

## 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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission<sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité<sup>(3)</sup>,

- (1) considérant que la directive 85/3/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers<sup>(4)</sup> a établi, dans le cadre de la politique commune des transports, des normes communes qui permettent de mieux utiliser les véhicules routiers dans le trafic entre États membres;
- (2) considérant que la directive 85/3/CEE a été modifiée de façon substantielle à maintes reprises; que, à l'occasion de la nouvelle modification de cette directive, il convient de procéder, pour des raisons de clarté et de rationalisation, à sa refonte, en la réunissant en un seul texte avec la directive 86/364/CEE du Conseil, du 24 juillet 1986, relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE<sup>(5)</sup>;
- (3) considérant que les différences de normes en vigueur dans les États membres en ce qui concerne les poids et les dimensions des véhicules routiers utilitaires pourraient avoir un effet préjudiciable sur les conditions de concurrence et constituer un obstacle à la circulation entre États membres;
- (4) considérant que, en vertu du principe de subsidiarité, il convient de prendre des mesures au niveau communautaire afin de supprimer un tel obstacle;

(5) considérant que les normes susmentionnées sont le reflet d'un équilibre entre l'utilisation rationnelle et économique des véhicules routiers utilitaires et les exigences d'entretien de l'infrastructure, de sécurité routière et de protection de l'environnement et du cadre de vie;

(6) considérant qu'il convient que les normes communes relatives aux dimensions des véhicules destinés au transport de marchandises puissent demeurer stables pendant une longue période;

(7) considérant que des conditions techniques complémentaires connexes aux poids et dimensions des véhicules peuvent s'appliquer aux véhicules utilitaires immatriculés ou mis en circulation dans un État membre; que ces conditions ne doivent pas constituer un obstacle à la circulation des véhicules utilitaires entre les États membres;

(8) considérant qu'il convient d'élargir la définition des «véhicules frigorifiques à paroi épaisse» figurant à l'article 2 de la directive 85/3/CEE, telle que modifiée par la directive 89/338/CEE<sup>(6)</sup>, afin de laisser aux États membres la possibilité d'autoriser la circulation sur leur territoire des véhicules frigorifiques qui ne répondraient plus aux conditions d'isolation définies par ledit article;

(9) considérant qu'il est nécessaire d'explicitier la notion de «charge indivisible» afin de garantir l'application uniforme de la présente directive pour ce qui concerne les autorisations accordées pour des véhicules ou des ensembles de véhicules transportant ce type de chargement;

(10) considérant que la tonne est universellement utilisée et reconnue comme unité de mesure de poids de véhicules et qu'elle est donc appliquée dans la présente directive, même s'il est admis que l'unité formelle de poids est le newton;

(11) considérant que, dans le cadre de la réalisation du marché intérieur, le champ d'application de la présente directive devrait être étendu au transport national dans la mesure où il concerne des caractéristiques qui ont des effets importants sur les conditions de concurrence dans le secteur des transports, et notamment sur les valeurs relatives à la longueur et à la largeur maximales autorisées des véhicules et des ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises;

<sup>(1)</sup> JO n° C 38 du 8. 2. 1994, p. 3 et JO n° C 247 du 23. 9. 1995, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO n° C 295 du 22. 10. 1994, p. 72.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 15 novembre 1994 (JO n° C 341 du 5. 12. 1994, p. 39), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 13) et décision du Parlement européen du 14 mars 1996 (JO n° C 96 du 1. 4. 1996, p. 233).

<sup>(4)</sup> JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/7/CEE (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29).

<sup>(5)</sup> JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48.

<sup>(6)</sup> JO n° L 142 du 25. 5. 1989, p. 3.

- (12) considérant que, en ce qui concerne les autres caractéristiques des véhicules, les États membres sont autorisés à appliquer sur leur territoire des valeurs différentes de celles prévues dans la présente directive uniquement pour les véhicules utilisés en trafic national;
- (13) considérant que la longueur maximale des trains routiers utilisant des systèmes d'attelage extensibles atteint dans la pratique 18,75 m en position d'extension maximale; qu'il convient d'autoriser la même longueur maximale pour les trains routiers utilisant des systèmes d'attelage rigides;
- (14) considérant que la largeur maximale autorisée de 2,50 mètres pour les véhicules destinés au transport de marchandises peut laisser un espace intérieur insuffisant pour procéder au chargement efficace des palettes, ce qui a donné lieu à l'application de différentes tolérances au-delà de ce seuil dans la législation des États membres relative au trafic intérieur; qu'une adaptation générale à la situation actuelle est donc nécessaire afin de clarifier les exigences techniques, en tenant compte des aspects de ces caractéristiques qui sont liés à la sécurité routière;
- (15) considérant que, si la largeur maximale des véhicules destinés au transport de marchandises est portée à 2,55 mètres, il convient d'étendre cette norme également aux autobus; que, dans le cas des autobus, il convient toutefois de prévoir une période transitoire pour permettre aux constructeurs concernés d'adapter l'outil industriel;
- (16) considérant que, en ce qui concerne l'autorisation de mise en circulation et l'utilisation de véhicules, le montage d'une suspension pneumatique ou d'une suspension équivalente doit être préféré à une suspension mécanique, afin d'éviter toute détérioration excessive du réseau routier et de garantir la manœuvrabilité; qu'il convient d'éviter le dépassement de certaines charges maximales par essieu et que le véhicule doit pouvoir effectuer un virage à 360° dans des limites acceptables pour la voie empruntée;
- (17) considérant qu'il est opportun que les États membres puissent autoriser la circulation sur leur territoire, en transport national de marchandises, de véhicules ou d'ensembles de véhicules dont les dimensions s'écartent de celles fixées par la présente directive, au cas où ces véhicules effectueraient les opérations de transport qui sont définies par la présente directive comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le domaine des transports, à savoir le cas des opérations effectuées par des véhicules spécialisés et celui des opérations effectuées selon une approche modulaire;
- (18) considérant que, dans le cas des opérations effectuées selon une approche modulaire, il convient de prévoir une période transitoire pour permettre à l'État membre d'adapter son infrastructure routière;
- (19) considérant qu'il convient que les véhicules ou les ensembles de véhicules construits en application de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts, selon des normes qui s'écartent de celles fixées par la présente directive, puissent effectuer des opérations de transport local pendant une période d'essai, destinée à permettre de tirer bénéfice du progrès technique;
- (20) considérant que les véhicules qui entrent en service avant la date de mise en application de la présente directive et qui ne sont pas conformes aux caractéristiques de dimensions fixées dans la présente directive, du fait de dispositions nationales ou de méthodes de mesure jusque-là divergentes, devraient être autorisés à continuer à assurer pour une période transitoire des services de transport dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation;
- (21) considérant que des progrès ont été réalisés en vue de l'adoption des directives relatives à la réception par type des ensembles de véhicules à cinq ou six essieux; que, en conséquence, les exigences de conformité aux caractéristiques autres que celles liées aux poids et dimensions, telles que définies à l'annexe II de la directive 85/3/CEE, devraient être supprimées;
- (22) considérant qu'il y a également lieu de procéder à cette modification afin d'éviter que les règles soient en conflit avec les conventions internationales sur le trafic routier et la circulation;
- (23) considérant que, pour faciliter le contrôle de la conformité à la présente directive, il est nécessaire de s'assurer que les véhicules sont munis d'une preuve de cette conformité;
- (24) considérant que la présente directive n'affecte pas les obligations des États membres concernant les dates limites de transposition en droit national et d'application des directives qu'elle remplace,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

1. La présente directive s'applique:
  - a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2, M3 et N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie O3 et O4, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques<sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

b) aux poids et à certaines autres caractéristiques des véhicules définis au point a) et spécifiés à l'annexe I point 2 de la présente directive.

2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles seront définies par une directive ultérieure.

### Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

— «véhicule à moteur»: tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres,

— «remorque»: tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,

— «semi-remorque»: tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,

— «ensemble de véhicules»:

— soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque,

— soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque,

— «véhicule conditionné»: tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres,

— «autobus»: tout véhicule qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de personnes et de leurs bagages. Il peut avoir un ou deux niveaux et peut aussi tracter une remorque à bagages,

— «autobus articulé»: un autobus qui est composé de deux tronçons rigides reliés entre eux par une section articulée. Sur ce type de véhicule, les compartiments voyageurs situés dans chacun des deux tronçons rigides communiquent entre eux. La section articulée permet la libre circulation des voyageurs entre les tronçons rigides. La connexion et la disjonction entre les deux tronçons ne peuvent être faites qu'en atelier,

— «dimensions maximales autorisées»: les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule prévues à l'annexe I de la présente directive,

— «poids maximal autorisé»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé,

— «poids maximal autorisé par essieu»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé,

— «charge indivisible»: la charge qui ne peut, aux fins du transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsideré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la présente directive,

— «tonne»: le poids que représente la masse d'une tonne et qui correspond à 9,8 kilonewtons (kN).

Toutes les dimensions maximales autorisées indiquées à l'annexe I sont mesurées conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE, sans tolérance positive.

### Article 3

1. Un État membre ne peut refuser ou interdire l'usage sur son territoire:

— en trafic international, de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les poids et les dimensions,

— en trafic national, de véhicules pour le transport de marchandises immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions,

si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I.

Cette disposition est applicable nonobstant le fait que:

a) lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées à l'annexe I;

b) l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés ou mis en circulation a autorisé des limites non visées à l'article 4 paragraphe 1 dépassant celles qui sont fixées à l'annexe I.

2. Toutefois, le paragraphe 1 deuxième alinéa point a) n'affecte pas le droit des États membres, compte dûment tenu du droit communautaire, d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils soient conformes à leurs exigences nationales concernant des caractéristiques de poids et de dimensions qui ne sont pas visées à l'annexe I.

3. Dans le cas des véhicules conditionnés, les États membres peuvent exiger que ces véhicules soient accompagnés d'un document ou d'une plaque d'attestation ATP prévue par l'accord du 1<sup>er</sup> septembre 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports.

#### Article 4

1. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur leur territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

2. Néanmoins, les États membres peuvent autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I points 1.3, 2, 3, 4.1 et 4.3.

3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les dimensions maximales peuvent uniquement être admis à circuler sur la base d'autorisations spéciales délivrées sans discrimination par les autorités compétentes, ou sur la base de modalités non discriminatoires convenues cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.

4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport de marchandises et qui effectuent certaines opérations de transport national n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

- a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un État membre, par des véhicules ou des ensembles de véhicules spécialisés, dans des circonstances telles qu'elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules en provenance d'autres États membres, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;
- b) l'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou des ensembles de véhicules s'écartant des dimensions prévues à l'annexe I, autorise également l'utilisation de véhicules à moteur, remorques et semi-remorques conformes aux dimensions de l'annexe I, combinés de telle manière que l'on puisse obtenir au moins la longueur de chargement autorisée dans ces

État membre afin que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence (approche modulaire).

L'État membre concerné qui doit adapter son infrastructure routière pour être en mesure de remplir la condition prévue au point b), peut néanmoins interdire, jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard, la circulation sur son territoire, en transport national de marchandises, des véhicules ou des ensembles de véhicules qui dépassent les normes nationales en vigueur en ce qui concerne les dimensions, sous réserve que la législation nationale reste applicable à tout transporteur communautaire de manière non discriminatoire.

Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent paragraphe.

5. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive effectuent certaines opérations de transport local pendant une période d'essai. Les États membres en informent la Commission.

6. Les États membres peuvent autoriser que des véhicules ou des ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et immatriculés ou mis en circulation avant la mise en application de la présente directive, circulent, jusqu'au 31 décembre 2006, sur leur territoire avec des dimensions dépassant celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4 du fait de l'existence de dispositions ou de méthodes de mesure nationales différentes.

#### Article 5

Sans préjudice de l'article 4 paragraphe 6:

- a) aux fins de l'article 3, les véhicules articulés mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 qui ne satisfont pas aux dispositions des points 1.6 et 4.4 de l'annexe I sont considérés comme étant conformes à ces dispositions à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres;
- b) aux fins de l'article 3, les trains routiers dont le véhicule à moteur a été mis en circulation avant le 31 décembre 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions des points 1.7 et 1.8 de l'annexe I sont considérés, jusqu'au 31 décembre 1998, comme étant conformes à ces dispositions à conditions de ne pas dépasser la longueur totale de 18,00 mètres.

#### Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> et

conformes à la présente directive, sont munis d'une des preuves visées aux points a), b) et c):

- a) une combinaison des deux plaques suivantes:
- la «plaque de constructeur», établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE<sup>(1)</sup>,
  - la plaque relative aux dimensions conformes à l'annexe III, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE;
- b) une plaque unique établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a);
- c) un document unique délivré par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation. Ce document doit porter les mêmes rubriques et les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il sera conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et suffisamment protégé.

2. Lorsque les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité est modifiée.

3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les États membres comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la présente directive.

4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité peuvent être soumis:

- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage,
- en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, uniquement à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.

5. La colonne centrale de la preuve de conformité relative aux poids indique, le cas échéant, les valeurs communautaires en matière de poids applicables au véhicule en question. Pour les véhicules visés à l'annexe I point 2.2.2. c), la mention «44 t» est inscrite entre parenthèses sous le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules.

6. Chaque État membre peut décider, pour tout véhicule immatriculé ou mis en circulation sur son territoire, que les poids maximaux autorisés par sa législation nationale sont indiqués, dans la preuve de conformité,

dans la colonne de gauche et que les poids techniquement admissibles sont indiqués dans la colonne de droite.

#### Article 7

La présente directive ne fait pas obstacle à l'application des dispositions en vigueur dans chaque État membre en matière de circulation routière permettant de limiter les poids et/ou les dimensions des véhicules sur certaines routes ou certains ouvrages d'art, quel que soit l'État d'immatriculation ou de mise en circulation de ces véhicules.

#### Article 8

L'article 3 n'est pas applicable en Irlande et au Royaume-Uni jusqu'au 31 décembre 1998:

- a) en ce qui concerne les normes visées à l'annexe I points 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 et 3.3.2:
- à l'exception des véhicules articulés visés au point 2.2.2 dont:
    - i) le poids total en charge ne dépasse pas 38 tonnes;
    - ii) le poids sur chaque essieu tridem, à l'écartement indiqué au point 3.3.2, ne dépasse pas 22,5 tonnes,
  - à l'exception des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 dont le poids total en charge ne dépasse pas:
    - i) 35 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.2.3 et 2.2.4,
    - ii) 17 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.3.1,
    - iii) 30 tonnes pour les véhicules visés au point 2.3.3, sous réserve du respect des conditions énoncées à ce point et au point 4.3,
    - iv) 27 tonnes pour les véhicules visés au point 2.4,
- b) en ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 3.4, à l'exception des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4, dont le poids par essieu moteur ne dépasse pas 10,5 tonnes.

#### Article 9

En ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 1.2 a), les États membres peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire, jusqu'au 31 décembre 1999, des autobus dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres.

Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent article. La Commission en informe les autres États membres.

<sup>(1)</sup> JO n° L 24 du 30. 1. 1976, p. 1. Directive modifiée par la directive 78/507/CEE de la Commission (JO n° L 155 du 13. 6. 1978, p. 31).

*Article 10*

Les directives énumérées à l'annexe IV partie A sont abrogées à la date indiquée à l'article 11, sans préjudice des obligations des États membres concernant les dates limites de transposition rappelées à l'annexe IV partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon la table de correspondance figurant à l'annexe V.

*Article 11*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive avant le 17 septembre 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 12*

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 13*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 25 juillet 1996.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
H. COVENEY

## ANNEXE I

## POIDS ET DIMENSIONS MAXIMAUX ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES

1. **Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point a)**
  - 1.1. *Longueur maximale:*

— véhicule à moteur	12,00 m
— remorque	12,00 m
— véhicule articulé	16,50 m
— train routier	18,75 m
— autobus articulé	18,00 m
  - 1.2. *Largeur maximale:*

a) tout véhicule	2,55 m
b) superstructures des véhicules conditionnés	2,60 m
  - 1.3. *Hauteur maximale (tout véhicule)* 4,00 m
  - 1.4. Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de chargement standardisées telles que les conteneurs
  - 1.5. Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m
  - 1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque 12,00 m
  - 1.7. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque 15,65 m
  - 1.8. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble 16,40 m
2. **Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)**
  - 2.1. *Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules*
    - 2.1.1. Remorque à 2 essieux 18 t

2.1.2.	Remorques à 3 essieux	24 t
2.2.	<i>Ensemble de véhicules</i>	
2.2.1.	Trains routiers à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec remorque à 2 ou 3 essieux	40 t
2.2.2.	Véhicules articulés à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec semi-remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux	40 t
	c) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport combiné, un conteneur ISO de 40 pieds	44 t
2.2.3.	Trains routiers à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une remorque à 2 essieux	36 t
2.2.4.	Véhicules articulés à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 2 essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:	
2.2.4.1.	est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	est supérieur à 1,8 m	36 t + 2 t de tolérance lorsque le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 t) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 t) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire selon la définition de l'annexe II
2.3.	<i>Véhicules à moteur</i>	
2.3.1.	Véhicules à moteur à 2 essieux	18 t
2.3.2.	Véhicules à moteur à 3 essieux	— 25 t — 26 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes
2.3.3.	Véhicules à moteur à 4 essieux avec 2 essieux directeurs	32 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes
2.4.	<i>Autobus articulés à 3 essieux</i>	28 t



3.	<b>Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b) (en tonnes)</b>	
3.1.	<i>Essieux simples</i> Essieu non moteur simple	10 t
3.2.	<i>Essieux tandem des remorques et semi-remorques</i> La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:	
3.2.1.	est inférieur à 1,0 m ( $d < 1,0$ )	11 t
3.2.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 t
3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 t
3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 t
3.3.	<i>Essieux tridem des remorques et semi-remorques</i> La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:	
3.3.1.	est égal ou inférieur à 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 t
3.3.2.	est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 t
3.4.	<i>Essieu moteur</i>	
3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Essieux tandem des véhicules à moteur</i> La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:	
3.5.1.	est inférieur à 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ( $1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$ )	16 t
3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ( $1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$ )	— 18 t — 19 t
	lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes	

- 
4. **Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b)**
- 4.1. *Tous véhicules*  
Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25 % du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, lorsqu'il est utilisé en trafic international
- 4.2. *Trains routiers*  
La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m
- 4.3. *Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement*  
Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à 4 essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule
- 4.4. *Semi-remorques*  
La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m
-

## ANNEXE II

**CONDITIONS RELATIVES À L'ÉQUIVALENCE ENTRE CERTAINES SUSPENSIONS NON PNEUMATIQUES ET LES SUSPENSIONS PNEUMATIQUES POUR L'ESSIEU MOTEUR OU LES ESSIEUX MOTEURS DU VÉHICULE**

## 1. DÉFINITION DE LA NOTION DE SUSPENSION PNEUMATIQUE

Un système de suspension est dit pneumatique lorsque l'effet de ressort est assuré à au moins 75 % par un dispositif pneumatique.

## 2. ÉQUIVALENCE

Pour être reconnue équivalente à une suspension pneumatique, une suspension doit répondre aux critères suivants:

- 2.1. lorsque la masse suspendue sur un essieu moteur ou un essieu couplé subit de manière passagère une oscillation verticale libre de faible fréquence, la fréquence et l'amortissement, mesurés lorsque le dispositif de suspension supporte la charge maximale, doivent se situer dans les limites définies aux points 2.2 à 2.5;
- 2.2. chaque essieu doit être équipé d'amortisseurs hydrauliques. Sur les essieux tandems, les amortisseurs hydrauliques doivent être positionnés de façon à réduire à un minimum l'oscillation des essieux couplés;
- 2.3. le facteur d'amortissement moyen D doit être supérieur à 20 % de l'amortissement critique pour une suspension équipée d'amortisseurs hydrauliques en état de fonctionnement normal;
- 2.4. le niveau maximal d'amortissement de la suspension, après dépose ou neutralisation de tous les amortisseurs hydrauliques, ne doit pas dépasser 50 % du facteur d'amortissement moyen D;
- 2.5. la fréquence maximale de la masse suspendue sur l'essieu moteur ou l'essieu couplé lors d'une oscillation verticale libre et passagère ne doit pas dépasser 2 hertz;
- 2.6. la fréquence et l'amortissement de la suspension sont définis au point 3. Les procédures d'essai pour le mesurage de la fréquence et de l'amortissement sont décrites au point 4.

## 3. DÉFINITION DE LA FRÉQUENCE ET DE L'AMORTISSEMENT

Dans cette définition, il est supposé une masse suspendue M (kg) sur un essieu moteur ou couplé. Celui-ci présente, entre le revêtement routier et la masse suspendue, une raideur verticale totale de K newtons/mètre (N/m) et un coefficient d'amortissement total de C newtons/mètre par seconde (N/ms), Z étant égal au déplacement vertical de la masse suspendue. L'équation de mouvement de l'oscillation libre de la masse suspendue est la suivante:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0.$$

La fréquence de l'oscillation de la masse suspendue F (radian par seconde) est:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}.$$

L'amortissement est critique lorsque  $C = C_0$ ,

où:

$$C_0 = 2\sqrt{KM}.$$

Le facteur d'amortissement en tant que fraction de l'amortissement critique est  $C/C_0$ .

Lors de l'oscillation libre et passagère de la masse suspendue, le mouvement vertical de la masse suivra une courbe sinusoïdale écrasée (figure 2). On peut évaluer la fréquence en mesurant le temps aussi longtemps que les cycles d'oscillation sont observables. On peut évaluer l'amortissement en mesurant

la hauteur des pics d'oscillation successifs qui se produisent dans la même direction. En supposant que les amplitudes des pics des premier et second cycles d'oscillation soient  $A_1$  et  $A_2$ , le facteur d'amortissement  $D$  est:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

«ln» étant le logarithme naturel du coefficient d'amplitude.

4. PROCÉDURE D'ESSAI

Pour établir expérimentalement le facteur d'amortissement  $D$ , le facteur d'amortissement après dépose des amortisseurs hydrauliques et la fréquence  $F$  de la suspension, le véhicule chargé doit:

- a) descendre à faible vitesse (5 km/h + 1 km/h) une marche de 80 mm présentant le profil indiqué à la figure 1. L'oscillation passagère à analyser sur le plan de la fréquence et de l'amortissement se produit après que les roues de l'essieu moteur ont quitté la marche  
ou
- b) être écrasé par le châssis de manière que la charge de l'essieu moteur atteigne une fois et demie sa valeur statique maximale. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante  
ou
- c) être relevé par le châssis de manière que la masse suspendue s'élève de 80 mm de l'essieu moteur. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante  
ou
- d) être soumis à d'autres procédures dans la mesure où leur équivalence aura été démontrée par le constructeur à la satisfaction du service technique.

Le véhicule doit être équipé d'un transducteur de déplacement vertical monté entre l'essieu moteur et le châssis, immédiatement au-dessus de l'essieu moteur. La lecture de la trace permet, d'une part, de mesurer le temps qui s'est écoulé entre les pics de la première et de la seconde compression afin d'obtenir la fréquence  $F$  et, d'autre part, de mesurer le coefficient d'amplitude afin d'obtenir l'amortissement. Pour les essieux moteurs doubles, il convient de monter des transducteurs entre chaque essieu moteur et le châssis se trouvant immédiatement au-dessus.

Figure 1

Marche pour tests de suspension

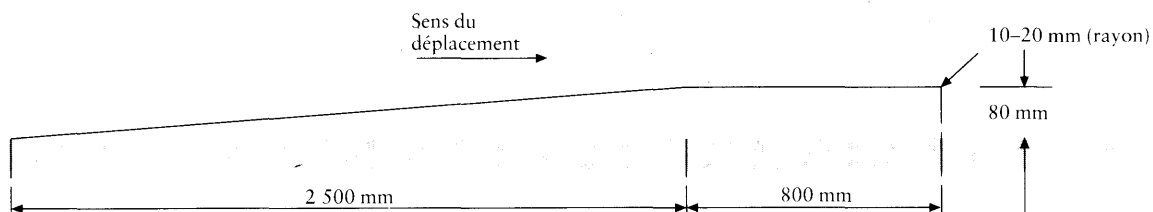
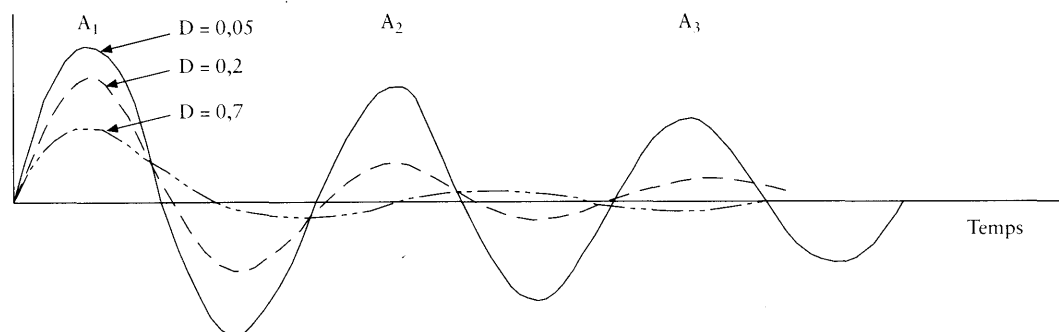


Figure 2

Réponse d'amortissement transitoire



## ANNEXE III

## PLAQUE RELATIVE AUX DIMENSIONS VISÉES À L'ARTICLE 6 PARAGRAPHE 1 POINT a)

I. La plaque relative aux dimensions, fixée dans la mesure du possible à côté de la plaque visée par la directive 76/114/CEE, comprend les indications suivantes:

1. Nom du constructeur<sup>(1)</sup>;
2. Numéro d'identification du véhicule<sup>(1)</sup>;
3. Longueur (L) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;
4. Largeur (W) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;
5. Données pour la mesure de la longueur des ensembles de véhicules:
  - la distance (a) entre l'avant du véhicule à moteur et le centre de son dispositif d'attelage (crochet ou sellette d'attelage); dans le cas d'une sellette à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale ( $a_{\min}$  et  $a_{\max}$ ),
  - la distance (b) entre le centre du dispositif d'attelage de la remorque (anneau) ou de la semi-remorque (pivot d'attelage) et l'arrière de la remorque ou de la semi-remorque; dans le cas d'un dispositif à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale ( $b_{\min}$  et  $b_{\max}$ ).

La longueur des ensembles de véhicules est la longueur mesurée lorsque le véhicule à moteur, la remorque ou la semi-remorque sont placés en ligne droite.

II. Les valeurs figurant sur la preuve de conformité doivent reprendre exactement les mesures effectuées directement sur le véhicule.

---

<sup>(1)</sup> Ces mentions ne doivent pas être répétées lorsque le véhicule est doté d'une plaque unique comportant des données relatives aux poids et des données concernant les dimensions.

## ANNEXE IV

## PARTIE A

## DIRECTIVES ABROGÉES

(visées à l'article 10)

- Directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers et ses modifications successives:
  - Directive 86/360/CEE
  - Directive 88/218/CEE
  - Directive 89/338/CEE
  - Directive 89/460/CEE
  - Directive 89/461/CEE
  - Directive 91/60/CEE
  - Directive 92/7/CEE
- Directive 86/364/CEE relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers

## PARTIE B

<i>Directive</i>	<i>Date limite de transposition</i>
85/3/CEE (JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14)	1 <sup>er</sup> juillet 1986 1 <sup>er</sup> janvier 1990
86/360/CEE (JO n° L 217 du 5. 8. 1986, p. 19)	1 <sup>er</sup> janvier 1992
86/364/CEE (JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48)	29 juillet 1987
88/218/CEE (JO n° L 98 du 15. 4. 1988, p. 48)	1 <sup>er</sup> janvier 1989
89/338/CEE (JO n° L 142 du 25. 5. 1989, p. 3)	1 <sup>er</sup> juillet 1991 1 <sup>er</sup> janvier 1992 1 <sup>er</sup> janvier 1993
89/460/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 5)	
89/461/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 7)	1 <sup>er</sup> janvier 1991
91/60/CEE (JO n° L 37 du 9. 2. 1991, p. 37)	30 septembre 1991
92/7/CEE (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29)	31 décembre 1992

## ANNEXE V

## TABLE DE CORRESPONDANCE

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point a)	Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1								
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point a)	—								
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point b)	Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point b)								
Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2	Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2								
Article 2 premier à quatrième tirets et sixième à dixième tirets					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2				
Article 2 cinquième, onzième et douzième tirets	—								
Article 2 dernier alinéa	—								
Article 3 paragraphe 1	—								
Article 3 paragraphe 1 points a) et b)	Article 3 paragraphe 1 et points a) et b)								
Article 3 paragraphe 2	Article 3 paragraphe 2								
Article 3 paragraphe 3	—								
Article 4	—								
Article 5 point a)							Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1		
Article 5 point b)								Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1	
Article 6 paragraphes 1 à 4			Article 1 <sup>er</sup> paragraphes 1 à 4						

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Article 6 paragraphes 5 et 6			Article 2 paragraphes 1 et 2						
Article 7	Article 6								
Article 8						Article 1 <sup>er</sup>			
Articles 9 à 12	—								
Article 13	Article 9								
Annexe I	Annexe I								
Point 1	Point 1								
Point 1.1 premier, deuxième, troisième et cinquième tirets								Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 2	
Point 1.1 quatrième tiret	—								
Point 1.2 a)	—								
Point 1.2 b)	—								
Points 1.3 à 1.5	Points 1.3 à 1.5								
Point 1.6							Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3		
Point 1.7								Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3	
Point 1.8	—								
Points 2 à 2.2.1 b)	Points 2 à 2.2.1 b)								
Points 2.2.2 a) à c)	Points 2.2.2 a) à c)								
Point 2.2.3 et Point 2.2.4.1					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 5 point c)				
Point 2.2.4.2									Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point a)



Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Points 2.3 et 2.3.1					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 5 point c)				
Points 2.3.2 et 2.3.3									Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 points b) et c)
Point 2.4					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 5 point c)				
Points 3 à 3.3.2	Points 3 à 3.3.2								
Points 3.4 et 3.4.1		Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 3							
Points 3.4.2 à 3.5.2					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 6 point d)				
Point 3.5.3									Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 1 point d)
Points 4 à 4.2	Points 4 à 4.2								
Point 4.3					Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 5 point c)				
Point 4.4							Article 1 <sup>er</sup> paragraphe 4		
Annexe II									Annexe III
Annexe III			Annexe						