

Les véhicules d'exploitation de type N1, N2 et N3

Le contenu de ces fiches est volontairement synthétique ; leur vocation n'étant pas de se substituer à la documentation technique et réglementaire mais d'en porter les éléments essentiels dans un format accessible et facilement exploitable.

1. Définitions

1.1. Définition réglementaire

Le décret 2010-1390, portant diverses mesures de sécurité routière, modifie le Code de la route [1], créant l'Art. R. 312-22-1. Cet article autorise l'équipement des véhicules d'exploitation des routes, pour l'exercice de leur mission, d'un outillage en dépassement de leur aplomb. L'arrêté d'application du 02 mai 2011 modifié relatif aux véhicules d'exploitation de la route et à leurs conditions de circulation [2] en fixe les conditions d'application.

Les véhicules de catégorie N sont définis à l'article R311-1 du Code de la route : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues. Ils sont divisés en 3 sous catégories :

- N1 : poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- N2 : un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- N3 : un poids maximal supérieur à 12 tonnes.

Ces véhicules peuvent dans certaines conditions circuler avec des outils attelés à l'avant et les utiliser pour des missions d'exploitation de la route.



1.2. Définition technique

Pour pouvoir circuler sur le domaine public et effectuer des missions d'exploitation de la route à l'aide d'un outil en dépassement de son aplomb, le véhicule doit être équipé d'une plaque de base conforme à la norme en vigueur au moment de son installation [3]. En circulation, l'outillage porté amovible doit respecter les dimensions suivantes :

- la longueur de l'outillage, mesurée entre le point situé le plus en avant du véhicule muni de l'outillage et l'aplomb avant du véhicule seul, ne doit pas excéder 2,20 m ;
- la largeur hors-tout (largeur totale, tout compris) du véhicule muni de l'outillage ne doit pas dépasser 2,55 m (article R. 312-20 du Code de la route) ;
- la partie la plus haute de l'outillage ne doit pas dépasser la base inférieure du pare-brise.

2. Outils spécifiques à la viabilité hivernale

Les véhicules équipés d'outils spécifiques et respectant les prescriptions de l'arrêté du 02 mai 2011 sont autorisés à effectuer des missions de viabilité hivernale.

Toutefois, ils ne peuvent bénéficier du statut d'Engin de Service Hivernal (ESH), celui-ci étant réservé aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t (N2 et N3) **ayant satisfait à une réception à titre isolé** (RTI, voir fiche n° 01).

3. Signalisation

3.1. Dispositifs d'éclairage

En circulation, lorsque l'outil amovible à l'avant occulte tout ou partie des feux du véhicule ou des indicateurs de direction, le véhicule doit être équipé de dispositifs complémentaires :

- soit à l'avant de l'outillage dans la même configuration de fonctionnement que les dispositifs d'éclairage d'origine du véhicule ;
- soit sur le véhicule dans les conditions suivantes :
 - aucun point de la plage éclairante du dispositif ne doit être à plus 2,10 m au-dessus du sol. Les dispositifs devront être installés sur le véhicule aussi bas que cela est techniquement possible et réglés de façon telle que le faisceau lumineux des feux de croisement éclaire efficacement la route sur une distance maximale de 30 m,
 - la mise en service de ces feux supplémentaires interdira l'allumage des feux réglementaires équipant le véhicule d'origine,
 - ces feux doivent être démontés et l'usage des feux d'origine du véhicule réactivé lorsque le véhicule circule sans outillage.

3.2. Signalisation du véhicule

Le véhicule peut être signalé à l'avant et à l'arrière par des bandes de signalisation réfléchissantes.

Lorsqu'ils sont munis d'un outillage à l'avant ils doivent être équipés d'au moins un feu conforme aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente (feu orange).

Hormis le cas de certains véhicules d'intervention des services gestionnaires des autoroutes et routes à deux chaussées séparées⁽¹⁾, cette catégorie de véhicule n'entre pas dans la catégorie des véhicules bénéficiant de facilité de passage. **Ils ne doivent donc pas être équipés de feux bleus.**

3.3. Signalisation de l'outil

L'outillage doit être signalé par deux bandes de signalisation disposées symétriquement sur le côté de l'outillage. Un des bords de la plage réfléchissante doit être situé à moins d'un mètre de l'extrémité de l'outillage.

¹ Article R. 311-1, al 6.6 du code de la route.

Lorsque l'outil présente une partie latérale saillante de plus 0,4 m, les extrémités à l'arrière et à l'avant de ce dépassement doivent comporter un dispositif composé de bandes de signalisation alternées, conforme à l'article 2bis de l'arrêté du 20 janvier 1987.

Lorsque la largeur de l'outillage est supérieure à la largeur du véhicule, les extrémités de cet outillage doivent être équipées de feux réglementaires.

4. Contrôle du véhicule

4.1. Réception type et à titre isolé

Si le véhicule porteur est un *véhicule type réceptionné*, il n'y a pas de nouvelle réception à réaliser, dans la mesure où l'outillage porté respecte les dimensions maximales autorisées en circulation sur les voies publiques.

4.2. Contrôle technique

Ces véhicules sont soumis aux contrôles techniques périodiques relatifs à leurs catégories (Code de la route art R323-1 à R 323-26).

4.3. Modification du véhicule et installation de l'outil

La modification du véhicule et l'installation de l'outil sont réglementés par le décret 2010-1390 et son arrêté d'application du 02 mai 2011 modifié relatif aux véhicules d'exploitation de la route et à leurs conditions de circulation. Ceux-ci précisent entre autres que :

- les charges sur les essieux et leurs répartitions doivent respecter les limites définies par le constructeur du véhicule et le Code de la route ;
- l'installateur de la plaque de base et le fournisseur de l'outil doivent fournir des attestations de conformité à la réglementation ;
- l'utilisateur doit pouvoir fournir un document prouvant le respect de ces règles. L'installateur doit fournir ces données.

5. Aptitude à la conduite

La conduite des véhicules d'exploitation de la route nécessite la détention du permis en rapport avec le véhicule concerné⁽²⁾. Pour mémoire :

- le permis B pour véhicule de moins de 3,5 t voiture (VP) ou camionnette (CTTE), avec éventuellement une remorque dont le PTAC ne dépasse pas 750 kg (ou une remorque dont le PTAC dépasse 750 kg si la somme des PTAC (voiture + remorque) ne dépasse pas 3,5 tonnes) ;
- le permis C1 permet de conduire des véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 7,5 tonnes. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC est inférieur ou égal à 750 kg ;
- le permis C autorise la conduite des véhicules affectés au transport de marchandises ou de matériel dont le PTAC est supérieur à 7,5 tonnes. Le véhicule peut être attelé d'une remorque dont le PTAC est inférieur ou égal à 750 kg.

6. Usages des voies

6.1. En intervention de service hivernal

Hormis le cas de certains véhicules d'intervention des services gestionnaires des autoroutes et routes à deux chaussées séparées⁽³⁾, ces véhicules ne disposent d'aucune dérogation au Code de la route, dès lors qu'ils circulent sur la voie publique, **ils doivent respecter le Code de la route**.

Ils ne disposent d'aucune dérogation d'usage des voies.

² Source : www.service-public.fr/

³ Article R. 311-1, al 6.6 du Code de la route.

Références Bibliographiques

[1] Code de la route.

[2] Arrêté du 2 mai 2011 relatif aux véhicules d'exploitation de la route et à leurs conditions de circulation.

[3] Normes européennes :

- NF EN 15431 organes de puissance et commandes associées – mai 2008 ;
- NF EN 15432-1 Équipement frontal – plaques de base avant fixes – décembre 2011 ;
- NF EN 15432-2 interface sur les véhicules pour matériels montés à l'avant – interchangeabilité des systèmes de levage novembre – 2013.

Référence externe

Site internet de la viabilité hivernale : www.viabilite-hivernale.developpement-durable.gouv.fr

Comité de pilotage et rédaction : Le Réseau Technique Viabilité Hivernale (RTVH) du Cerema a participé à la conception et à la rédaction de ces fiches

Rédacteurs : **Olivier FLORIS** - Cerema Normandie-Centre
Philippe PECQUENARD - Cerema Normandie-Centre/SEMR
Olivier RICHARD - ex-Sétra
Claude TROTZIER - ex-CETE Est
Damien VAILLANT - Cerema Est

Contact : **Cerema Est - Laboratoire de Nancy - Pôle Viabilité Hivernale**
Mail : viabilite-hivernale@cerema.fr

Source photo 1^{re} page :
Cerema

Collection
Connaissances
ISSN 2417-9701

© 2020 - Cerema
La reproduction totale ou
partielle du document doit
être soumise à l'accord
préalable du Cerema.

La collection Connaissances du Cerema

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

Référence : 2004w
ISRN : CEREMA-DteclTM-2020-004-1-FR