



PRÉFECTURE DE LA RÉGION LIMOUSIN
PRÉFECTURE DE LA HAUTE-VIENNE

Le Préfet de la Région Limousin
Préfet de la Haute-Vienne
Chevalier de la Légion d' Honneur
Chevalier de l' Ordre National du Mérite

Arrêté n° **507** du **2 AVR. 2007** portant
AUTORISATION DE PORTÉE LOCALE

**POUR EFFECTUER UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL DE MARCHANDISES, D'ENGINS OU DE VÉHICULES
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE (87)**

Vu le code de la route, notamment les articles L.110-3, R433-1 à R. 433-6, R. 433-8 ;

Vu le code de la voirie routière ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté interministériel en date du 4 Mai 2006 relatif aux transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Sur proposition du directeur régional et départemental de l'équipement de la Haute-Vienne ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1. Champ d'application

Les transport de marchandises ou la circulation de certains véhicules présentant un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions ou de leur masse, autorisés par le présent arrêté conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, susvisé, dans le département de la Haute-Vienne, sont visés à l'article 2 du présent arrêté.

ARTICLE 2. Transports autorisés

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

Les caractéristiques maximales décrites dans les articles ci-après concernent le convoi en ordre de marche. La circulation de convois ne satisfaisant pas aux conditions ci-dessous sera subordonnée à la délivrance d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel dans les conditions fixées par l'arrêté du 4 Mai 2006 susvisé.

ARTICLE 2-1. Transport de pièce indivisible de grande longueur

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

Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :

- pour un transport effectué à l'aide d'un véhicule isolé :
 - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 m ;
 - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
 - masse totale roulante : limite générale du code de la route ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un transport de fers effectué à l'aide d'un camion porte-fer :
 - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel de la charge de 3 m à l'arrière et de 3 m à l'avant si le dépassement arrière n'est pas suffisant ;
 - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
 - masse totale roulante : limite générale du code de la route ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un transport effectué à l'aide d'un ensemble routier :
 - longueur hors tout : 25 m incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 m (rallonge télescopique arrière incluse) ;
 - largeur hors tout : limite générale du code de la route ;
 - masse totale roulante : limite générale du code de la route ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

ARTICLE 2-2. Transport de bois en grume

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

Les véhicules mentionnés dans cet article sont définis comme suit :

- arrière-train forestier : remorque à deux ou trois essieux dont l'un est directeur. Les grumes transportées assurent le lien avec le véhicule tracteur ;
- semi-remorque : arrière-train forestier ou remorque reliés au véhicule tracteur par un timon d'attelage.

Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :

	Routes Nationales	Routes Départementales
longueur hors tout :	<ul style="list-style-type: none">▪ 15 m pour un véhicule isolé incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 m ;▪ 25 m pour un ensemble routier constitué d'une semi-remorque attelée à un tracteur, incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 m ;▪ 25 m pour un ensemble routier constitué d'un arrière-train forestier attelé à un tracteur incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 7 m ;	
dépassement de la charge à l'avant :	aucun dépassement n'est autorisé	
largeur hors tout :	limite générale du code de la route	
hauteur :	4 m, aucune pièce ne doit dépasser de plus de 0,20 m l'arase supérieure des ranchers, hors matériel de manutention ;	
masse totale roulante :	44 000 kg sur 5 essieux et à 48 000 kg sur 6 essieux ;	<ul style="list-style-type: none">▪ véhicule moteur ou remorque :<ul style="list-style-type: none">si 2 essieux : 19 000 kgsi 3 essieux : 26 000 kgsi 4 essieux ou plus : 32 000 kg▪ tracteur + remorque :<ul style="list-style-type: none">si 3 ou 4 essieux : 38 000 kgsi 5 essieux ou plus : 40 000 kg
charges à l'essieu :	limites générales du code de la route.	

Les conditions suivantes doivent être remplies par les véhicules :

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

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

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

Les aménagements minimaux suivants devront être réalisés :

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2-3.1. Circulation de matériel et engin de travaux publics (hors grues automotrices immatriculées)

Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :

- pour un véhicule isolé :
 - longueur hors tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
 - largeur hors tout : 3 m ;
 - masse totale roulante :
 - 26 000 kg pour 2 essieux ;
 - 32 000 kg pour 3 essieux ou plus ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un ensemble routier :
 - longueur hors tout : 22 m incluant le cas échéant un dépassement maximal éventuel d'équipement permanent arrière de 3 m ;
 - largeur hors tout : 3 m ;

- masse totale roulante :
 - limite générale du code de la route sur Routes Nationales ,
 - sur Routes Départementales : 38 000 kg pour les ensembles de 4 essieux, 40 000 kg pour les ensembles de plus de 4 essieux ;
- charge à l'essieu : limite générale du code de la route.

ARTICLE 2-3.2. Transport de matériel et engin de travaux publics

Les caractéristiques maximales du convoi sont les suivantes :

- pour un véhicule isolé :
 - longueur hors tout : 15 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
 - largeur hors tout : 3,20 m ;
 - masse totale roulante : limite générale du code de la route ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un véhicule articulé :
 - longueur hors tout : 22 m incluant un dépassement maximal éventuel arrière de 3 m ;
 - largeur hors tout : 3,20 m ;
 - masse totale roulante :
 - limite générale du code de la route sur Routes Nationales ,
 - 40 000 kg sur Routes Départementales ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.
- pour un ensemble routier transportant un atelier de mise en œuvre d'enrobés (rouleau et finisseur) :
 - longueur hors tout : 22 m ;
 - aucun dépassement n'est admis ;
 - largeur hors tout : 3 m ;
 - masse totale roulante :
 - 48 000 kg sur Routes Nationales ,
 - 45 000 kg sur Routes Départementales ;
 - charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

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

- soit de démonter la lame, lors du transport sur remorque ;
- soit de placer en avant de la lame, un bouclier de protection conçu de manière à amortir efficacement tout choc avec un autre véhicule. Les côtés du bouclier devront être signalés sur toute leur hauteur par une bande blanche cataphotée. La remorque ou semi-remorque doit comporter des cornières longitudinales de 0,10 m de hauteur, fixées de chaque côté sur toute la longueur et destinées à empêcher l'engin de pivoter.

ARTICLE 2-3.3. Circulation des grues automotrices immatriculées

Les caractéristiques maximales sont les suivantes :

- longueur hors tout : 15 m, incluant le cas échéant un dépassement maximal d'équipements permanents de 3 m à l'avant et de 3 m à l'arrière ;
- largeur hors tout : 3 m ;
- masse totale roulante limitée à 48 000 kg ;
- charges à l'essieu et répartition longitudinale conformes aux dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 4 Mai 2006 susvisé.

ARTICLE 2-4. Transport de conteneur

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

- longueur hors tout : 16,75 m ;
- aucun dépassement de la charge n'est autorisé ;
- largeur hors tout : 2,60 m ;
- la masse totale roulante
 - 48 000 kg sur Routes Nationales ,
 - 45 000 kg sur Routes Départementales ;
- charges à l'essieu : limites générales du code de la route.

ARTICLE 3.- Itinéraires

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

ARTICLE 4.- Règles de circulation

Règles générales

Le conducteur doit avoir la présente autorisation à bord du véhicule.

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

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

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

Le conducteur doit respecter les inter-distances entre véhicules prévues par le code de la route ainsi qu'une inter-distance avec un véhicule qui le précède, d'au moins 500 m s'il s'agit d'un autre convoi exceptionnel et de 10 m en agglomération.

Interdictions générales de circulation

La circulation des véhicules effectuant des transports exceptionnels est **interdite** :

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

- sur autoroute;
- sur l'ensemble du réseau routier du samedi ou veille de fête douze heures au lundi ou lendemain de fête six heures sauf dérogation autorisée en cas de nécessité absolue et en tenant compte des circonstances locales, après avis le cas échéant des préfets des départements traversés ;
- pendant les périodes et sur les itinéraires d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses, définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports ;
- pendant la fermeture des barrières de dégel, sur les itinéraires qu'elles concernent ;
- par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Circulation sur autoroute

La circulation sur autoroute est interdite pour tous les transports exceptionnels mentionnés à l'article 2.

Franchissement des voies ferrées

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

Conditions imposées pour le franchissement des voies ferrées par un passages à niveau

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

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

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

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

Si l'exploitant ferroviaire émet un avis défavorable motivé pour le franchissement d'un passage à niveau par un convoi, le transporteur doit rechercher un autre itinéraire.

Durée de franchissement des voies ferrées

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

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

Conditions de hauteur

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

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

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

Garde au sol des véhicules

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

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

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

Conditions de largeur

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

Accompagnement du convoi

Conformément à l'article 13 de l'arrêté interministériel relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules, susvisé, un véhicule d'accompagnement est obligatoire :

- pour la circulation de matériel et engin de travaux publics lorsque la largeur du convoi dépasse 3 m.

Conditions générales de chargement et règles de charge

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

Eclairage et signalisation

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

ARTICLE 5 – Vitesse

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

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

La vitesse des matériels de travaux publics non immatriculés (suivant les définitions de l'article R. 311-1), ainsi que des ensembles routiers mixtes (véhicule immatriculé et non immatriculé attelés) doit être conforme à l'article R. 413-12 du code de la route.

ARTICLE 6

Cet arrêté annule et remplace tous les arrêtés antérieurs relatifs aux besoins locaux de transport exceptionnel. Il entrera en vigueur à la date de sa publication dans le recueil des actes administratifs.

ARTICLE 7

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

Fait à Limoges, le - 2 AVR. 2007

le Préfet



Michel CADOT

ANNEXES

ANNEXE 1 : Itinéraires

En complément des restrictions générales de circulation énumérées à l'article 4 du présent arrêté, les convois ne pourront emprunter que les voies indiquées dans les articles ci-après.

A1-1. Transport de pièce indivisible de grande longueur

Pas de dispositions particulières.

A1-2. Transport de bois en grume

Pas de dispositions particulières.

A1-3. Circulation et transport de matériel et engin de travaux publics (y compris les grues automotrices immatriculées)

Pour les convois de masse totale roulante supérieure à 40 000 kg, les voies autorisées sont :

- les Routes Nationales (RN) : RN 21, RN 141, RN 145, RN 147, RN 520 ;
- les Routes Départementales (RD) : RD 220 entre Grossereix et La-Croisière, RD 704, RD 941.

A1-4. Circulation de conteneur

Pour les convois de masse totale roulante supérieure à 40 000 kg, les voies autorisées sont :

- les Routes Nationales (RN) : RN 21, RN 141, RN 145, RN 147, RN 520 ;
- les Routes Départementales (RD) : RD 220 entre Grossereix et La-Croisière, RD 704, RD 941.

ANNEXE 2 : Eclairage et signalisation

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

Les convois doivent être signalés par :

- deux feux tournants ou à tube à décharge à l'avant et deux autres à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé.
Pour les convois dont le gabarit est conforme à celui de la 1^{ère} catégorie, le nombre de ces feux peut être réduit à un à l'avant et un à l'arrière, sous réserve qu'ils soient parfaitement visibles. Ces feux doivent fonctionner de jour et de nuit sauf lorsque le convoi, à l'arrêt, dégage entièrement la chaussée et ses abords immédiats ;
- quatre feux d'encombrement, deux à l'avant et deux à l'arrière, conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- des feux de position et des dispositifs catadioptriques latéraux placés en alternance ou des dispositifs catadioptriques seuls. Ils doivent être allumés la nuit et le jour en cas de mauvaise visibilité. Ils peuvent être complétés par un dispositif rétroréfléchissant. Ces différents équipements doivent être conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé ;
- deux panneaux rectangulaires « CONVOI EXCEPTIONNEL », l'un placé à l'avant du convoi, l'autre à l'arrière. Les panneaux rectangulaires sont fixés sur un support garantissant leur rigidité et leur planéité, de dimensions minimales 1,90 m x 0,25 m avec l'inscription en majuscules « CONVOI EXCEPTIONNEL » sur une seule ligne et 1,20 m x 0,40 m avec la même inscription sur deux lignes. Ils sont à fond jaune. L'inscription est composée suivant l'alphabet normalisé L1 utilisé en signalisation verticale routière (couleur noire, hauteur minimale de 0,10 m). Les panneaux sont soit munis d'un film rétroréfléchissant de classe II, soit de nuit, éclairés par réflexion ou de l'intérieur par deux sources lumineuses blanches d'une puissance unitaire de 15 à 25 watts, de telle manière qu'ils soient visibles à au moins 300 m sans être éblouissants.

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

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

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

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

Signalisation des dépassements à l'avant, à l'arrière et latéral

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

- feux d'encombrement conformes aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1954 modifié, susvisé. Ils doivent être allumés la nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité ;
- panneaux carrés, pleins, rigides. Ils sont réflectorisés, ont 0,45 m de côté avec une tolérance de 0,03 m. Ils comportent des bandes de signalisation parallèles inclinées à 45° alternativement rouges et blanches de 0,8 m de largeur minimum conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, susvisé. Les bandes de signalisation doivent être dirigées vers l'extérieur et vers le bas. Les plages réfléchissantes doivent être verticales à l'arrêt.

Les panneaux ne doivent pas gêner la visibilité du conducteur et être tels que le bas de chaque panneau se trouve au plus à 2,60 m du sol pour les dépassements avant et entre 0,40 m et 1,55 m pour les dépassements arrière.

Les panneaux triangulaires prévus par la réglementation antérieure sont autorisés pendant une période transitoire de 3 ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

Signalisation des dépassements à l'avant :

- lorsque la longueur du dépassement à l'avant excède 2 m, celui-ci est signalé par :
 - un ou deux feux d'encombrement ;
 - un panneau carré conforme à la description ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'avant ;
 - deux panneaux carrés conformes à la description ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins d'un mètre de l'extrémité avant de celui-ci.
- pour tout dépassement supplémentaire de 3 m, il est prévu en plus :
 - deux feux d'encombrement disposés le plus haut possible latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'extrémité avant du dépassement ou de l'axe vertical de la plage éclairante du feu le plus proche vers l'avant ;
 - deux panneaux carrés conformes à la description ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement à une distance de 3 m au plus de l'axe vertical du panneau le plus proche vers l'avant.

Signalisation des dépassements à l'arrière :

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

Signalisation des dépassements latéraux :

Lorsque la charge ou l'équipement permanent présente un dépassement latéral du côté médian de la chaussée, un feu tournant ou à tube à décharge sera placé à l'extrémité de ce dépassement.

Équipement des véhicules d'accompagnement

Ils sont munis :

- d'un feu tournant ou à tube à décharge au minimum, fonctionnant jour et nuit, conforme aux dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972 modifié, susvisé ;
- des bandes rétro réfléchissantes conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, susvisé ;
- d'un panneau rectangulaire « CONVOI EXCEPTIONNEL » conforme aux caractéristiques décrites ci-dessus, visible de l'avant et un autre visible de l'arrière (ou panneau double face), placé(s) verticalement sur le toit du véhicule.

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

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

En dehors du service, le(s) panneau(x) rectangulaire(s) « CONVOI EXCEPTIONNEL » doivent être masqués ou escamotés et le (ou les) feux tournant(s) ou à tube à décharge éteint(s).

Signalisation d'un convoi immobilisé

L'immobilisation d'un convoi sur la chaussée nécessite obligatoirement une signalisation adaptée en attente du dégagement des véhicules.

ANNEXE 3 : Liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE

Situation au 1er janvier 2005

Liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol.

Commune	Route	N° PN	Km	Ligne	Catégorie	Région
LIMOGES	CV	234	403,005	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	A	LM
BOISSEUIL	RD32	240	416,513	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	A	LM
ST HILAIRE BONNEVAL	CR	243	420,430	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	B	LM
VICO	VC	252	432,073	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	A	LM
LA PORCHERIE	CE	257	441,056	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	A	LM
LA PORCHERIE	RD43	258	443,485	LES AUBRAIS à MONTAUBAN	A	LM
BELLAC	VC	19	433,106	LE DORAT à LIMOGES	B	LM
VAULRY	RD38	40	444,855	LE DORAT à LIMOGES	A	LM
PEYRILHAC	RD106	48	452,470	LE DORAT à LIMOGES	A	LM
NIEUL	RD28	54	459,676	LE DORAT à LIMOGES	A	LM
COUZEIX	CR	57	464,653	LE DORAT à LIMOGES	B	LM
ST BRICE SV.	CE	26	434,411	ANGOULEME à LIMOGES	B	LM
CHALLAC SV.	CE	32	441,923	ANGOULEME à LIMOGES	B	LM
ISLE	CR	234	405,260	ANGOULEME à LIMOGES	A	LM
BURGNAC	CVO	239	414,445	LIMOGES à PERIGUEUX	A	LM
ST PRIEST-TAURION	VC	2	395,748	LIMOGES à PERIGUEUX	A	LM
ST LEONARD	CE	16	406,237	LE PALAIS à EYGURANDE	A	LM
ST LEONARD	RD941	17	407,781	LE PALAIS à EYGURANDE	B*	LM
ST LEONARD	RD39	18	410,215	LE PALAIS à EYGURANDE	A	LM
BUJALEUF	CE	25	419,081	LE PALAIS à EYGURANDE	B*	LM

Catégories : * A = PN où le risque de passage de véhicules surbaissés existe.
 - B = PN où le risque de passage de véhicules surbaissés est pratiquement nul
 * Panneaux routiers à implanter : B (B19)