécurisé ;
- Que les autorisations soient disponibles au format électronique dans tous les États membres d'ici 3 ans.

3.4. Cadre relatif aux autorisations de transport routier exceptionnel

La demande d'autorisations de transport routier exceptionnel et la conformité envers toutes les réglementations concernées dans chaque État membre peuvent constituer une lourde tâche pour les entreprises de transport. La mise en place d'autorisation annuelle peut réduire les répétitions administratives. La plupart des États membres prévoient d'ailleurs des autorisations permanentes ainsi que des autorisations de moyenne durée et des autorisations individuelles au voyage. Ces concepts peuvent néanmoins entraîner des implications différentes selon l'État membre.

Dans ces lignes directrices, le Groupe d'experts propose la définition suivante pour une autorisation permanente :

Document harmonisé valable pour un an ou plus, au sein d'un territoire donné et/ou sur certains axes préalablement affectés aux transports routiers exceptionnels, conformément aux poids et dimensions maximum autorisés.

Une autorisation permanente devrait présenter les caractéristiques suivantes :

- Le chargement devrait être indivisible mais pas nécessairement décrit dans son intégralité (à titre d'exemple, il devrait suffire de mentionner les poids et dimensions maximum du chargement) ;
- L'autorisation devrait être valable pour un ou plusieurs véhicules. Elle devrait plus particulièrement permettre le remplacement d'un véhicule par un autre ayant des caractéristiques similaires ;
- Toutes les routes accessibles et/ou exclues dans le cadre du transport routier exceptionnel devraient être mentionnées (sur une carte, par exemple) sur l'autorisation à long terme ou en annexe de celui-ci ;
- Une structure tarifaire transparente.

A titre indicatif, les États membres devraient s'efforcer d'appliquer les poids et dimensions maxima suivants pour les autorisations à long terme et les corridors (voir le Tableau 1). Vu les impératifs infrastructurels, ces limites ne sont toutefois pas encore possibles dans la plupart des États membres. Dans tous les cas, et selon les besoins, les autorités délivrantes peuvent spécifier des poids et dimensions maxima moins élevés pour les véhicules chargés et les engins mobiles en fonction des conditions routières ou infrastructurelles spécifiques.

Les transports routiers dépassant les limites stipulées au Tableau 1 seraient soumis à une autorisation unique ou à court terme, traités sur une base individuelle. Pour les trajets plus longs, la préférence devrait, dans la mesure du possible, se reporter sur les transports fluviaux.

Tableau 1 Cadre d'octroi des autorisations de transport routier exceptionnel

Aucune autorisation exigée (1)	Autorisation de longue durée (2)	Corridor (3) (remarque : les
--------------------------------	----------------------------------	---------------------------------

			corridors ne sont pas réalisables en Allemagne)
Largeur	3 m	3,5 m	4,5 m
Longueur globale (les combinaisons doivent satisfaire aux tests de virage ; voir l'Annexe 2)	24 m	30 m	40 m
Hauteur globale	Directive 96/53/CE	4,2 m	4,4 m
Poids	Directive 96/53/CE	80 tonnes	100 tonnes
Charge de l'essieu			
Essieu rigide	Directive 96/53/CE	12 tonnes	12 tonnes
Essieu pendulaire	12 tonnes	15 tonnes	15 tonnes

(1) Aucune autorisation requise : les États membres peuvent autoriser certains transports routiers exceptionnels en vertu de la Directive 96/53/CE (voir l'Article 4.3 de cette Directive).

(2) Autorisation de longue durée : voir le 3^{ème} paragraphe de cette Section pour une définition.

(3) Un corridor est un réseau routier prédéfini (voir le Chapitre 5). Les autorisations relatives à l'utilisation de corridors de transport routier exceptionnel peuvent être obtenues bien plus rapidement que les autorisations de moyenne durée car le nombre d'autorités à consulter est faible. Bien entendu, le processus peut être ralenti par des circonstances spéciales, comme des travaux routiers.

3.5. Modalités de délivrance des autorisations

Les transports routiers exceptionnels impliquent souvent d'importants enjeux financiers, de sorte que la tentation de circuler sans autorisation est d'autant plus forte que le délai d'obtention est long. L'organisation d'un transport routier exceptionnel transfrontalier peut s'avérer très difficile, car les modalités d'obtention des autorisations varient selon les États membres. Dans certains États membres, les autorisations sont délivrées en quelques jours alors que dans d'autres, ce processus peut demander deux mois ou plus. La principale raison du délai réside souvent dans le fait que les services de délivrance doivent consulter plusieurs administrations routières locales ou régionales, gestionnaires des infrastructures et des ouvrages d'art et services de police, qui doivent tous autoriser le passage du transport exceptionnel sur le réseau qui relève de leur responsabilité. Pour simplifier ce processus, les États membres pourraient envisager un recours accru aux autorisations permanentes dans le cas des véhicules dépassant les limites maximales autorisées en vertu de la Directive 96/53/CE, mais ne suscitent aucun problème majeur (voir le Tableau 1), comme les véhicules agricoles.

Le Groupe d'experts estime que les autorisations devraient pouvoir être obtenues dans le délai spécifié au Tableau 2. Le Tableau 3 donne un aperçu du délai moyen actuellement requis pour obtenir une autorisation dans chaque État membre.

Le recours aux technologies de l'information et de la communication ('TIC') réduirait considérablement le temps requis pour traiter les candidatures de transport routier exceptionnel (voir l'Annexe 3 pour des exemples d'utilisation des TIC).

Tableau 2 : Meilleures pratiques en ce qui concerne le délai requis pour obtenir une autorisation (objectifs que les États membres devraient s'efforcer d'atteindre)

Autres administrations à consulter	Délai de délivrance des autorisations
Aucune	≤ 5 jours ouvrables

1 autre instance	≤ 7 jours ouvrables
Entre 2 et 5 autres instances	≤ 10 jours ouvrables
Plus de 5 autres instances	≤ 15 jours ouvrables

Tableau 3 : Délai moyen actuel pour l'obtention d'une autorisation (estimations effectuées par le Groupe d'experts en septembre 2005)

Pays	Délai moyen (en jours ouvrables)	Remarques
Autriche	7	Maximum légal : 3 mois
Belgique	21	
République tchèque	2,5	
Chypre	n.d.	
Danemark	1	
Estonie	4	
Finlande	2	> 100 tonnes : 5 jours
France	20	Maximum : 40 jours
Allemagne	7	
Grèce	10	
Hongrie	2,5	
Irlande	5	
Italie	25	Maximum : 60 jours
Lettonie	4	
Lituanie	4	
Luxembourg	3	
Malte	n.d.	
Pays-Bas	1,5	> 100 tonnes : 6 jours
Pologne	2,5	
Portugal	10	Maximum : 60 jours
Slovaquie	2,5	
Slovénie	3	
Espagne	2	> 3,00 m de largeur et/ou > 20,55 m de longueur et/ou >4,50m de hauteur et/ou ≥ 45 tonnes : 6 semaines
Suède	2,5	
Royaume-Uni	2	> 80 tonnes : 5 jours, >6,1m ou >30 m de longueur ou >150 tonnes : 8 semaines

n.d. : non disponible

3.6. Formulaire de demande d'autorisation

Les États membres utilisent actuellement différents formulaires de demande d'autorisations. Le Groupe d'experts estime que ces formulaires pourraient et devraient être harmonisés. L'harmonisation de la présentation et du contenu des formulaires de demande serait bénéfique aux sociétés de transport routier comme aux autorités délivrantes. Seule la langue devrait différer en fonction de l'État membre.

Si un État membre n'utilise pas le formulaire harmonisé, il faudra libeller le formulaire dans sa (ses) langue(s) nationale(s) ainsi qu'en anglais.

3.6.1. Contenu

Le formulaire de demande devrait comporter des informations générales. En ce qui concerne les données des véhicules, il ne devrait exiger que certaines caractéristiques prédéfinies, liées à la demande spécifique et nécessaires pour évaluer la demande. Exemple : pour les transports de grande longueur, il pourrait s'avérer nécessaire de demander si le véhicule est techniquement adapté (extensible).

Dans le cas de transports aux dimensions exceptionnelles (largeur), aucune information supplémentaire ne devrait être requise. Les informations nécessaires peuvent être fournies via une copie du document d'immatriculation du véhicule ou du document SERT (voir le Chapitre 4).

3.6.2. Présentation

En ce qui concerne la présentation du formulaire de demande, le Groupe d'experts préconise l'utilisation du spécimen de formulaire à l'Annexe 4. Les zones jugées inutiles par un État membre pour les transports routiers exceptionnels nationaux n'ont pas besoin d'être complétées.

4. INFORMATIONS RELATIVES AUX VEHICULES

4.1. Champ d'application

En ce qui concerne le véhicule, les autorités de délivrance ont souvent besoin d'informations plus détaillées que celles mentionnées sur le certificat d'immatriculation. Ces informations peuvent, en effet, les aider à vérifier la compatibilité d'un véhicule par rapport aux critères spécifiques du transport routier exceptionnel. C'est le cas pour un transport lourd dépassant à la fois le poids maximal autorisé global et les charges maximales à l'essieu, par exemple.

La plupart des États membres ont élaboré leurs propres documents à cet effet.

Pour les sociétés internationales de transport routier, ces différentes approches nationales constituent un obstacle majeur lors de la demande d'autorisation de transport routier exceptionnel, et ce pour diverses raisons :

- procédures différentes ;
- éventuelle inspection physique du véhicule ou de la combinaison de véhicules ;
- différentes données demandées par les autorités délivrantes des autorisations ;
- différentes normes appliquées pour l'évaluation des demandes par les autorités délivrantes des autorisations.

La plupart des États membres n'acceptent que les documents nationaux. Le Groupe d'experts considère cette restriction comme une entrave inutile aux opérations de transport routier exceptionnel. Le Groupe d'experts propose dès lors une approche en deux étapes pour l'introduction d'un document commun d'immatriculation du transport routier exceptionnel à l'échelon de l'UE :

- La première étape résiderait dans l'acceptation mutuelle et immédiate, entre États membres, des documents d'immatriculation existants, dans la mesure où ils fournissent les informations requises sur le transport routier exceptionnel ;
- La seconde étape serait de parvenir à un accord à l'échelon de l'UE sur le document SERT (voir la Section 4.2) et son utilisation par les instances européennes de délivrance des autorisations. La disponibilité d'une base de données centrale en ligne rendrait bien plus efficace l'usage d'un même document d'immatriculation à l'échelon de l'UE.

4.2. Le document SERT (Special European Registration of Trucks and Trailers, immatriculation européenne spéciale des camions et semi-remorques)

Pour résoudre le problème, ces lignes directrices axées sur les meilleures pratiques proposent la création d'un document unique répondant aux différentes exigences : le document SERT (Special European Registration of Trucks and Trailers, immatriculation européenne spéciale des camions et semi-remorques). L'objectif du document SERT consiste à harmoniser les données techniques requises pour les semi-remorques et les véhicules moteurs (tracteurs et camions).

L'Annexe 5 donne un exemple de document SERT pour l'immatriculation d'un semi-remorque. Le document SERT peut également être utilisé pour l'immatriculation de semi-remorques modulaires.

4.3. Contenu du document SERT

Chaque document SERT est associé à un numéro de référence unique, qui doit être mentionné dans le formulaire de demande.

Le document SERT n'inclut pas le numéro d'immatriculation car dans certains États membres, ce dernier peut être modifié pendant la durée de vie du véhicule. En revanche, il comporte un schéma et les principales dimensions du véhicule, ainsi que les caractéristiques de conduite, les charges et masses techniquement autorisées et les éventuelles réductions de vitesse imposées.

Les informations relatives aux attelages, essieux et pneus ont été ajoutées conformément aux critères de certains États membres.

Les différentes parties d'un semi-remorque modulaire sont indiquées dans une annexe au document SERT. Cette annexe peut être complétée à mesure que des éléments sont ajoutés ou remplacés.

4.4. Procédure SERT

Les documents SERT doivent être demandés par le fabricant du véhicule, via un formulaire standardisé (voir l'Annexe 5).

Ce sont les autorités de l'État membre où la demande est introduite qui délivrent le document.

Lors de l'évaluation/de la révision du document SERT, l'organisme vérificateur devrait :

- a. Examiner le comportement lors des virages (voir l'Annexe 2) ;
- b. S'assurer que le poids total et la charge des essieux se situent dans les limites spécifiées par le fabricant du véhicule ;
- c. Vérifier l'adéquation des :
 - pneus (indice de charge ETRTO)
 - freins (vérification par calcul ou schéma des freins)

4.5. Base de données SERT

L'accès à tous les documents SERT délivrés au sein de l'Union européenne doit être facile. Il convient dès lors d'établir un accès en ligne dans tous les États membres. Les autorités délivrantes des États membres devraient collaborer à la mise sur pied d'un système d'échange des données.

5. CORRIDORS RESERVES AU TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL

(Voir l'Annexe 5 pour des exemples de corridors dans deux États membres nordiques).

5.1.Introduction

L'organisation de transports routiers exceptionnels transfrontaliers suscite actuellement d'importantes difficultés en raison de la grande variété des réglementations et procédures parmi les États membres.

Vu l'importance croissante des transports routiers exceptionnels entre diverses zones industrielles d'Europe, il est important de fournir aux secteurs de l'industrie et du transport les conditions propices à leur développement durable. L'objectif est de faciliter les opérations internationales en matière de transports routiers exceptionnels, afin de stimuler la croissance économique de l'UE. Voilà pourquoi ce chapitre examine et développe le concept des corridors réservés au transport routier exceptionnel.

Le Groupe d'experts estime que les États membres devraient envisager la création de corridors routiers traversant l'UE selon les dimensions et hauteurs minimales spécifiées dans le Tableau 1. Cela permettrait d'établir un droit de passage quasi systématique pour le transport routier exceptionnel conforme à certains critères prédéfinis.

Ces corridors transeuropéens de transport routier exceptionnel devraient inclure les itinéraires les plus pertinents sur le plan économique, à savoir les routes E, les routes nationales, les routes menant à des zones industrielles, à des ports, à des terminaux de conteneurs, etc.

Les informations devraient être disponibles pour tous les intervenants du transport routier exceptionnel : sociétés de transport, services de police, autorités délivrantes, administrations des ponts et chaussées, etc.

Un transport routier exceptionnel pourrait alors transiter par les voies les plus appropriées du réseau de corridors, via une procédure de demande simplifiée. Les États membres devraient fournir des informations actualisées sur l'accessibilité des corridors réservés aux transports routiers exceptionnels, notamment par le biais d'annonces relatives aux travaux routiers, aux conditions climatiques, à la densité du trafic, etc.

D'après l'expérience des États membres disposant d'ores et déjà d'un réseau de corridors affectés au transport routier exceptionnel, et à la suite de discussions entre les experts du groupe, les principaux éléments nécessaires à l'établissement d'un tel réseau peuvent être résumés comme suit :

5.2.A Réseau de corridors réservés au transport routier exceptionnel en Europe

Pour relier efficacement les centres industriels européens, le réseau de corridors devrait couvrir les voies de communication importantes sur le plan économique. Il serait donc logique que ce réseau soit identique ou apparenté au Réseau routier transeuropéen². Les corridors de transport exceptionnel définissent des routes autorisées pour la circulation de ce type de transports. Cela signifie que pour cette section du réseau routier, les chaussées, ponts et autres structures spécifiques sont jugés conformes aux transports exceptionnels. Ces informations devraient être actualisées et aisément accessibles pour les acteurs concernés. Pour le reste du réseau routier européen, l'adéquation des routes devrait être déterminée à chaque demande de transport exceptionnel.

Une carte suffisamment détaillée du réseau européen de corridors réservés au transport routier exceptionnel devrait être disponible, par exemple via un site Web bénéficiant d'une campagne publicitaire adéquate et incluant tous les instruments de recherche requis par les sociétés de transport lors de la préparation d'un transport routier exceptionnel. Les autorités chargées de traiter des demandes d'autorisations et d'analyser le trafic devraient également utiliser ces informations.

² Décision N° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant amendement de la Décision N° 1692/96/CE sur les directives communautaires relatives au développement du Réseau transeuropéen de transport ; *Journal officiel* L 167, 30/04/2004 P. 0001 – 0038

Il faut souligner que ces corridors de transport exceptionnel ne peuvent constituer une dérogation permanente aux limites de poids et dimensions stipulées dans la Directive 96/53/CE³. L'utilisation des corridors par des véhicules dépassant ces limites exigerait toujours une autorisation, mais la procédure de demande serait simplifiée (voir la Section suivante). L'indivisibilité de la charge devrait en outre être démontrée.

5.3. Une procédure de demande simplifiée pour l'utilisation des corridors de transport routier exceptionnel

La disponibilité de corridors prédéfinis pour le transport routier exceptionnel améliorerait considérablement la procédure d'obtention d'une autorisation pour ce type de transport. Les documents nécessaires pourraient être limités à :

- un certificat de bon état pour les véhicules destinés au transport routier exceptionnel ;
- un certificat de classification du transport, délivré par les autorités nationales compétentes. La classification des transports routiers exceptionnels pourrait être fondée sur la recommandation du Tableau 1.

Si les deux certificats sont valables et compatibles avec la classification des infrastructures routières et des ouvrages d'art le long de l'itinéraire, l'autorisation pourra être délivrée sans autre forme de procès. Sinon, la demande fera l'objet d'un traitement identique à celui d'une autorisation de transport routier exceptionnel sur tous types de routes.

Une définition adéquate des corridors et des classifications afférentes au transport routier exceptionnel, infrastructures routières devrait entraîner la délivrance des autorisations via cette procédure de demande simplifiée dans la plupart des cas (jusqu'à 90 % dans certains États appliquant d'ores et déjà le concept de corridor de transport routier exceptionnel ; voir l'Annexe 6 pour des exemples de tels corridors).

³ Directive du Conseil 96/53/CE du 25 juillet 1996 stipulant, pour certains véhicules routiers circulant au sein de la Communauté, les dimensions maximales autorisées pour le trafic national et international, ainsi que les poids maximum autorisés pour le trafic international ; *Journal officiel L 235 , 17/09/1996 P. 0059 – 0075.*

6. SIGNALISATION ET ÉCLAIRAGE DU VEHICULE ET DE LA CHARGE

6.1. Introduction

L'objectif de signalisation d'un transport routier exceptionnel est d'éviter les accidents en attirant l'attention des autres usagers sur les risques potentiels du transport exceptionnel.

Ces lignes directrices axées sur les meilleures pratiques proposent un système de signalisation relativement simple mais très efficace. A cet égard, il ne faut pas oublier que dans chaque État membre, un transport routier exceptionnel dépassant certaines limites réglementaires de poids et/ou de dimensions doit être accompagné par une escorte policière ou privée, voire par les deux. La principale tâche de l'escorte consiste à avertir et préserver les autres usagers des dangers suscités par le convoi routier exceptionnel. L'escorte remplit dès lors une importante fonction de prévention.

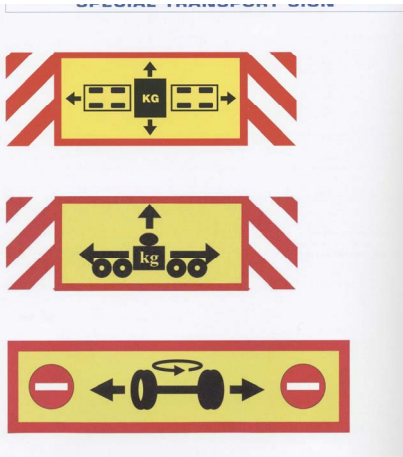
Cela signifie qu'un transport routier exceptionnel sans escorte présentera des dimensions relativement modérées. Dans ce cas, la signalisation peut être simple. Il est préférable d'éviter les signalisations supplémentaires, généralement utilisés pour les convois routiers exceptionnels plus extrêmes, qui sont toujours escortés.

Bien que la densité du trafic puisse varier considérablement selon les États membres et même selon les régions, l'adoption de règlements communs pour les escortes serait bénéfique (voir le Chapitre 7).

Les différentes conditions climatiques au sein de l'UE constituent un autre facteur non négligeable. A titre d'exemple, la Suède et la Finlande sont couvertes de neige pendant une grande partie de l'année et doivent se passer de la lumière du jour en hiver. Ces conditions particulières demandent des signalisations spécifiques tels que des phares supplémentaires (mais pas blancs !), même en pleine journée. Certains États membres pourraient donc estimer nécessaire d'ajouter des critères de signalisation à l'équipement standard décrit ci-dessous, afin de tenir compte de leurs conditions climatiques extrêmes.

6.2. Marquage et signalisation recommandés pour les transports routiers exceptionnels

Tableau 4 : Marquage et signalisation pour les transports routiers exceptionnels

Elément	Description	Remarques/détails
Avertissement général	Pictogramme	
Charges de grande largeur	Signal d'avertissement <ul style="list-style-type: none"> - Bandes diagonales (selon un angle de 45 à 60°) rouge et blanc ou rouge et jaune ; - Panneau rétro réfléchissant conformément à la Réglementation UNECE 104, Classe C ; - Dimensions minimales (rectangle) : 420x420, 280x560 ou 140x800 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessaire pour les charges en saillie de plus de 100 mm sur les côtés. Installation : <ul style="list-style-type: none"> - Les signaux et phares doivent indiquer la plus grande largeur de la charge, à l'avant comme à l'arrière ;

Elément	Description	Remarques/détails
	mm ; - Largeur des bandes : 70 à 100 mm. Dans l'obscurité, des phares doivent être ajoutés à la charge (signe d'avertissement) : - Blancs à l'avant ; rouges à l'arrière ; - Ampoules ou diodes ; - Ampoules de 15-21 watts ou diodes de luminosité équivalente.	- Les signaux et phares peuvent être montés sur la charge ou le véhicule, et doivent être clairement visibles à une distance raisonnable pour les autres usagers. Ils doivent être placés à une hauteur maximale de 2 m et ne peuvent pas être situés devant le pare-brise.
Longueur avec (sans) charge	Marquage latéral en cas d'obscurité : - Lignes blanches ou jaunes ; - Panneau rétro réfléchissant conformément à la Réglementation UNECE 104, Classe C ; - Obligatoire pour les longueurs supérieures à 20 m.	Installation : Sur le véhicule et/ou la charge, selon les recommandations de l'UNECE.
Charge en saillie à l'arrière et à l'avant	Signal d'avertissement : Identique à celui des charges de grande largeur mais seule la forme carrée est autorisée. En cas d'obscurité, un phare blanc à l'avant et un phare rouge à l'arrière doivent être ajoutés.	- Nécessaire pour les charges en saillie de plus de 1000 mm par rapport aux limites avant et arrière du véhicule ; Installation : - Les signaux et phares doivent être placés aux extrémités de la charge en saillie.
Autre signalisation	Utilisation de lampes d'avertissement spéciales (UNECE R 65) et de phares conformément aux réglementations nationales	

Explications complémentaires pour les éléments du Tableau 4

Avertissement général

Pour éviter les problèmes linguistiques, il est préférable d'utiliser un code générique dépourvu de texte. Le Groupe d'experts préconise le pictogramme illustré à l'Annexe 6.

Charges de grande largeur

Pour la signalisation des charges de grande largeur, le Groupe recommande un signal d'avertissement constitué de bandes diagonales (selon un angle de 45 à 60°) totalement rétro-réfléchissantes (conformément à la réglementation UNECE 104, Classe C) rouge et blanc ou rouge et jaune, en combinaison avec des phares supplémentaires en cas d'obscurité.

Les bandes devraient être totalement rétro-réfléchissantes pour les raisons suivantes :

- Les signaux présentent alors une visibilité optimale en cas d'obscurité, quel que soit l'angle d'approche des autres usagers ;
- Les signaux sont toujours identiques, étant donné qu'il n'y a aucune confusion possible quant à la nature des bandes rétro-réfléchissantes.

Longueur avec (sans) charge

Une signalisation par le biais de lignes conformes à la réglementation UNECE 104 Classe C est recommandé pour les transports de plus de 20 m de long, y compris les charges en saillie à l'avant ou à l'arrière.

Charge en saillie

Le groupe recommande les mêmes dispositions que pour les charges de grande largeur, à ceci près que seul un signal carré serait autorisé.

Autres signalisations

Certains États membres préconisent des lampes d'avertissement spéciales (feux tournants) ainsi que des phares dans divers cas de figure. Comme ces éléments sont toujours présents lors de transports routiers exceptionnels, ils ne constituent pas un obstacle pour les opérations internationales de transport routier exceptionnel. Aucune mesure supplémentaire n'est donc proposée.

7. ESCORTES

7.1. Introduction

Un transport routier exceptionnel peut compromettre gravement la sécurité routière en raison de ses dimensions et/ou de son poids. Il peut en outre entraver le reste du trafic. Pour ces raisons, la plupart des Etats membres exigent qu'un convoi routier exceptionnel soit accompagné d'une escorte. Pour l'heure, chaque Etat membre applique son propre régime d'escortes policières, privées ou mixtes. Dans certains Etats membres, la police n'a pas l'habitude d'escorter les convois routiers exceptionnels, sauf lorsque le chargement présente un poids et/ou des dimensions extrêmes. Parfois, les escortes policières sont payantes.

Pour agir en tant que « chef de convoi », il faut avoir obtenu une autorisation de l'Etat membre traversé. Certains Etats membres n'autorisent pas nécessairement les « chefs de convoi » en l'absence des services de la Police.

7.2. Catégories d'escortes

7.2.1. Catégorisation par fonction

Les principales fonctions d'une escorte sont les suivantes :

- avertir les autres usagers des dangers potentiels suscités par le transport routier exceptionnel,
- faciliter le passage du transport routier exceptionnel et/ou
- diriger la circulation routière aux carrefours, ouvrages d'art, ronds-points, etc. (rôle assumé par la police et/ou un chef de convoi disposant d'une qualification spécifique).

L'autorisation nationale de l'Etat membre traversé est requise avant de pouvoir agir en tant que chef de convoi. Certains Etats membres n'autorisent toutefois pas les chefs de convoi en l'absence des services de la Police, ou interdisent à tout particulier de régler la circulation.

7.2.2. Classification des escortes

Un transport exceptionnel peut susciter différents niveaux de risques vis-à-vis des autres utilisateurs en fonction de ses dimensions, de son poids et de la catégorie de route empruntée.

Ces lignes directrices recommandent les catégories d'escortes suivantes en fonction du risque :

Tableau 5 : Catégories d'escortes

	Type de route	Aucune escorte requise	Escorte de type A	Escorte de type B
Largeur (L)	Autoroutes	$L \leq 3,50$ m	$3,50 \text{ m} < L \leq 4$ m	$L > 4$ m
	Autres routes	$L \leq 3,25$ m	$3,25 \text{ m} < L \leq 3,50$ m	$L > 3,50$ m
Longueur (l)	Autoroutes	$l \leq 30$ m	$30 \text{ m} < l \leq 50$ m	$l > 50$ m
	Autres routes	$l \leq 27,5$ m	$27,5 \text{ m} < l \leq 32,5$ m	$l > 32,5$ m
Poids (non applicable au Danemark ¹)	Toutes les routes	Aucune exigence spécifique		

1. Au Danemark, tous les transports exceptionnels ont une limite de vitesse spécifique, mais ne doivent pas nécessairement être escortés.

Escorte de type A : au moins un véhicule pilote.

Escorte de type B : au moins :

- deux véhicules pilote, ou
- un véhicule pilote et une escorte policière ou équivalente (chef de convoi autorisé/certifié).

Remarques :

- Le tableau 5 est fourni à titre de recommandation générale. Il ne faut pas oublier que les définitions des autoroutes et autres routes peuvent varier entre Etats membres. La largeur de la route n'est pas le seul critère important : la densité du trafic, l'état de la route et la présence ou non d'un accotement stabilisé entrent aussi en ligne de compte.
- Si un transport routier exceptionnel correspond à plus d'une colonne du tableau, c'est le régime d'escorte le plus strict qui s'applique.
- Il faut toujours au moins une escorte et/ou un chef de convoi qualifié si le transport exceptionnel implique un non-respect des règles et signalisations générales de la circulation (vitesse limitée, dépassement interdit, circulation à sens unique, traversée d'un ouvrage d'art,...). Dans pareille situation, certains Etats membres exigent une escorte policière, tandis que d'autres demandent au moins un chef de convoi qualifié par véhicule pilote.
- Les sociétés d'escorte peuvent toujours ajouter des véhicules pilote au nombre spécifié dans le tableau. En règle générale, l'escorte de niveau "supérieur" peut toujours remplacer un modèle inférieur.

7.3. Véhicules pilote

Les véhicules pilote accompagnant un convoi exceptionnel constituent un avertissement supplémentaire essentiel pour les autres usagers (voir le Chapitre 6).

L'aspect standard et la visibilité des véhicules pilote contribuent à la sécurité routière. Si la personne chargée de l'escorte fait office de chef de convoi, elle devra adopter une apparence standard afin que son autorité soit aisément identifiée par les autres usagers.

Ces Lignes directrices axées sur les meilleures pratiques recommandent que les véhicules pilote soient conformes à la description ci-dessous (voir l'Annexe 7 pour les illustrations y afférentes) :

Un véhicule pilote motorisé doit avoir au moins quatre roues et offrir une bonne vision au conducteur. Il doit être pourvu de rétroviseurs externes des deux côtés afin d'optimiser la visibilité arrière et latérale. Il est en outre préférable d'avoir des vitres sur les flancs et à l'arrière du véhicule afin d'accroître la visibilité du conducteur. Le véhicule pilote ne peut pas faire partie intégrante des unités affectées au transport du chargement ou du véhicule exceptionnels.

• **Couleur du véhicule** : jaune (codes RAL 1003, 1004 ou 1023 ; voir l'Annexe 9).

• **Avant** : 0,5 m² de bandes diagonales (selon un angle de 45 à 60°) de 10-12 cm de largeur chacune. Couleur : rouge, de préférence rétro-réfléchissante, avec des bandes blanches rétro-réfléchissantes.

Un "conseiller-traffic" (dispositif de signalement constitué d'une rangée de 8 ampoules, voir l'illustration de l'Annexe 7) ou un ensemble de deux feux clignotants.

• **Arrière** : 0,5 m² de bandes diagonales (selon un angle de 45 à 60°) de 10-12 cm de largeur chacune. Couleur : blanche, de préférence rétro-réfléchissante, avec des bandes rétro-réfléchissantes rouges.

• **Côtés** : autocollants rétro-réfléchissants de part et d'autre, avec des formes en "flèches ouvertes" (voir l'Annexe 7).

Ces autocollants doivent mesurer au moins 1,00 m x 0,30 m. Couleur : rouge et blanc ou rouge et jaune. Les flèches doivent pointer vers l'avant du véhicule et mesurer 0,10 m de largeur.

• **Feux tournants/clignotants** :

Tout véhicule pilote doit être pourvu de deux feux oranges tournants/clignotants sur le toit - connectés à des circuits électriques indépendants afin d'éviter une panne simultanée – ou d'un feu clignotant de type 'barre' couvrant toute la largeur du toit.

• **Equipement** (exigences minimales) :

Huit cônes routiers, un extincteur et un canal de communication dédié en duplex intégral entre les véhicules pilote et le conducteur du transport routier exceptionnel. Cette liaison radio vocale doit être conforme à l'éventuelle licence radiophonique de l'Etat membre traversé, et permettre une utilisation en mains libres. Les téléphones mobiles ou dispositifs similaires ne peuvent être utilisés durant la conduite.

Remarque : Les feux d'avertissement ne peuvent être utilisés qu'en cas d'accompagnement actif d'un transport routier exceptionnel par un véhicule pilote.

7.4. Formation

Vu l'importante fonction d'avertissement d'une escorte, les Etats membres doivent réglementer l'aspect et l'équipement des véhicules pilote, ainsi que la formation et l'agrément du conducteur de l'escorte dans le cadre de la sécurité routière. La formation joue un rôle encore plus essentiel si le conducteur de l'escorte est autorisé à agir en qualité de chef de convoi.

7.4.1. Conditions générales

La formation des conducteurs de véhicules pilote doit inclure des éléments théoriques et pratiques, sanctionnés par un examen officiel sur ces deux aspects. Il convient de prévoir une formation spécifiquement adaptée à la fonction de l'escorte. Le volet pratique doit également inclure une formation en situation réelle.

7.4.2. Formation destinée aux conducteurs de véhicules pilote sans responsabilité de chef de convoi

Dans certains cas, les conducteurs de véhicules pilote peuvent n'avoir qu'une fonction d'avertissement et/ou veiller à la progression du transport exceptionnel, sans agir en qualité de chefs de convoi. Ce personnel doit néanmoins être qualifié.

La formation doit être axée sur les thèmes suivants :

- Terminologie et définitions liées au transport routier exceptionnel,
- Risques de circulation inhérents au transport routier exceptionnel,
- Règles et signaux de circulation,
- Droits, devoirs et responsabilités du personnel d'escorte,
- Familiarisation avec les procédures et exigences générales dans le cadre des transports routiers exceptionnels,
- Critères des véhicules pilote et de leur équipement,
- Traversée de tunnels et d'ouvrages d'art,
- Communication entre les conducteurs du transport routier exceptionnel et les véhicules pilote,
- Techniques d'escorte,
- Principes de conduite défensive – identification des manœuvres dangereuses des autres usagers et connaissance des contre-mesures,
- Informations géographiques pertinentes,
- Formation théorique.

7.4.3. Formation des chefs de convoi

Si le personnel d'escorte est appelé à diriger la circulation (par exemple pour bloquer l'accès d'un ouvrage d'art à d'autres véhicules ou arrêter le trafic aux carrefours) ou que le véhicule de transport routier exceptionnel doit manœuvrer en contradiction avec les règles de circulation, une qualification supplémentaire s'impose.

En plus de la formation dispensée aux conducteurs des véhicules pilote, les éléments suivants devront être couverts par le cours de Chef de convoi :

- Droits, devoirs et responsabilités du chef de convoi,
- Utilisation correcte de l'équipement adéquat et aptitude à diriger la circulation.

7.4.4. Certification régulière

Vu les responsabilités qu'entraîne l'escorte de transports routiers exceptionnels, les conducteurs des véhicules pilote et les chefs de convoi devraient faire l'objet de renouvellement régulier de leur certification.

7.4.5. Registre des conducteurs de véhicules pilote et des chefs de convoi

Les Etats membres devraient publier un registre actualisé et aisément accessible des conducteurs de véhicules pilote et chefs de convoi certifiés/qualifiés.

8. MACHINES AUTOMOTRICES

8.1. Grues mobiles et équipement similaire

Dans tous les Etats membres, les grues mobiles jouent un rôle important pour les opérations de construction, de réparation et de dépannage. De par leur fonction, il s'agit de véhicules très lourds et compacts, qui dépassent donc généralement les limites de poids autorisées dans la plupart des Etats membres. Ils dépassent en outre souvent les dimensions maximales autorisées.

Les grues mobiles doivent souvent être déplacées d'un site à un autre dans un bref délai, et leur disponibilité dépend de l'aptitude à obtenir rapidement les permis d'utilisation du réseau routier. Il en va de même pour les équipements similaires tels que les toupies à béton, les chariots élévateurs à bras articulé, etc. Il serait donc opportun pour l'économie européenne dans son ensemble que ces investissements importants puissent être déplacés aisément vers le lieu où ils sont nécessaires, ce qui permettrait d'optimiser les taux d'utilisation de l'équipement et de réduire les frais d'exploitation.

8.2. Remorques modulaires automotrices

Ces véhicules sont constitués de modules qui peuvent être attelés en diverses combinaisons afin de transporter un chargement indivisible. Ils se déplacent par le biais d'un groupe moteur fixé à l'un des modules, et sont généralement télécommandés.

La vitesse d'une remorque automotrice est très faible, et la distance parcourue est souvent limitée à la traversée de la route et/ou à de courts trajets sur la voie publique.

Vitesse:	5 km/h maximum (déplacement au pas) avec une télécommande manuelle, 25 km/h si le véhicule comporte un siège conducteur.
Escorte:	escorte policière ou véhicule pilote nécessaire.
Charge maximale de l'essieu:	15 tonnes (12 tonnes en Allemagne).
Permis:	pour chaque transport routier exceptionnel effectué.

8.3. Cadre des permis de transport routier exceptionnel pour machines automotrices

8.3.1. Charge de l'essieu

La charge maximale autorisée sur l'essieu moteur de véhicules destinés à la circulation internationale est de 11,5 tonnes. La plupart des Etats membres acceptent 12 tonnes sur tous les essieux - moteurs ou non - de grues mobiles et d'équipements similaires, même s'ils sont généralement pourvus de pneus uniques. Les systèmes de suspension ont également connu des améliorations considérables au fil des ans : les charges dynamiques de pointe sur les essieux ont été nettement réduites grâce à l'utilisation de suspensions hydrauliques. Pour ces raisons, le Groupe d'experts estime qu'une charge maximale autorisée de 12 tonnes par essieu ne devrait poser aucun problème sur la plupart des routes européennes.

8.3.2. Poids total

Le poids total de la plupart des grues mobiles et équipements similaires est généralement un multiple de 12 tonnes. Comme ils sont très souvent lourds et compacts, ces véhicules suscitent un risque considérable pour les ouvrages d'art. Le Groupe d'experts estime acceptable de limiter le poids total à 60 tonnes pour les autorisations permanentes et à 72 tonnes pour les corridors. Plusieurs Etats membres appliquent des limites inférieures en raison des contraintes inhérentes à leurs infrastructures.

Les machines automotrices dépassant 72 tonnes devraient faire l'objet d'un permis spécifique. Bien entendu, l'utilisation de certains ouvrages d'art et des routes serait exclue étant donné leur incapacité à supporter de tels poids. Chaque Etat membre devrait disposer d'un registre des gabarits de ces ouvrages d'art et des routes.

8.3.3. Longueur totale

Les engins automoteurs jusqu'à 20 mètres de longueur devraient être autorisés à circuler sans autorisation. Une autorisation devrait être nécessaire pour les véhicules de plus de 20 mètres. Certains Etats membres exigent en outre un test du comportement au virage (voir l'Annexe 2).

8.3.4. Largeur totale

La largeur standard des grues mobiles semble être de trois mètres. Le Groupe d'experts estime qu'il s'agit également d'une limite commune acceptable pour les déplacements de machines automotrices au sein de l'Union européenne.

8.3.5. Contrepoids (ballast)

Les grues mobiles ont souvent besoin de contrepoids (ballast) adaptés à la capacité de levage requise. Certains de ces contrepoids peuvent être transportés directement sur la grue même, mais pour les grues de grand format, les contrepoids sont souvent transportés sur un ensemble camion-remorque à ballast. Certains Etats membres autorisent les transports de ballast sous des conditions identiques à celles de la grue, c'est-à-dire moyennant un dépassement des limites de poids maximales autorisées. Les ensembles camion-remorque à ballast devraient être soumis au même régime (règlements, conditions) que les grues mobiles.

Certains Etats membres n'autorisent pas le transport du ballast en tant que transport routier exceptionnel.

Etant donné les considérations qui précèdent, le Groupe d'experts estime que la délivrance d'une autorisation de transport routier exceptionnel pour les engins automoteurs devrait respecter le cadre détaillé dans le tableau suivant.

Tableau 6
Cadre des autorisations relatives aux machines automotrices

	Aucune autorisation requise (1)	Autorisation permanente (2)	Corridor (3) (remarque : les corridors ne sont pas réalisables en Allemagne)	Autorisation à court terme	Remarques
Largeur	≤ 3 m	≤ 3 m	≤ 3 m	> 3 m	Impossible en Allemagne
Longueur globale	≤ 20 m	≤ 22 m	≤ 22 m	> 22 m	Impossible en Allemagne
Hauteur globale	≤ Dir. 96/53/CE	≤ Dir. 96/53/CE	≤ Dir. 96/53/CE	> Dir. 96/53/CE	Dir. 96/53/CE : max. 4 m
Poids	≤ 48 tonnes	48 < W ≤ 60 tonnes	≤ 72 tonnes	> 72 tonnes	Ballast impossible en Allemagne
Charge de l'essieu	≤ 12 tonnes	≤ 12 tonnes	≤ 12 tonnes	> 12 tonnes	

(1) Aucune autorisation requise : les Etats membres peuvent autoriser certains transports routiers exceptionnels en vertu de la Directive 96/53/CE (voir l'Article 4.3 de cette Directive).

(2) Autorisation permanente : voir le 3^{ème} paragraphe de la Section 3.4.

(3) Un corridor est un réseau routier prédéfini (voir le Chapitre 5). Les autorisations relatives à l'utilisation de corridors de transport routier exceptionnel peuvent être obtenues bien plus rapidement que les autorisations individuelles car le nombre d'autorités à consulter est minimal. Naturellement, le processus peut être ralenti par des circonstances spéciales, comme des travaux routiers.

ANNEXE 1 LIENS INTERNET ET ADRESSES UTILES

COMMISSION EUROPÉENNE

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/introduction_fr.htm

ÉTATS MEMBRES DE L'UE

1. AT - Austria

L'Autriche est constituée de 9 provinces autonomes (« Länder »). La gestion des demandes est du ressort des gouvernements provinciaux.

Responsabilité en matière de transports nationaux :

- l'office de la province où le point de départ est situé, ou
- l'office où le candidat est établi.

Responsabilité en matière de transports internationaux :

L'office de la province où l'itinéraire accède à l'Autriche.

1. Styrie

Formulaire de demande téléchargeable au format DOC.

Amt der Steirischen Landesregierung
Department 13B Transport
Grieskai 2, 8020 Graz
Tél. : +43 / 316 / 877 – 2917 ; Fax : +43 / 316 / 877 - 3427
<http://www.verkehrserver.steiermark.at/projekt/Sondertransporte.htm#>

2. Vienne

Formulaire de demande téléchargeable au format PDF.

Amt der Wiener Landesregierung
[Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten](#)
[12., Niederhofstraße 21](#)
[Erreichbarkeit](#)
[Antrag \(76-KB-PDF\)](#)
Einlaufstelle und Auskunft 1. Stock, Zimmer 121
Tél. : +43 / 1 / 811 14 - 92607 oder 92617; Fax : +43/ 1 / 811 14-99-92627
[E-mail: post.r@m46.magwien.gv.at](mailto:post.r@m46.magwien.gv.at)
<http://www.magwien.gv.at/verkehr/organisation/route.htm>

3. Tyrol

Formulaire et fiche d'information téléchargeables au format DOC.

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsrecht/transportbewilligung.shtml>

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr
Eduard-Wallnöfer-Platz 1
A-6020 Innsbruck
Tél. : +43 / 512 / 508 – 2454; Fax : +43 / 512 / 508 – 2455, <http://www.tirol.gv.at>

4. Vorarlberg

Informations de contact uniquement :

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/weitereinformationen/kraftfahrrecht/transportbewilligungen.htm

Formulaires téléchargeables aux formats DOC ou RTF à l'adresse :

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/antraege_formulare/verkehrsrecht-antraege.htm

Amt der Vorarlberger Landesregierung

[Verkehrsrecht](#)

Egon Hellebrandt

Tél. : +43 / 5574 / 511 – 21219

E-mail egon.hellebrandt@vorarlberg.at

5. Salzburg

<http://www.salzburg.gv.at/themen/ve/verkehr/gueterverkehr-2/ausnahmegenehmigungen/spezialtransporte.htm>

Formulaires téléchargeables au format PDF à l'adresse :

<http://www.salzburg.gv.at/service-2/formulare-service/verkehr-formular.htm>

Land Salzburg

KFZ-Prüfstelle

Postfach 527, A-5010 Salzburg

Tél. : +43 / 662 / 8042 - 5331 or 5332; Fax : +43 / 0662 / 8042 - 765313

E-mail : kfz@salzburg.gv.at

6. Carinthie

Amt der Kaertner Landesregierung

Abt.15-Umweltschutz und Technik

Flatschacher Straße 70

9020 Klagenfurt

E-mail : abt15.transport@ktn.gv.at

Formulaire téléchargeable au format PDF.

<http://www.ktn.gv.at/index.html> ; cliquez ensuite sur "Abteilungen", "Abteilung 15", " Kraftfahrwesen, Flugangelegenheiten, Sprengwesen", " Kraftfahrwesen " puis "Transportbewilligungen".

7. Haute-Autriche

Formulaires téléchargeables aux formats PDF, DOC et XLS.

<http://www.ooe.gv.at/formulare/verkehr/index.htm>

Amt der OÖ Landesregierung

Abteilung Straßenbau

Stabstelle

Gruppe Sondertransporte

Kärntnerstraße 12

4021 Linz

Tél. : 0732/7720 DW 12581, 12931, 12932, 12515

Fax : 0732 /7720 /12933

E-mail : sondertransporte.baus.post@ooe.gv.at

8. Burgenland

Formulaires téléchargeables aux formats PDF et DOC.

<http://e-government.bgld.gv.at/formulare/>

Amt der Bgld. Landesregierung

Europaplatz 1

7001 Eisenstadt

[Abteilung 8 - Straßen-, Maschinen- und Hochbau](#)

[Hauptreferat Maschinenbau](#)

Sondertransporte

Tél. : +43 / 2682 / 64304 – 255

E-mail : post.sondertransporte@bgld.gv.at

9. Basse-Autriche

Formulaires téléchargeables.

<http://www.noel.gv.at/Buergerservice/Formulare.htm#Verkehr>

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Landhausplatz 1

A-3109 St.Pölten

Tél. : +43 / 2742 / 9005 / 15840; Fax : +43 / 2742 / 9005 / 15844

E-mail : post.st1t@noel.gv.at

2. BE - Belgique

<http://www.mobilit.fgov.be>

3. BG - Bulgarie

nd

4. CY - Chypre

nd

5. CZ – République tchèque

nd

6. DE - Allemagne

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Baden-Württemberg	Frankreich (Rheinau-Freistett) (Neuried-Altenheim)	Landratsamt Ortenaukreis		Badstraße 20 D - 77652 Offenburg	+49.(0)781.805 9973	+49.(0)781.805 9640	
Baden-Württemberg	Frankreich (Kehl am Rhein)	Stadt Kehl am Rhein Amt für öffentliche Ordnung		Hauptstraße 85 D - 77694 Kehl am Rhein	+49.(0)7851.88 266	+49.(0)7851.88 262	
Baden-Württemberg	Frankreich (Sasbach)	Landratsamt Emmendingen Straßenverkehrsamt		Schwarzwaldstraße 4 D - 79301 Emmendingen	+49.(0)7641.451 465	+49.(0)7641.451 469	
Baden-Württemberg	Frankreich (Breisach) (Mülheim-Neuenburg) (Neuenburg)	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Straßenverkehrsbehörde		Stadtstraße 2 D - 79104 Freiburg i. Br.	+49.(0)761.2187 6610	+49.(0)761.2187 6699	
Baden-Württemberg	Frankreich (Weil am Rhein) Schweiz (Weil) (Weil-Friedlingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Weil Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79576 Weil am Rhein	+49.(0)7621.704 316	+49.(0)7621.704 125	
Baden-Württemberg	Frankreich (Iffezheim)	Landratsamt Rastatt Straßenverkehrsbehörde		Untere Wiesen 6 D - 76437 Rastatt	+49.(0)7222.381 3205	+49.(0)7222.381 3297	
Baden-Württemberg	Schweiz (Bad Säckingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Bad Säckingen Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79713 Bad Säckingen	+49.(0)7761.51 345	+49.(0)7761.5590 1921	
Baden-Württemberg	Schweiz (Waldshut-Tiengen) (Erzingen/Klettgau) (Stühlingen)	Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen Ordnungsamt/Straßenverkehrsamt		Wallstraße 26-28 D - 79761 Waldshut-Tiengen	+49.(0)7751.883 165	+49.(0)7751.883 127	
Baden-Württemberg	Schweiz (Neuhaus-Randen)	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis Straßenverkehrsamt		Am Hopfbühl 2 D - 78048 Villingen-Schwenningen	+49.(0)7721.913 7209	+49.(0)7721.913 8912	
Baden-Württemberg	Schweiz (Bietingen) (Rielasingen)	Landratsamt Konstanz Straßenverkehrsamt		Max-Stromeyer-Straße 47 D - 78467 Konstanz	+49.(0)7531.892 8711	+49.(0)7531.892 8776	
Baden-Württemberg	Schweiz (Konstanz)	Stadt Konstanz Bürgeramt Straßenverkehrsbehörde		Untere Laube 24 D - 78459 Konstanz	+49.(0)7531.900 750	+49.(0)7531.900 486	
Bayern	Österreich	Landkreis Lindau	Fr. Waller	Bregenzer Straße 35 D - 88131 Lindau	+49.(0)8382.270 235	+49.(0)8382.270 237	Carolin.Waller@landkreis-lindau.de
Bayern	Österreich	Oberallgäu	Fr. Joerg	Oberallgäuer Platz 2 D - 87627 Sonthofen	+49.(0)8321.612 328	+49.(0)8321.612 67 328	Christine.Joerg@lra-sf.bayern.de
Bayern	Österreich	Ostallgäu	Fr. Rettich, Hr. Haltmayer	Schwabenstraße 11 D - 87616 Marktoberdorf	+49.(0)8342.911 217	+49.(0)8342.911 553	schwerverkehr@lra-oal.bayern.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Bayern	Österreich	Garmisch-Partenkirchen	Fr. Ostler	Olympiastraße 10 D - 82467 Garmisch-Partenkirchen	+49.(0)8821.751 255	+49.(0)8821.72 330	Michaela.Ostler@lra-gap.de
Bayern	Österreich	Bad Tölz-Wolfratshausen	Fr. Zimmermann	Prof.-Max-Lange-Platz 1 bis 7 D - 82467 Bad Tölz	+49.(0)8041.505 258	+49.(0)8041.505 251	brigitte.zimmermann@lra-toelz.de
Bayern	Österreich	Miesbach	Hr. Feichtner	Rosenheimer Straße 3 D - 83714 Miesbach	+49.(0)8025.704 305	+49.(0)8025.704 352	alois.feichtner@lra-mb.bayern.de
Bayern	Österreich	Rosenheim	Fr. Sieland	Wittelsbacherstraße 53 D - 83022 Rosenheim	+49.(0)8031.392 5362	+49.(0)8031.392 9003	Marianne.Sieland@lra-rosenheim.de
Bayern	Österreich	Traunstein	Fr. Dürager	Gabelsberger Straße 8 D - 83278 Traunstein	+49.(0)861.58 498	+49.(0)861.58 513	jutta.duerager@lra-ts.bayern.de
Bayern	Österreich	Berchtesgadener Land	Hr. Riefer	Salzburger Straße 64 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.773 344	+49.(0)8651.773 217	georg.riefer@lra-bgl.bayern.de
Bayern	Österreich	STV Bad Reichenhall	Hr. Huber	Rathausplatz 1 und 8 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.775 237	+49.(0)8651.775 -213	peter.huber@stadt-bad-reichenhall.de
Bayern	Österreich	Altötting	Hr. Brugger	Bahnhofstraße 38 D - 84503 Altötting	+49.(0)8671.502 518	+49.(0)8671.502 540	schwertransport@lra-aoe.de
Bayern	Österreich	Rottal-Inn	Hr. Weidinger	Ringstraße 4 D - 84347 Pfarrkirchen	+49.(0)8561.20 830	+49.(0)8561.20 832	ronald.weidinger@rottal-inn.de
Bayern	Österreich	Passau	Hr. Hofbauer	Domplatz 11 D - 94032 Passau	+49.(0)851.397 374	+49.(0)851.49 05 95 374	josef.hofbauer@landkreis-passau.de
Bayern	Österreich	STV Passau	Fr. Zajic	Rathausplatz 2 und 3 D - 94032 Passau	+49.(0)851.396 389	+49.(0)851.396 -386	petra.zajic@passau.de
Bayern	Österreich und Tchechien	Freyung-Grafenau	Hr. Duschl	Wolfkerstraße 3 D - 94078 Freyung	+49.(0)8551.57 182	+49.(0)8551.57 244	max.duschl@lra.landkreis-frg.de
Bayern	Tchechien	Regen	Hr. Huy	Poschetsrieder Straße 16 D - 94209 Regen	+49.(0)9921.601 328	+49.(0)9921.97 00 23 28	verkehr@lra.landkreis-regen.de
Bayern	Tchechien	Cham	Hr. Ederer	Rachelstraße 6 D - 94314 Cham	+49.(0)9971.78 247	+49.(0)9971.78 443	verkehrsbehoerde@lra.landkreis-cham.de
Bayern	Tchechien	Schwandorf	Fr. Stopfer Fr. Gotzler	Rachelstraße 6 D - 92421 Schwandorf	+49.(0)9431.471 259	+49.(0)9431.471 134	barbara.stopfer@landkreis-schwandorf.de doris.gotzler@landkreis-schwandorf.de
Bayern		Neustadt a. d. Waldnaab	Hr. Rauch	Wernberger Straße 12 D - 92648 Vohenstrauß	+49.(0)9651.3202	+49.(0)9651.3791	jrauch@neustadt.de
Bayern	Tchechien	Tirschenreuth	Hr. Land	Mehring Straße 7 D - 95643 Tirschenreuth	+49.(0)9631.88 255	+49.(0)9631.88 304	juergen.land@tirschenreuth.de
Bayern	Tchechien	Wunsiedel i. F.	Hr. Molle	Jean-Paul-Straße 9 D - 95632 Wunsiedel i. F.	+49.(0)9232.80 217	+49.(0)9232.80 214 +49.(0)9232.80 9 217	bernd.molle@landkreis-wunsiedel.de
Bayern	Tchechien	Hof	Hr. Kemnitzer	Schaumberger Straße 14 D - 95032 Hof	+49.(0)9281.57 210	+49.(0)9281.57 466	Albrecht.Kemnitzer@lra-hof.bayern.de
Brandenburg		Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen		Lindenallee 51 D - 15366 Dahlewitz-Hoppegarten			
Mecklenburg-Vorpommern	Polen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr		Erich-Schlesinger-Straße 35 18059 Rostock	+49.(0)381.122 3314	+49.(0).381.122 3500	ismv@mvnet.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Niedersachsen		Stadt Emden	Herr de Boer	Frickensteinplatz 2 26721 Emden	+49.(0)4921.871250	+49.(0)4921.871701	stdeboer@emden.de
Niedersachsen		Landkreis Emsland Straßenverkehrsamt	Herr Egbrings	Ordeniederung 1 49716 Meppen	+49.(0)5931.44 2148	+49.(0)5931.44 3640	rainer.egbring@emsland.de
Niedersachsen		Landkreis Friesland	Herr Hinrichs	Postfach 12 14 26436 Jever	+49.(0)4461.919 8730	+49.(0)4461.919 8800	transport@friesland.de t.hinrichs@friesland.de
Niedersachsen		Landkreis Grafschaft Bad Bentheim Straßenverkehrsabteilung	Frau Poschmann- Matos	van-Delden-Straße 1-7 48529 Nordhorn	+49.(0)5921.961131	+49.(0)5921.961146	andrea.poschmann@grafschafft.de
Niedersachsen		Landkreis Leer Straßenverkehrsamt	Herr Backer		+49.(0)491.926 1404	+49.(0)491.926 1169	johann.backer@lkleer.de
Niedersachsen		Landkreis Leer, Außenst. Bunde	Frau Zeunert	Kirchring 2 26831 Bunde	+49.(0)4953.9235 13	+49.(0)4953.9235 35	zeunert@lkleer-svabunde.de
Niedersachsen		Stadt Nordenham	Herr Guhse		+49.(0)4731.84334	+49.(0)4731.84305	stadt@nordenham.de
Niedersachsen		Bez.Reg. Weser - Ems Dezernat 209	Herr Pundsack		+49.(0)441.799 2216	+49.(0)441.799 2174	richard.pundsack@br-we.niedersachsen.de
Niedersachsen		Stadt Wilhelmshaven Bürgerangelegenheiten/öff. Sicherheit und Ordnung	Herr Braje		+49.(0)4421.161415	+49.(0)4421.161531	haben keine E - Mail
Niedersachsen		Landkreis Wittmund Ordnungsamt	Herr Ottmanns		+49.(0)4462.861212	+49.(0)4462.861229	werner.ottmanns@lk.wittmund.de
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Steinfurt Ordnungsamt		Tecklenburgerstrasse 10 48565 Steinfurt	+49.(0)2551.69 2365 +49.(0)2551.69 2072	+49.(0)2551.69 2369	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Borken Fachbereich Verkehr		Burloerstr. 93 46325 Borken	+49.(0)2861.82 2027 +49.(0)2861.82 2031	+49.(0)2861.82 2016	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Kleve 3.2 Straßenverkehr		Nassauer Allee 15 – 23 47533 Kleve	+49.(0)2821.85 372 +49.(0)2821.85 378	+49.(0)2821.85 360 +49.(0)2821.85 708	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Viersen Straßenverkehrsamt		Rathausmarkt 3 41747 Viersen	+49.(0)2162.39 1548	+49.(0)2162.39 1556	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Heinsberg Straßenverkehrsamt		Valkenburgerstr. 45 52525 Heinsberg	+49.(0)2452.1336 47	+49.(0)2452.1336 96	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande und Belgien	Kreis Aachen Straßenverkehrsamt		Würselen Carlo-Schmid-Strasse 4 52146 Würselen	+49.(0)2405.697 253 +49.(0)2405.697 254	+49.(0)2405.697 174	
Nordrhein- Westfalen	Belgien	Kreis Euskirchen Straßenverkehrsamt		Jülicher Ring 32 538770 Euskirchen	+49.(0)2251.15 287	+49.(0)2251.15 494	
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Trier-Saarburg		Willy-Brandt-Platz 1 54290 Trier	+49.(0)651.715 0	+49.(0)651 / 715 201	kv@trier-saarburg.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Daun		Mainzer Straße 25 54550 Daun	+49.(0)6592.933 0	+49.(0)6592.985033	kv-daun@vulkaneifel.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südwestpfalz		Unterer Sommerwaldweg 40 – 42 66953 Pirmasens	+49.(0)6331.809 0	+49.(0)6331.809 300	kv@lksuedwestpfalz.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südliche Weinstraße		An der Kreuzmühle 2 76829 Landau in der Pfalz	+49.(0)6341.940 0	+49.(0)6341.940 500	kreisverwaltung@suedliche-weinstrasse.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Bitburg-Prüm		Trierer Str. 1 54634 Bitburg	+49.(0)6561.15 0	+49.(0)6561.15 247	webmaster@bitburg-pruem.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Germersheim		Luitpoldplatz 1 76726 Germersheim	+49.(0)7274.53 0	+49.(0)7274.53 229	kreisverwaltung@kreis-germersheim.de
Saarland		Landeshauptstadt Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde –		Großherzog-Friedrich- Straße 111 66121 Saarbrücken			
Saarland		Stadtverband Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde		Schlossplatz 6 – 7 66119 Saarbrücken			
Saarland		Landkreis Saarlouis - Straßenverkehrsbehörde –		Kaiser-Wilhelm-Straße 4 – 6 66740 Saarlouis			
Saarland		Mittelstadt Völklingen - Straßenverkehrsbehörde –		Postfach 10 20 40 66310 Völklingen			
Saarland		Landkreis Merzig-Wadern - Straßenverkehrsbehörde –		Bahnhofstraße 44 66630 Merzig			
Sachsen	Tschechien (GÜG Schönberg)	Landratsamt Vogtlandkreis	Herr Fickenschner		+49.(0)3765.53244	+49.(0)3765.53339	
Sachsen	Tschechien (GÜG Reitzenhain)	Landratsamt Mittlerer Erzgebirgskreis	Frau Baumann		+49.(0)3735.601 531	+49.(0)3735.22241 +49.(0)3735.601 533	
Sachsen	Tschechien (GÜG Oberwiesenthal)	Landratsamt Annaberg-Buchholz	Herr Hofmann		+49.(0)3733.832290	+49.(0)3733.832481	<i>(nur mit Ausnahmegenehmigung vom Zollamt)</i>
Sachsen	Tschechien (GÜG Zinnwald)	Landratsamt Weißeritzkreis	Herr Pohl		+49.(0)3504.6201331	+49.(0)3504.6201308	
Sachsen	Tschechien (GÜG Neugersdorf)	Landratsamt Löbau-Zittau	Herr Springer		+49.(0)3583.722316	+49.(0)3583.722338	
Sachsen	Polen (GÜG Ludwigsdorf)	Stadtverwaltung Görlitz	Frau Pache		+49.(0)3581.671883	+49.(0)3581.672134	
Schleswig-Holstein		Landeshauptstadt Kiel		Postfach 11 52 24099 Kiel	+49.(0)431.901 0	+49.(0)431.62008	
Schleswig-Holstein		Hansestadt Lübeck		Mühlendamm 12 23539 Lübeck	+49.(0)451.122 0	+49.(0)451.122 3388	
Schleswig-Holstein		Kreis Dithmarschen		Stettiner Straße 30 25746 Heide	+49.(0)481.97 0	+49.(0)481.97 1499	
Schleswig-Holstein		Kreis Ostholstein		Lübecker Straße 41 23701 Eutin	+49.(0)4521.788 0	+49.(0)4521.788 600	
Schleswig-Holstein		Kreis Schleswig-Flensburg		Flensburger Straße 7 24837 Schleswig	+49.(0)4621.87 0	+49.(0)4621.87 337	
Schleswig-Holstein		Kreis Nordfriesland		Marktstraße 6 25813 Husum	+49.(0)4841.67 0	+49.(0)4841.67 457	

7. DK - Danemark

<http://www.trafikken.dk> (Portail de la Direction routière [erhvervstransport]).
<http://www.politiet.dk> (Portail de la police).

8. EE - Estonie

nd

9. ES - Espagne

<http://www.dgt.es>

10. FI - Finlande

L'administration routière de Finlande (*Tiehallinto*) propose trois versions linguistiques de son site Internet sur les transports exceptionnels :

Version finlandaise <http://www.tiehallinto.fi/erikoiskuljetukset>

Version suédoise <http://www.tiehallinto.fi/specialtransporter>

Version anglaise <http://www.tiehallinto.fi/abnormaltransports>

11. FR - France

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/transp-excep/index.html>
(portail du Ministère de l'Équipement consacré aux transports exceptionnels)

12. GR - Grèce

nd

13. HU - Hongrie

nd

14. IE - Irlande

nd

nd: non disponible.

15. IT - Italie

ANAS s.p.a

Administration compétente pour les routes nationales

Direction		Adresse	Tél.	Fax
Direzione		V. Monzambano, 10 - 00185	06/44461	06/4456224 06/4454956 06/4454948 06/44700852
Province	Sous-province			
Ancona		V. Isonzo, 15 - 60124	071/5091	071/201559
Aosta		V. Grand Eyvia, 12 - 11100	0165/215311	0165/215331
Bari		V. Luigi Einaudi, 15 - 70125	080/5091111	080/5091437
	Foggia	Via Vittime Civili, 83 - 71100	0881/711341-2	0881/741433
	Lecce	V.le Gallipoli - 73100	0832/308119	0832/308119
Bologna		V.le Masini, 8 - 40126	051/6301111	051/244970
US Bologna		V.le Masini, 8 - 40126 Bologna	051/6089411	051/243996
	Trento - Autostrade	V.Amba Alagi, 24 - 39100 BZ	0471/289181	0471/282533
Cagliari		Via Biasi, 27 - 09131	070/52971	070/5297268
	Sassari	V.Carlo Felice, 1 - 07100	079/2830800	079/2830800
Campobasso		V. Genova, 54 - 86100	0874/772566	0874/96794
Catanzaro		V. E.De Riso, 2 - 88100	0961/531011	0961/725106
US Cosenza		Contrada Ligiuri - 87100	0984/308311	0984/36500
	Reggio Calabria	C.Racc. al Porto - 89100	0965/47991	0965/48421
	Salerno	Fratte loc. Matierno - 84100	089/484111	089/481420
	SA-RC	C.Racc. al Porto - 89100	0965/367111	0965/43816
Firenze		V.le dei Mille, 36 - 50131	055/56401	055/573497
Genova		V. Savona, 3 - 16129	010/54771	010/5477238
US Genova		V. Savona, 3 - 16129	010/594485	010/587355
L`Aquila		V. XX Settembre, 131 - 67100	0862/4351	0862/61983
	Pescara	V. Raffaello, 44 - 65124	085/42601	085/28429
Milano		P.zza Sraffa, 11 - 20136	02/582821	02/58313685
	Sondrio	V.Stelvio, 35 - 23100	0342/511096	0342/512335
Napoli		V.le Kennedy, 25 - 80125	081/7356111	081/7356312
	Salerno	Via Matierno, 6 - 84100	089/480221	089/274938
Palermo		V.le A De Gasperi, 247 - 90146	091/379111	091/521722
	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564111	095/7564234
	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564300	
	Trapani	V.M.Torre, 36 - 91100	0923/543503	0923/560436
	Enna	Contrada di Rupello - 94100	0935/26088	0935/26088
	Agrigento	V.le dei Templi - 92100	0922/401653	0922/24353
Perugia		V. XX Settembre, 33 - 06124	075/57491	075/5722929
Potenza		V. Nazario Sauro - 85100	0971/608111	0971/56531

Roma		V. B.Rizzieri, 142 - 00173	06/722911	06/72291452
Torino		V. Talucchi, 7 - 10143	011/473711	011/7420257
	Novara	V.S.Francesco, 8 - 28100	0321/622134	0321/622134
Trieste		V. Fabio Severo, 52 - 34127	040/5602111	040/577225
	Pordenone	V.Borgo San Antonio, 17 - 33170	0434/21176	0434/522153
	Udine	V.della Posta, 6 - 33100	0432/275711	0432/502356
Venezia		V. Millosevich, 49 - 30173 Mestre	041/2911411	041/5317321
	Belluno	V.le Europa, 71 - 32100	0437/9101	0437/942479

Autostrade per l'Italia S.p.A.⁴

Lieu	Adresse	Tél.	Fax
Roma	V. Bergamini, 50 - 00159	06/43631	06/43634089 06/43634090
Firenze	C.P. 2310 - 50100	055/4202111	055/4202734

⁴ L'Italie compte 24 sociétés autoroutières, représentées par l'*AISCAT* (adresses disponibles sur le site <http://www.aiscat.it>). *Autostrade per l'Italia S.p.A* est la plus importante de ces sociétés (50 % du réseau autoroutier total).

16. LT - Lituanie

nd

17. LU - Luxembourg

nd

18. LV - Lettonie

nd

19. MT - Malte

nd

20. NL - Pays-Bas

<http://www.rdw.nl/tet>

21. PL - Pologne

nd

22. PT - Portugal

nd

23. RO - Roumanie

nd

24. SE - Suède

- a) <http://www.vv.se/> (portail de l'Administration routière [Vägverket])
- b) http://www.vv.se/yrkestraf/regler/gods/vikt_dimension/transportdispens.htm
- c) http://www.vv.se/templates/page3_8666.aspx

Thomas Holmstrand

Coordinateur national – Transports exceptionnels / Transport public et trafic commercial

Direct : +46 31 63 52 48

Mobile : +46 70 513 52 08

Administration routière suédoise

781 87 Borlänge

Suède

Röda vägen 1

Téléphone : +46 771 119 119

Fax : +46 243 758 25

25. SI - Slovénie

nd

26. SK - Slovaquie

nd

27. UK – Royaume-Uni

<http://www.highways.gov.uk/business/>
www.esdal.co.uk

nd: non disponible.

AUTRES PAYS

1. CH - Suisse

nd

2. NO - Norvège

<http://www.vegvesen.no/donnadiesel/> (non dédié aux transports routiers exceptionnels ; questions liées aux transports commerciaux).

3. TR - Turquie

nd

**ANNEXE 2 : TESTS DE COMPORTEMENT EN VIRAGE
APPLICABLES AUX COMBINAISONS DE VEHICULES DE TRES GRANDE LONGUEUR**

CHAMP D'APPLICATION

Les tests de comportement en virage s'appliquent aux combinaisons de véhicules non chargés, destinées au transport de chargements exceptionnels indivisibles et relevant de l'une des catégories suivantes.

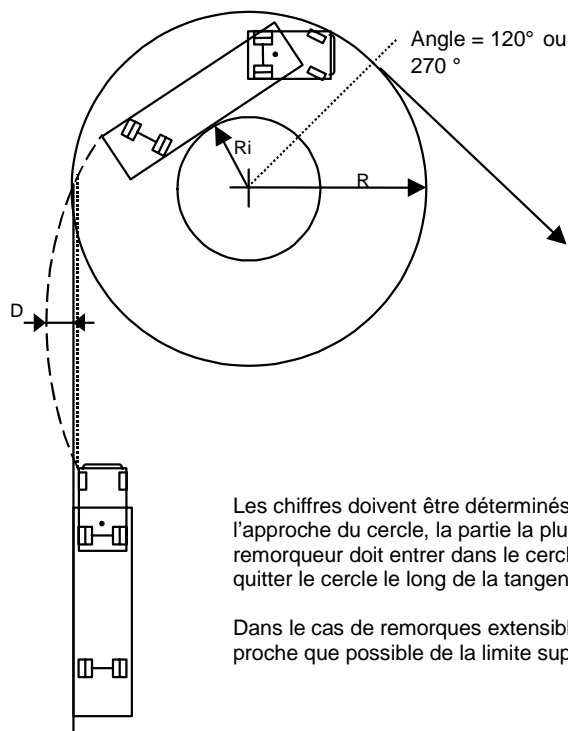
Catégorie	Longueur de la combinaison sans extension	Longueur de la combinaison en extension
1	≤ limite maximale autorisée	> 22,00 m
2	> limite maximale autorisée	

CARACTERISTIQUES REQUISES

Test	Longueur de la combinaison (LC)	R	Distance parcourue (= R - Ri)	Ri	D	Angle décrit
I	LC ≤ 17m	12,5 m	≤ 7,2 m	≥ 5,3 m	≤ 0,8 m	270°
II	17m < LC ≤ 20m	12,5 m	≤ 7,2 m	≥ 5,3 m	≤ 1,2 m	120°
III	20m < LC ≤ 23m	14,5 m	≤ 8 m	≥ 6,5 m	≤ 1,4 m	120°
IV	23m < LC ≤ 27m	16,5 m	≤ 9 m	≥ 7,5 m	≤ 1,7 m	120°
V	27m < LC ≤ 30m Direction manuelle autorisée	16,5 m	≤ 9 m	≥ 7,5 m	≤ 1,7 m	120°

Aucun test n'est prévu pour les combinaisons de véhicules de plus de 30 m de long.
Les combinaisons de véhicules conformes aux critères qui précèdent peuvent recevoir des autorisations à long terme.

EXECUTION



Explication des abréviations

R = Rayon externe
Ri = Rayon interne
D = Déport géométrique

Les chiffres doivent être déterminés au cours du trajet de la combinaison de véhicules. Pendant l'approche du cercle, la partie la plus large du véhicule doit suivre la tangente. Le véhicule remorqueur doit entrer dans le cercle en suivant le rayon sous son point d'angle maximal, puis quitter le cercle le long de la tangente.

Dans le cas de remorques extensibles, les tests doivent être effectués avec une LC aussi proche que possible de la limite supérieure du test en question.

ANNEXE 3 :
UTILISATION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

L'exemple du Royaume-Uni.

1. Le recours aux technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le cadre de la modernisation du gouvernement continue à faciliter l'accès aux données et à accélérer les procédures administratives – il devrait en être de même pour les transports routiers exceptionnels. Les Etats membres permettent d'ores et déjà d'accéder plus aisément, sur Internet, aux documents et ressources spécifiant les interlocuteurs à contacter pour l'obtention des autorisations.
2. Certains Etats membres vont encore plus loin en intensifiant l'usage de la technologie afin de rationaliser les procédures et d'accélérer les services proposés aux industries de transport et de la transformation. Le Royaume-Uni mène un projet visant à fournir des services électroniques dans le cadre des transports exceptionnels (ESDAL, 'Electronic Service Delivery of Abnormal Loads'). Les sociétés de transport routier exceptionnel bénéficieront dès lors d'une assistance pour l'organisation de leurs itinéraires ainsi que d'un système de notification automatique via Internet.
3. Pour l'heure, les procédures britanniques sont totalement manuelles, et basées sur l'utilisation de fax pour l'échange et la validation des informations. L'exploitation des TIC afin d'automatiser une part conséquente de ce processus apportera des avantages significatifs aux nombreuses parties prenantes ainsi qu'aux volumes annuels considérables de transports routiers. Les parties prenantes incluent les gouvernements centraux et les administrations locales, les concessionnaires d'infrastructures autoroutières, les propriétaires de structures privées, la police, les constructeurs et le secteur transport. Leur engagement jouera un rôle clé dans le succès du projet ESDAL.
4. Le Royaume-Uni demande aux sociétés assurant un transport routier exceptionnel jusqu'à 150 tonnes en charge, 6,1 mètres de large et 30 mètres de long de planifier et communiquer leur itinéraire, ainsi que de fournir les détails afférents au véhicule et au chargement auprès des différentes instances autoroutières et forces de police concernées par le trajet. Cette notification doit être effectuée au minimum deux à cinq jours ouvrables avant le passage. Les sociétés qui envisagent un transport routier exceptionnel dépassant ces poids ou dimensions – 'Special Order Loads' (charges de catégorie spéciale) – doivent demander une autorisation au gouvernement avant de pouvoir procéder au transport. Si le transporteur obtient l'autorisation requise, un itinéraire sera planifié et une autorisation sera délivrée.
5. Le contrat ESDAL – scindé en deux volets : conception/réalisation puis deux années d'exploitation – a été octroyé par le Royaume-Uni à une société privée le 30 avril 2004. Le volet de conception et de développement s'articule en quatre étapes, dont la clôture est prévue pour la fin de 2006.
6. L'introduction progressive du système parmi les sociétés de transport contribuera également à la gestion des changements demandés pour soumettre un projet efficace aux centaines d'interlocuteurs gouvernementaux et aux milliers de sociétés d'escorte. Le système existant – fondé sur des documents papier – continuera à fonctionner en parallèle pour les sociétés dépourvues d'accès à Internet.
 - **La Phase 1 – Hiver 2005** – inclut un système d'organisation de l'itinéraire sur Internet, répertoriant les informations de contact de toutes les instances autoroutières et forces de police à avertir en cas de transport routier exceptionnel. Ces données seront exhaustives et actualisées régulièrement. Cette phase fournit en outre les logiciels et matériels nécessaires pour les trois phases restantes. La société d'escorte pourra tracer l'itinéraire routier sur une carte d'un site Internet, où figureront les coordonnées de chaque autorité devant être avertie. Elle communiquera ensuite le trajet du transport exceptionnel aux autorités identifiées par le système ESDAL via le système de fax existant.
 - **La Phase 2** – fournit des outils spéciaux à l'intention des autorités gouvernementales chargées de traiter les transports routiers exceptionnels de 'catégorie spéciale', aux dimensions et poids particulièrement élevés. Elle inclut la rationalisation du système existant à l'aide de données optimisées et d'instruments informatiques tels que les cartes électroniques. Elle servira également de pilote pour la Phase 4.

- **La Phase 3** – permettra aux sociétés de convoyage d’envoyer des notifications pour tout transport routier exceptionnel empruntant l’itinéraire planifié, via un simple portail e-mail. Ces sociétés pourront enregistrer les détails relatifs à l’itinéraire et aux véhicules ; et lorsqu’un itinéraire aura été finalisé, le système générera une liste de toutes les autorités averties. Cette phase aura lieu dans le cadre d’un système entièrement automatisé qui réduira le nombre de fax envoyés, afin d’économiser du temps et de l’argent.
- **La Phase 4** – élargit les fonctionnalités, de sorte que les sociétés de convoyage puissent procéder à des évaluations indicatives de l’itinéraire, fondées sur une base de données nationale relative aux ouvrages d’art. Les instances autoroutières et policières fourniront des informations sur les capacités des ouvrages d’art et les autres contraintes telles que les travaux routiers. L’extension des fonctionnalités générée par cette phase encouragera davantage de sociétés de convoyage à utiliser le système, et leur permettra de planifier leur itinéraire en tenant compte des contraintes. Le nombre de notifications s’en trouvera réduit, étant donné qu’il y aura moins de rejets et de répétitions des demandes.

Une fois la conception et le développement d’ESDAL achevés, le développeur privé du système assurera l’exploitation d’ESDAL pendant deux ans avant de soumettre une nouvelle offre pour cette exploitation.

Pour les parties prenantes qui ne disposent pas encore d’un accès à Internet, le système existant – fondé sur des documents papier - restera opérationnel. Mais comme ESDAL est gratuit pour les utilisateurs, tous les transports routiers exceptionnels devraient être planifiés par ce système dans un proche avenir. Le site <http://www.esdal.co.uk> donne de plus amples informations.

L’exemple des Pays-Bas.

Les Pays-Bas sont en train de développer un système central de définition d’itinéraires et de délivrance d’autorisations fondé sur les TIC et baptisé ‘CROS’ (Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem). Lorsqu’il sera totalement opérationnel, le système CROS englobera toutes les données spécifiques à chaque autorité délivrante (environ 500).

Le système CROS déterminera l’itinéraire en fonction des paramètres spécifiés (point de départ et d’arrivée, poids et dimensions du transport), et indiquera l’autorité routière à contacter pour obtenir l’autorisation. Ce système sera bientôt opérationnel, au moment de l’introduction d’un ‘guichet unique’ par la loi aux Pays-Bas, qui permettra au RDW (administration routière néerlandaise) de gérer toutes les demandes de transports routiers exceptionnels.

Dans sa phase finale, CROS offrira aux candidats un accès contrôlé au Système, afin qu’ils puissent préparer leur autorisation.

ANNEXE 4 :
FORMULAIRE DE CANDIDATURE POUR UN TRANSPORT ROUTIER EXCEPTIONNEL

1. Informations générales

RESERVE A L'ADMINISTRATION		
Numéro de client* :		
Numéro de fichier/référence* :		
A COMPLETER PAR LE CANDIDAT		
Nom du candidat :	Nom du transporteur :	
Rue, numéro :	Rue, numéro :	
Localité :	Localité :	
Code postal :	Code postal :	
Pays :	Pays :	
Téléphone :	Téléphone :	
Fax :	Fax :	
E-mail :	E-mail :	
Pays d'immatriculation du véhicule (si différent)		
Date du transport :	Du (jj/mm/aaaa)	Au (jj/mm/aaaa)
Certifié sincère Date (jj/mm/aaaa):	Nom du candidat :	Signature du candidat (inutile en cas d'envoi par e-mail) :

2. Informations relatives au transport

	Véhicule à vide	Chargement	Véhicule chargé
Longueur (m)			
Largeur (m)			
Hauteur (m)	(total / plateau de charge) /		
Masse (tonnes)			
Porte-à-faux arrière (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Porte-à-faux avant (véhicule motorisé) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Porte-à-faux avant (barre de traction) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	

Compléter le tableau 3 en cas de dépassement de la masse maximale autorisée ; sinon, passer au tableau 4.

3. Informations relatives aux essieux

Essieu n°	Entraxe d'essieux	Charge de l'essieu	Essieu n°	Entraxe d'essieux	Charge de l'essieu
1	mm	tonnes	10	mm	tonnes
2	mm	tonnes	11	mm	tonnes
3	mm	tonnes	12	mm	tonnes
4	mm	tonnes	13	mm	tonnes
5	mm	tonnes	14	mm	tonnes
6	mm	tonnes	15	mm	tonnes
7	mm	tonnes	16	mm	tonnes
8	mm	tonnes	17	mm	tonnes
9	mm	tonnes	18	mm	tonnes

4. Informations relatives au véhicule

Type (1)	N° d'immatriculation	N° SERT (2)	Type (1)	N° d'immatriculation	N° SERT (2)
<input type="checkbox"/> Tracteur			<input type="checkbox"/> Semi-remorque		
<input type="checkbox"/> Camion			<input type="checkbox"/> Remorque à barre de traction		
<input type="checkbox"/> Tracteur ballasté			<input type="checkbox"/> Diabolo		
<input type="checkbox"/> Engins automoteurs					

(1) Veuillez cocher la case appropriée

(2) Veuillez spécifier le numéro SERT dans les cas suivants :

- transport/véhicule (combinaison) de très grande longueur et/ou
- remorques extensibles
- transports dépassant la masse et la charge d'essieu maximales autorisées et/ou
- véhicule modulaire

Veuillez renvoyer ce formulaire de candidature par e-mail à

Toute erreur imputable à une écriture illisible relève de la responsabilité du candidat.

5. Informations relatives au chargement et à l'itinéraire

Chargement	Brève description du chargement	
<input type="checkbox"/> Chargement divisible <input type="checkbox"/> Chargement indivisible	Motif de l'indivisibilité :	

Itinéraire	Point de chargement	
	Trajet / itinéraire Point de sortie - pays 1 Point d'entrée - pays 2 Point de sortie - pays 2 Point d'entrée - pays 3 Point de sortie - pays 3 Point d'entrée - pays 4 Point de sortie - pays 4 Point d'entrée - pays 5	
	Point de déchargement	

Remarque : Si la distance directe entre les points de chargement et de déchargement est supérieure à 65 km, le candidat devra confirmer et justifier l'impossibilité ou l'inadéquation économique d'autres modes de transport.

Le cas échéant, veuillez décrire le trajet de retour à vide.

Veuillez renvoyer ce formulaire de candidature par e-mail à
 Toute erreur imputable à une écriture illisible relève de la responsabilité du candidat.

**ANNEXE 5 :
FORMULAIRE SERT**

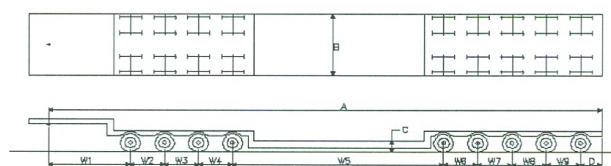
SERT
**(Immatriculation européenne spéciale des camions et
remorques)**

SERT Special European Registration Trailer

IKS (Individueel Keuren Speciaal)
 POSTBUS 777 – 2700 AT ZOETERMEER
 Tel. +31 (0)79 345 8302 – Fax +31 (0)79 345 8034

SERT DOCUMENT NUMBER : **SERT 00042 NL**

Make : Scheuerle
 Type/version : S0SEU18S4R5
 VIN : see annex



A Centre of kingpin/towing eye to rear of trailer	min.	20360 max.	36360 (mm)
B Width	min.	3000 max.	6600 (mm)
C Height of loading platform in riding position	min.	740 max.	(mm)
D Overhang rear	min.	950 max.	(mm)
Specific design of loading platform	vesselbed	extendible and telescopic (width)	
Total weight unladen trailer	min.	49820 max.	61940 (kg)
King pin			3,5 inch
King pin D-value			280 (kN)
Towing eye diameter			N.A. (mm)
Towing eye D-value			N.A. (kN)

Turning behaviour

Vehicle meets RDW/TET regulation ONTH/N-03NL

Details :

Stroke of suspension = -325 / +325 mm
 Width extendible vesselbed with loading possibility on the bottomflange of the beams.

SERT 00042 NL

SERT Special European Registration Trailer

Individueel Keuren Speciaal
 POSTBUS 777 – 2700 AT ZOETERMEER
 Tel. +31 (0)79 345 8302 – Fax +31 (0)79 345 8034

Appendix modulaire vehicle

Only valid in connection to SERT document number : SERT 00042 NL			
Vehicle consists of the modules below	Identification numbers of permitted parts per module		
Gooseneck/ drawbar	W09891XXX4PS17011, W09898XX75PS17011		
Axle bogie	W09891XX04PS17034, W09891XX24PS17035		
Adapter	XMREUR01140000624		
Loading platform 2 optional	XMREUR01340000624	4400	Weight (kg)
Loading platform 3 optional	XMREUR01440000624	1400	Weight (kg)
Loading platform 4 optional	XMREUR01540000624	1680	Weight (kg)
Loading platform 5 optional	XMREUR01640000624	2040	Weight (kg)
Loading platform 6 optional	XMREUR01740000624	2600	Weight (kg)
Adapter	XMREUR01240000624		
Axle bogie	W09891XX54PS17031, W09891XX94PS17033, W09891XX74PS17032, W09891XX44PS17036		

Conditions

- The use of the modular composed vehicle on public roads is only permitted if:
- in the accompanying, valid, permit the applicable SERT document number is denoted;
 - for each axle bogie a valid vehicle registration document is present;
 - the vehicle is composed according to the SERT drawing (optional parts may be left out)
 - each used vehicle module is mentioned in the summary of permitted parts above

Substitutes appendix dd.

Date : 25-10-2005

The General Director of RDW
 on his behalf,
 Head of the Department Special Individual Approval
 M. Uttien

SERT AF2005

ANNEXE 6 :
CORRIDORS DE TRANSPORTS ROUTIERS EXCEPTIONNELS :
EXEMPLES NORDIQUES

1. DANEMARK

1.1 Le Réseau danois pour charges lourdes

Une grande partie du réseau routier danois est préclassifiée pour le transport de charges lourdes. Cela signifie que la classification des ponts et chaussées dans ces segments est accessible au public. Pour le reste du réseau, la classification des routes est effectuée à chaque demande de transport routier exceptionnel si cela s'avère nécessaire.

Le Réseau danois pour charges lourdes englobe toutes les autoroutes de l'Etat et la plupart des routes de Comtés, mais presque aucune route municipale. Une carte de ce Réseau est disponible sur le site <http://www.trafikken.dk> – “erhvervstransport”. Elle est utilisée par la police pour l'administration des demandes d'autorisation et l'inspection du trafic, ainsi que par les sociétés de transport pour l'organisation de leurs itinéraires.

1.2 Procédure de demande pour les autorisations de transport routier exceptionnel

Les sociétés de transport souhaitant procéder à un transport routier exceptionnel doivent introduire une demande d'autorisation de transport. La candidature requiert les documents suivants :

- Certificats de l'Office danois d'inspection des véhicules moteur, pour les véhicules effectuant du transport de marchandises ;
- Un certificat de classification du transport, délivré par la Direction routière danoise.

Ces documents doivent accompagner le formulaire de demande, envoyé aux services de police locaux. La police traitera la demande et, avant de délivrer les autorisations de transport, vérifiera auprès des autorités routières concernées si

- l'itinéraire de transport envisagé englobe des routes non comprises dans le Réseau danois pour charges lourdes ;
- le transport dépasse la classe 100 ;
- les routes envisagées conviennent à la classification du transport.

Pour quelque 90 % des candidatures, la police est en mesure de délivrer les autorisations sur la base des informations disponibles via la carte du *Réseau danois pour transports exceptionnels* et le registre de contrôle des infrastructures, ainsi qu'à partir des connaissances qu'ont les candidats de l'itinéraire de transport.

Les autorisations générales d'utilisation du *Réseau danois pour transports exceptionnels* sont toujours délivrées par la police sans consultation des instances routières.

Pour qu'un transport lourd puisse traverser un pont, la classification de ce dernier doit être supérieure ou égale à celle du transport en matière de ponts.

Pour qu'un transport lourd puisse emprunter une route, la classification de celle-ci doit être supérieure ou égale à la classification du transport relative aux routes.

Les autorisations générales relatives aux transports lourds ne sont délivrées que pour des transports de classe 100 maximum (ce qui équivaut à un poids brut d'environ 100 tonnes), et essentiellement pour la conduite le long du *Réseau danois pour transports exceptionnels*.

Les autorisations de transport délivrées par la police mentionnent les conditions spéciales requises pour acheminer le transport : créneaux horaires pour la conduite, notification des responsables des ouvrages d'art, vitesse du transport, couloir à emprunter, véhicules d'escorte, escorte policière, etc.

1.3 Responsabilité des autorités routières du Danemark

La classification des transports est assurée par la Direction routière danoise pour l'ensemble du secteur routier en cas de demande des sociétés de roulage. La configuration du transport est encodée dans un programme informatique, qui calcule la classification relative aux ouvrages d'art et routes. Le certificat y afférent est ensuite envoyé au candidat par fax ou par e-mail. Les demandes sont traitées en l'espace d'un jour ouvrable.

Le formulaire de candidature peut être téléchargé ou complété en ligne via un portail Internet (adresse : <http://www.trafikken.dk>).

Recommandations pour la police

Si la police ne peut délivrer les autorisations relatives à un transport en raison du dépassement de certains critères, elle doit demander une recommandation aux autorités compétentes pour les ouvrages d'art et routes empruntés. Chacune d'entre elles ne répondra qu'aux demandes concernant la section qui lui incombe. Ainsi, la Direction routière danoise ne doit répondre qu'aux demandes portant sur les ouvrages d'art et chaussées du *Réseau d'autoroutes de l'Etat du Danemark*.

Pour élaborer sa recommandation, l'autorité évalue la classification des ouvrages d'art critiques en fonction du transport proprement dit. Si nécessaire, elle peut spécifier des conditions particulières, par exemple une réduction de la vitesse et/ou des restrictions par rapport à la circulation générale au moment du passage.

La situation est similaire pour les routes. L'évaluation porte en outre sur l'éventuelle usure de la route imputable au transport. Ces informations devraient aussi être disponibles sur des cartes thématiques du portail Internet susmentionné (<http://www.trafikken.dk>).

1.4 Système de classification danois pour le transport routier

Au Danemark, l'administration des transports exceptionnels, y compris la délivrance des autorisations de transport, repose sur le système de classification appliqué par toutes les autorités routières danoises et développé par la Direction des Autoroutes de l'Etat du Danemark.

Le Système de classification danois pour les transports routiers se décline en trois volets :

- classification des ouvrages d'art ;
- classification des chaussées ;
- classification des transports.

La classification des ouvrages d'art indique la force portante de chaque pont individuel. Normalement, un ouvrage d'art n'est classifié qu'une seule fois, et cette démarche relève de la responsabilité de l'administration qui l'a en charge.

L'objectif est d'attribuer à tous les ouvrages d'art du *Réseau autoroutier de l'Etat du Danemark* la Classe 100 minimum, ce qui correspond à une force portante de 100 tonnes de poids brut. Quelques ouvrages du Réseau autoroutier relèvent encore d'une classe inférieure. Ils font l'objet d'analyses en vue d'accroître leur classification, via des calculs plus pointus, des consolidations, voire un remplacement.

Tous les calculs destinés à la classification des ouvrages d'art sont consignés au sein de DANBRO, système danois de gestion des ponts utilisés au Danemark depuis 1985 et désormais appliqué par plusieurs instances d'Europe et d'Extrême-Orient. Il existe quatre classifications pour chaque ouvrage d'art : l'une est la classification générale, tandis que les trois autres sont optionnelles et incluent des conditions particulières pour le transit : réduction de la vitesse, couloirs à emprunter, restrictions pour la circulation simultanée sur le pont, etc.

La classification des chaussées est traditionnellement associée à la classification des ouvrages d'art au sein du tronçon concerné. Pour le *Réseau autoroutier de l'Etat du Danemark*, les chaussées sont généralement de classe 100. Cela correspond approximativement à l'usure de la route générée par 15 minutes du trafic intense annuel moyen en journée ouvrable, exprimé en équivalent de charges de 10 tonnes sur l'essieu. Si le trafic général d'un tronçon routier est supérieur à la moyenne du Réseau autoroutier de l'Etat, une classification optionnelle sera calculée et pourra éventuellement déboucher sur

un niveau plus élevé. La classification du tronçon de chaussée équivaldra à la plus élevée des deux évaluations.

La classification des transports correspond à la mesure de la charge/de l'usure subie par les ouvrages d'art et chaussées à la suite du transport.

Chaque transport entraîne le calcul de deux classifications : une pour les ouvrages d'art et une pour les chaussées. La classification du transport équivaut au plus élevé de ces deux chiffres, et est utilisée par la police pour l'administration des demandes d'autorisation de transport. Mais comme les configurations d'essieux et les marchandises transportées peuvent varier considérablement, il est nécessaire d'évaluer chaque classification individuellement pour chaque configuration.

2. FINLANDE

2.1 Réseau routier finlandais pour les transports exceptionnels de très grande longueur

Le réseau routier finlandais pour les transports exceptionnels de très grande longueur est une section prédéfinie du réseau routier spécifiquement affectée aux transports exceptionnels de très grande longueur. La prise en compte préalable des besoins et exigences inhérents aux transports routiers exceptionnels n'est pas nécessairement coûteuse, mais par la suite, il est souvent très onéreux, voire impossible, de rectifier les erreurs commises durant les phases de planification ou de construction.

Il est essentiel de garder les critères des transports routiers exceptionnels à l'esprit et d'en tenir compte lors de la planification de nouveaux tronçons routiers et systèmes de transport. Or, les planificateurs manquent fréquemment d'informations sur les besoins et critères des transports routiers exceptionnels. La Finlande a donc développé un ensemble de valeurs et d'instructions standard pour le dimensionnement des infrastructures routières.

2.2 Principes

L'administration routière finlandaise entretient et développe le réseau routier destiné aux transports exceptionnels de très grande longueur en collaboration avec les municipalités. Les obstructions du réseau en hauteur et en largeur ont été relevées, déplacées, ou rendues faciles à supprimer provisoirement ou à contourner. Par voie de conséquence, les transports exceptionnels de très grande longueur en Finlande peuvent être acheminés plus aisément, plus rapidement et avec moins de perturbations pour le reste du trafic.

La hauteur de transport sans entrave sur ce réseau est de 7,0 mètres ; la largeur sans entrave est de 7,0 mètres sur les routes publiques et les routes de base, et de 6,0 mètres sur les autres rues et routes privées. En cas de circulation sur le réseau, une autorisation de transport routier exceptionnel est nécessaire et toutes les réglementations afférentes aux transports routiers exceptionnels sont applicables.

2.3 Classification

Sur le plan administratif, le réseau routier inclut les routes publiques, municipales et privées. En dehors des agglomérations, il se déploie essentiellement le long des routes nationales et de leurs routes parallèles. Sur le plan fonctionnel, le réseau routier est scindé en 4 catégories :

- Itinéraires de base : itinéraires entre les plus grandes usines et les ports principaux ;
- Itinéraires locaux : itinéraires menant à des zones industrielles locales ou à d'autres destinations où les transports routiers exceptionnels sont très probables ;
- Itinéraires pour transformateurs lourds : itinéraires entre la gare ferroviaire la plus proche et une station de transformation ;
- Autres itinéraires.

**ANNEXE 7 :
MARQUAGE DU CHARGEMENT ET DES VEHICULES D'ESCORTE**





Directeur de la circulation

ANNEXE 8 : DEFINITIONS

Les définitions de ce chapitre doivent être lues en combinaison avec les Directives CE et autres normes internationales ci-après :

Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international *Journal officiel L 235 , 17/09/1996 P. 0059 – 0075* ;

Directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juillet 1997, concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, et modifiant la directive 70/156/CEE *Journal officiel L 233 , 25/08/1997 P. 0001 – 0031*;

Directive 97/68/CE du 16 décembre 1997, du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers *Journal officiel L 059 , 27/02/1998 P. 0001 – 0086*;

Normes ISO 612-1978, 15031978 Véhicules routiers -- Dimensions des automobiles et véhicules tractés -- Dénominations et définitions.

Transport routier exceptionnel

Véhicule ou combinaison de véhicules sans chargement ou doté d'un chargement indivisible, qui ne peut être transporté qu'en dépassant au moins l'une des dimensions maximales ou le poids d'essieu, de bogie ou de l'ensemble autorisé par la Directive 96/53/CE ainsi que la législation nationale.

Véhicule exceptionnel/véhicule surdimensionné

Véhicule dont la structure dépasse au moins l'une des dimensions maximales ou le poids d'essieu, de bogie ou de l'ensemble (pour les véhicules non chargés) autorisé par la Directive 96/53/CE ainsi que la législation nationale.

Essieu

Pièce axiale (ou pièces axiales en cas de suspension indépendante) incluant deux roues, alignée(s) perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule.

Entraxe d'essieu

Intervalle entre les essieux, mesuré perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule.

Tracteur ballasté

Véhicule à moteur doté d'un ballast et destiné à tracter ou à pousser une remorque avec barre de traction, dans le cadre d'un transport exceptionnel lourd.

Convoi

Groupe constitué d'au moins deux transports routiers exceptionnels circulant l'un derrière l'autre.

Diabolo

Un diabolo est un avant-train permettant :

- 1) d'atteler une semi-remorque à un véhicule tracteur. Le diabolo supporte la charge de la partie frontale de la semi-remorque. Lorsqu'une semi-remorque est attelée à un diabolo, elle est considérée comme une remorque avec barre de traction.
- 2) de soutenir la partie arrière (finale) d'un long chargement indivisible, lorsque le chargement sert de châssis à la remorque.
- 3) d'atteler une semi-remorque de transport routier exceptionnel à un véhicule tracteur. Le diabolo

distribue la charge de la semi-remorque vers l'essieu d'attelage du véhicule tracteur et l'essieu (les essieux) du diablo.

Remorque à barre de traction (Directive 97/27/CE)

Véhicule tracté comportant au moins deux essieux et équipé d'un dispositif de remorquage, qui contrôle la direction de l'essieu frontal (des essieux frontaux, le cas échéant). Le dispositif de remorquage peut se déplacer verticalement par rapport à la remorque, et ne transmet pas de forces verticales significatives au véhicule remorqueur.

Véhicule d'escorte

Véhicule à moteur escortant un transport routier exceptionnel le long de son itinéraire. Il doit veiller à assurer la visibilité du transport routier exceptionnel, et se place à l'arrière ou à l'avant du transport selon le type de route.

Point avant extrême d'un véhicule

Lorsque le véhicule se trouve sur une chaussée horizontale, il s'agit du point où un plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule touche l'avant du véhicule non chargé.

Porte-à-faux avant

Distance mesurée horizontalement et parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, entre deux plans transversaux passant par le point avant extrême du chargement et celui du véhicule.

Poids brut du véhicule

Pour un véhicule à moteur, il s'agit de la somme des poids transmis à la surface de la route par l'ensemble des roues du véhicule ; et pour une remorque, il s'agit de la somme des poids transmis à la surface de la route par l'ensemble des roues de la remorque ainsi que de tout poids de la remorque imposé au véhicule remorqueur.

Groupe d'essieux (Directive 97/27/CE)

Combinaison de deux ou plusieurs essieux faisant partie d'un bogie.

Chargement indivisible (Directive 96/53/CE)

Chargement qui, dans l'optique d'un transport routier, ne peut être divisé en deux ou plusieurs chargements sans dépenses excessives ou risques de dommages et qui, en raison de ses dimensions ou de sa masse, ne peut être transporté par un véhicule conforme à la Directive 96/53/CE ou à la législation nationale.

Poids maximal autorisé

Poids maximal que peut atteindre un véhicule chargé dans le trafic international.

Grue mobile

Machine de levage et de manutention.

Remorque modulaire

Tout véhicule remorqué, dont la mise en circulation routière requiert une autorisation spécifique, constitué de modules interconnectables et interchangeable. Les modules peuvent être assemblés de diverses manières.

Guichet unique ('One-stop shop' ou OSS)

Le guichet unique permet aux candidats de demander et d'obtenir une autorisation de transport routier exceptionnel pour l'ensemble de l'itinéraire à partir d'un seul point de contact.

Hauteur globale

Distance verticale maximale entre la surface de la route et un plan horizontal touchant le point le plus haut de la combinaison véhicule/charge.

Longueur globale

Lorsque le véhicule chargé se trouve sur une chaussée horizontale, la longueur globale correspond à la distance entre les deux plans verticaux perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule et touchant les points avant et arrière extrêmes de la combinaison véhicule/chargement.

Essieu pendulaire

Combinaison de deux ou plusieurs essieux disposés sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule, et assurant une répartition uniforme de la charge sur toutes les roues (remarque : les roues jumelées sont considérées comme une seule roue).

Autorisation

Document délivré par les instances publiques et autorisant un transport routier exceptionnel à emprunter les routes publiques ou, dans certains Etats membres, les routes privées.

Escorte policière

Force de police escortant un transport routier exceptionnel le long de son itinéraire.

Escorte privée

Particulier escortant un transport routier exceptionnel le long de son itinéraire.

Point arrière extrême d'un véhicule

Lorsque le véhicule se trouve sur une chaussée horizontale, il s'agit du point où un plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule touche l'arrière du véhicule non chargé.

Porte-à-faux arrière

Distance mesurée horizontalement et parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, entre deux plans transversaux passant par le point arrière extrême de la charge et celui du véhicule.

Engins automoteurs (Directive 97/68/CE)

Tout engin mobile, équipement industriel transportable ou véhicule avec ou sans carrosserie, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, propulsé par un moteur à combustion interne.

Remorque modulaire automotrice

Une remorque modulaire à autopropulsion est constituée de modules pouvant être assemblés de diverses manières afin de transporter une charge indivisible.

Semi-remorque (Directive 97/27/CE)

Véhicule conçu pour être attelé à un véhicule motorisé ou à un diabololo, et imposant une partie substantielle de son poids au véhicule à moteur ou au diabololo.

Porte-à-faux latéral

Distance entre le point le plus large du véhicule et le point le plus large du chargement, mesurée parallèlement à l'axe latéral du véhicule.

Machine remorquée

Véhicule remorqué non motorisé, qui n'est pas conçu ni équipé pour transporter des marchandises ou des personnes.

Tracteur

Véhicule de remorquage d'une semi-remorque.

Chef de convoi

Particulier ayant suivi la formation de directeur de la circulation pour transport routier exceptionnel et auquel les autorités nationales ont délivré une autorisation de directeur de la circulation. Il a le droit légal de diriger et d'arrêter le reste du trafic, ainsi que de donner des instructions aux autres usagers.

Remorque (ou véhicule remorqué) (Directive 97/27/CE)

Véhicule dépourvu d'autopropulsion, conçu et construit pour être remorqué par un véhicule motorisé.

Combinaison de véhicules (Directive 96/53/CE)

Train routier ou véhicule articulé constitué d'un véhicule motorisé et d'une remorque, ou d'un véhicule motorisé et d'une machine remorquée (remarque : cette définition donnée par le Groupe d'experts va plus loin que la Directive 96/53/CE et inclut les machines remorquées/à autpropulsion).

Hauteur du véhicule

Distance verticale maximale entre la surface de la route et un plan horizontal touchant le point culminant du véhicule.

Longueur du véhicule

Lorsque le véhicule se trouve sur une chaussée horizontale, il s'agit de la distance entre les deux plans verticaux perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule et touchant ses points avant et arrière extrêmes.

Largeur du véhicule

Lorsque le véhicule se trouve sur une chaussée horizontale, il s'agit de la distance entre les deux plans verticaux parallèles à l'axe longitudinal du véhicule, et touchant ses côtés gauche et droit quand il est déployé.

Feu d'avertissement

Feu orange clignotant ou rotatif, conforme au Règlement 65 de l'Accord CEE-ONU concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

Empattement

Semi-remorques : distance entre les centres du pivot d'attelage et du groupe d'essieux arrière.

Autres véhicules : distance entre les centres des groupes d'essieux avant et arrière

ANNEXE 9 :
LISTE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES

CEE-ONU	Commission économique des Nations unies pour l'Europe
CROS	(<i>Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem</i> , système central néerlandais de définition d'itinéraires et d'octroi d'autorisation)
DANBRO	Système danois de gestion et d'entretien des ouvrages d'art
ESDAL	Services électroniques dans le cadre de chargements exceptionnels
ETRTO	Organisation Technique Européenne du Pneu et de la Jante
LED	Diode électroluminescente
NIV	Numéro d'identification du véhicule
OSS	'One-Stop Shop', Guichet unique
PBR	Poids brut de la remorque
PBV	Poids brut du véhicule
PDF	Portable Document Format (format de document portable)
RAL	'Reichsausschuss fuer Lieferbedingungen' (instance de contrôle des normes commerciales). Le tableau RAL compte environ 210 couleurs. Celles-ci sont définies par un code de 4 chiffres, dont le premier indique la gamme de couleurs.
RDW	Administration routière des Pays-Bas
SERT	Immatriculation européenne spéciale des camions et remorques
UE	Union européenne

ANNEXE 10 :
INDEX

A vide	
Ampoules	
Arrière	
Articulé	23, 64
Autocollants	
Autopropulsion	
Autorisation (court terme, long terme)	
Autorisation, licence	
Autorités/Instances	3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 49, 50, 51, 52, 64,
Autoroutes	
Avant	
Avertissement	
Axe	62, 63, 64, 65
Ballast	
Bandes	
Barre de traction	
Base	
Blanc	
Bogie	
Bon état (du véhicule)	
Camions	
Canal	
Candidature/Demande	7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 26, 27, 43, 44, 50, 51, 52, 53,
Capacité	
Carte	
CEE-ONU	
Certificat	
Chargé	
Charge de l'essieu (essieu pendulaire)	10, 13, 14, 23, 24, 26, 53
Châssis	
Chaussée	
Classification	
Clignotant	
Climat, climatique	
Col de cygne	
Commission	
Communication	
Comportement en virage	
Conducteurs	
Cônes	
Conseil	
Conseiller	
Contrepoids	
Convoi	
Corridors	
Côtés	
Couleur	
DANBRO	
Définitions	
Dépassement	
Diabolo	

Dimensions
Directeurs
Directive
Duplex
Emissions
Escorte policière
Escorte privée
Escortes
ETRTO
Exclusion
Extincteur
Fabricant
Fabrication
Feu, phare, balise
Feu/incendie
Flèches 20
Formation
Freins
Grue
Guichet unique
Hauteur
Identification
Immatriculation/enregistrement
Indivisible
Infrastructures
Inspection
Internet
ISO
Itinéraire
Jaune
Journal
Langue
Large
Largeur
LED, diode
Levage
Liens/liaisons/tronçons
Ligne
Limitations
Longueur
Luminance
Machine
Marquage
Masses
Modulaire
Moteur
Moteurs
NIV
Normes
Officiel
Orange 20, 65
Ouvrages d'art
Palier
Paquet
Parlement
Particuliers
PBR
Phares

Pivot d'attelage
Planification
Plate-forme
Pneu
Poids
Point d'entrée
Porte-à-faux
Procédures
Projection
Puissance/motorisation
Réfléchissant
Réglementation
Règles
Remorqué
Remorques
Réseau
Réseau
Risques
Rotatif/Pivotant
Roue
Rouge
Routes E
Routes nationales
Sécurité
SERT
Signalisation
Signaux
Structures
Suspension
Tests
Toit
Tracteur
Trafic/circulation
Train
Tunnels
Type
Véhicule
Visibilité
Vitesse
Watt (unité de puissance)

**ANNEXE 11 :
REMERCIEMENTS**

La Commission européenne tient à remercier tous les experts ayant contribué à l'élaboration de ces lignes directrices, et dont les connaissances approfondies du domaine ont joué un rôle essentiel dans la rédaction de ce document.

Nom	Prénom	Organisme ou société	Adresse	Téléphone	Fax	e-mail
Ader	Tüt	Ministère des Affaires économiques et des Communications	Harju str. 11 EE-15072 Tallinn	+372 6256498	+372 6256425	tüt.ader@mkm.ee
Berriochoa	Leonor	Dirección General de Tráfico (DGT)	c/ Josefa Valcárcel, 28 ES-28027 Madrid	+34 91 3018298	+34 91 3018591	leonor@dgt.es
Borsu	Mathias	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières	Arche de la Défense, Paroi Sud FR-92055 La Défense	+33 1 40818107	+33 1 40818199	mathias.borsu@equipement.gouv.fr
Brites	Isabel	Direcção-Geral de Viação	av. Da Republica, 16 PT-060 055 Lisboa	+35 12 13 11 48	+35 12 13 11 42	ibrites@dgv.pt
Cahn	Carlo	TLN (Transport en Logistiek Nederland)	Boris Pasternaklaan 22 NL-2700 KS Zoetermeer	+31 079 3636232	+31 079 3636269	ccahn@tln.nl
Charalampopoulos	George	Direction de la sécurité routière et de l'Environnement	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508000	+30 210 6508088	g.charalampo@yme.gov.gr
Cook	Andrew	Ministère des Transports	5 Broadway Broad Street UK-B15 1BL Birmingham	+44 121 6872531	+44 (121) 6788569	andrew.cook2@highways.gsi.gov.uk
Finn Engelbrecht	Ruby	Direction routière	Niels Juels Gade 13 DK-1059 Copenhagen K	+45 3341 3485	+45 3315 0848	fer@vd.dk
Gosiorovská	Mária	Ministère du Transport, des Postes et des Télécommunications	Namestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494632	+421 2 52494759	maria.gosiorovska@telecom.gov.sk
Halcín	Ján	Ministère du Transport, des Postes et des	Námestie slobody 6 SK-810 05	+421 2 52494629	+421 (2) 52442005	jan.halcin@telecom.gov.sk

Nom	Prénom	Organisme ou société	Adresse	Téléphone	Fax	e-mail
		Télécommunications	Bratislava			
Kalaitzis	Panicos	Ministère des Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 99 400282	+357 22 354030	pkalaitzis@mcw.gov.cy
Kolettas	Soteris	Ministère des Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 22 807000	+357 22 807099	skolettas@rtd.mcw.gov.cy
Kuusk	Harri	Maanteeamet (Administration routière)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9304	+372 611 9360	harri.kuusk@mnt.ee
Lundqvist	Anders	Administration nationale des routes de Suède	Röda vägen 1 SE-781 87 Borlänge	+46 243 75489 +46 706320779	+46 243 75530	anders.lundqvist@vv.se
Machtelinckx	Erwin	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Résidence Palace Wetstraat 155, BE-1040 Brussels	+32 2 287.45.23	+32 2 733.41.41	erwin.machtelinckx@mobiliteit.fgov.be
Manolatu	Eleni	Direction de la sécurité routière et de l'environnement	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508520	+30 210 6508481	e.manolatu@yme.gov.gr
Procházka	Miloš	Ministère du Transport, des Postes et des Télécommunications	Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494636	+421 2 52494759	milos.prochazka@telecom.gov.sk
Richie	Wim	RDW, Département TET	PO Box 777 NL-2700 AT Zoetermeer	+31 79 3458255	+31 79 3458022	wrichie@rdw.nl
Rocco	Luca	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Via G. Caraci, 36 IT-00157 Roma	+39 0641586228	+39 0641583253	luca.rocco@infrastrutturetrasporti.it
Ruzgus	Gintautas	Administration routière	J. Basanavicius g. 36/2 LT-03109 Vilnius	+370 52131361	+370 52131362	gintautas.ruzgus@lra.lt
Sarens	Marc	Sarens Group	Autoweg 10 / B BE-1861 Wolvertem	+32 52 319470	+32 52 319329	marc.sarens@sarens.com
Siegmann	Ernst Otto	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Jasminweg 6, DE-30916 Isernhagen	+49 511 8118 384 +49 5136/5380	+49 511 8118 373 +49 5136 896563	ernst-otto.siegmann@nmbg.de
Surmont	Charles	Direction Générale de l'Energie et du Transport de la Commission européenne	200 rue de la Loi, BE-1049 Bruxelles	+32 2 295.98.37	+32 2 296.51.96	charles.surmont@cec.eu.int
Thomas	Holmstrand	Administration nationale des routes de Suède	Röda vägen 1, SE-781 87 Borlänge	+46 31635248	+46 31801171	thomas.holmstrand@vv.se
Thrusholm	Frank	Agence pour la sécurité routière et le transport	Adelgade 13 DK-1304 København K	+45 (33) 929100	+45 (33) 381426	fth@fstyr.dk
Vahlberg	Pepe	Administration routière finlandaise	Opastinsilta 12 A P.O. Box 70 FI-00521 Helsinki	+358 0 204222887	+358 0 204222882	pepe.vahlberg@tiehallinto.fi

Nom	Prénom	Organisme ou société	Adresse	Téléphone	Fax	e-mail
Vaikmaa	Siim	Maanteeamet (Administration routière)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9380	+372 611 9362	siim.vaikmaa@mnt.ee
Vaitužs	Zulizs	Administration routière	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028303	+371 7028304	vaituzs@sam.gov.lv
Winkelbauer	Martin	Conseil autrichien de la Sécurité routière / Département en charge de la formation des conducteurs et de la technologie des véhicules	Ölzeltgasse 3, AT-1030 Vienna	+43 1 717 70 112	+43 1 717 70 9	martin.winkelbauer@kfv.at
Zalaiskalns	Maris	Administration routière	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028170	+371 7028171	marisz@lvceli.lv