

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Arrêté du 27 juin 2024 relatif aux caractéristiques techniques des véhicules de dépannage et à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés

NOR : TRER2414594A

Publics concernés : administrations, constructeurs, carrossiers et utilisateurs de véhicules de dépannage.

Objet : définition de la réglementation technique et des règles de circulation applicables aux véhicules de dépannage.

Entrée en vigueur : ce texte entre en vigueur le 1^{er} septembre 2024.

Notice : cet arrêté fixe les règles applicables pour la mise en circulation et l'exploitation des véhicules de dépannage. Ce texte remplace et abroge l'arrêté du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.) ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 311-1, R. 312-2, R. 312-3, R. 312-14, R. 317-21, R. 321-17 et R. 435-4 ;

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

Vu l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules automobiles ;

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

Vu l'arrêté du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés ;

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

Vu l'arrêté du 3 novembre 1987 modifié portant approbation du cahier des charges relatif à l'homologation des rampes spéciales de signalisation et des signaux sonores des véhicules ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1992 modifié relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 2 mars 1995 relatif à l'équipement en extincteurs des véhicules de transport de marchandises ;

Vu l'arrêté du 29 septembre 2008 relatif au gilet de haute visibilité ;

Vu l'arrêté du 9 février 2009 modifié relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 11 janvier 2021 modifié relatif à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules en application du règlement UE/2018/858,

Arrêtent :

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VÉHICULES DE DÉPANNAGE

Art. 1^{er}. – Les véhicules spécialisés dans les opérations de remorquage des véhicules en panne ou accidentés, tels que visés aux articles R. 311-1 et R. 317-21 du code de la route, sont dénommés « véhicules de dépannage » dans le présent arrêté.

Tout véhicule de dépannage est immatriculé :

- dans le genre : VASP pour les véhicules à moteur et RESP ou SRSP pour les véhicules remorqués ou semi-remorqués ;
- carrosserie : DEPANNAG.

Pour les véhicules réceptionnés en double genre et double carrosserie et conformément à l'annexe 3 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, les mentions relatives aux caractéristiques techniques particulières du véhicule à porter sur le certificat d'immatriculation sont :

- genre (J1) : CTTE ou CAM pour les véhicules à moteur et REM ou SREM pour les véhicules remorqués ou semi-remorqués ;
- carrosserie (J3) : PTE VOIT ;
- autre J1 poss. : VASP pour les véhicules à moteur et RESP ou SRSP pour les véhicules remorqués ou semi-remorqués ;
- autre J3 poss. : DEPANNAG.

Au sens du présent arrêté, on entend par :

- ensemble de dépannage tout ensemble formé par un véhicule de dépannage et un ou plusieurs véhicules en panne ou accidentés remorqués ;
- véhicule bénéficiant de la carrosserie « PTE VOIT », tout véhicule défini comme « transporteur de véhicule » selon le règlement 2018/858 susvisé annexe 1 partie c appendice 2.

Art. 2. – Un véhicule de dépannage appartient à l'une des catégories suivantes :

- véhicule porteur (catégorie P) : véhicule à moteur ou remorqué muni d'un ou de deux plateaux transporteurs de véhicules et équipé à demeure d'un dispositif assurant la mise en place d'un ou plusieurs véhicules en panne ou accidentés sur ce(s) plateau(x) ;
- véhicule remorqueur (catégorie R) : véhicule à moteur dont l'aménagement comporte un dispositif de soulèvement installé à demeure et permettant le remorquage sans aucun débattement transversal d'un ou plusieurs véhicules en panne ou accidentés ;
- véhicule mixte porteur/remorqueur (catégorie PR) : véhicule à moteur répondant simultanément aux définitions des véhicules porteurs et remorqueurs.

Les limites techniques d'utilisation d'un véhicule de dépannage, appartenant à l'une des catégories définies à l'article 2 du présent arrêté, sont fixées à l'annexe I du présent arrêté.

Art. 3. – I. – Tout véhicule de dépannage est équipé des feux spéciaux, de type agréé, prévus par l'arrêté du 4 juillet 1972 susvisé. Ces feux peuvent être intégrés à une rampe spéciale de signalisation conforme aux dispositions de l'arrêté du 3 novembre 1987 susvisé.

Les dispositions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 4 juillet 1972 susvisé s'appliquent dans le cas où la configuration du véhicule porté ou remorqué ne permet pas la visibilité dans tous les azimuts de ces feux.

Ces feux sont utilisés pendant toute la phase de prise en charge du ou des véhicule(s) en panne ou accidenté(s), y compris lors du ralentissement et des manœuvres d'accostage et, en circulation, par les ensembles de dépannage.

II. – Les feux de position arrière, les feux stop et les feux indicateurs de direction arrière des véhicules de dépannage à moteur peuvent être doublés en partie haute à l'arrière de la cabine dans les conditions définies à l'article 18 *bis* de l'arrêté du 16 juillet 1954 susvisé et sous réserve que tous ces dispositifs soient conformes à un type agréé et fonctionnent en concordance avec les feux de fonctionnalité identique du véhicule de dépannage.

Art. 4. – Tout véhicule de dépannage est doté au moins :

- de trois cônes de signalisation, homologués suivant la norme NF EN 13422 pour l'utilisation en condition nocturne ;
- d'un balai, d'une pelle et de 10 litres de produit absorbant ;
- d'extincteurs conformes aux dispositions de l'arrêté du 2 mars 1995 susvisé selon les catégories visées et d'un extincteur à poudre de capacité minimale de 2 kg pour les véhicules de catégorie N1 ;
- de gilets conformes à la réglementation prévue à l'article 3 de l'arrêté du 29 septembre 2008 susvisé, en quantité correspondant au nombre de places assises indiqué sur le certificat d'immatriculation. Ces gilets sont utilisés lors de toutes les opérations diurnes ou nocturnes d'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.

En complément, les véhicules des catégories R et PR sont dotés des équipements suivants :

- un jeu de feux amovibles conformément au 1° de l'article 9 du présent arrêté ;
- un panneau de signalisation complémentaire conformément au 2° de l'article 9 du présent arrêté ;
- un jeu de disques indicateurs de vitesse (60, 80) complété, le cas échéant, par un disque indicateur de vitesse (25) et/ou (45) conformément au 3° de l'article 9 du présent arrêté.

Art. 5. – I. – Aucun véhicule de dépannage n'est mis en circulation sans disposer d'une autorisation de mise en circulation.

L'autorisation de mise en circulation est délivrée, après vérification de la conformité du véhicule aux dispositions du présent arrêté et notamment les dispositions des articles R. 312-2 et suivants du code de la route concernant le respect des charges maximales autorisées :

- pour les véhicules neufs réceptionnés par type, par le constructeur ou son représentant ou, après présentation du véhicule, par le service en charge des réceptions défini à l'article 2 de l'arrêté du 19 juillet 1954 susvisé ou au point 4 de l'article 3 de l'arrêté du 11 janvier 2021 susvisé ;
- dans tous les autres cas, par le service en charge des réceptions, chargé également de délivrer le procès-verbal de réception à titre isolé ou de réception individuelle.

Pour tout véhicule dont l'âge et la catégorie le soumettent à contrôle technique, le service en charge des réceptions demande le procès-verbal de contrôle technique du véhicule valide.

L'autorisation de mise en circulation est établie selon le modèle joint en annexe II du présent arrêté, en tenant compte des limites techniques d'utilisation du véhicule de dépannage définies à l'annexe I du présent arrêté.

L'émetteur de l'autorisation de mise en circulation la numérote et archive le double de ce document pendant une durée minimum de cinq ans.

L'autorisation de mise en circulation est conservée dans le véhicule pour être présentée lors des contrôles techniques périodiques du véhicule et à toute réquisition de la gendarmerie ou des fonctionnaires et agents chargés de la police de la route.

En cas de mutation de véhicule, l'ancien propriétaire remet au nouveau propriétaire l'autorisation de mise en circulation ou, le cas échéant, la carte blanche barrée de bleu délivrée en application des articles 7 et 17 de l'arrêté du 30 septembre 1975 susvisé.

Les mentions concernant la marque, le type, le genre, la carrosserie et le numéro d'identification du véhicule figurant sur l'autorisation de mise en circulation sont identiques à celles figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

Toute modification du véhicule nécessitera la délivrance d'une nouvelle autorisation de mise en circulation par le service en charge des réceptions après une nouvelle réception selon le modèle annexé au présent arrêté.

II. – Lorsque le véhicule cesse d'être utilisé en tant que véhicule de dépannage, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule le présente en réception à titre isolé au service en charge des réceptions afin qu'il soit vérifié que le véhicule ne répond plus aux conditions spécifiques d'aménagement fixées par le présent arrêté. Cette réception permet l'établissement d'un nouveau certificat d'immatriculation avec les rubriques adaptées, notamment en genre et en carrosserie.

L'autorisation de mise en circulation est restituée au service en charge des réceptions.

CHAPITRE II

RÈGLES DE CIRCULATION DES ENSEMBLES DE DÉPANNAGE

Art. 6. – I. – La masse des ensembles de dépannage est soumise aux dispositions des articles R. 312-2 et suivants du code de la route, de l'article R. 435-4 et de l'annexe I du présent arrêté.

Lorsque l'une des limites de poids fixées à l'article R. 435-4 du code de la route n'est pas respectée, le véhicule est soumis aux dispositions des articles R. 433-1 à R. 433-6 du code de la route (transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules).

II. – La longueur et la largeur des ensembles de dépannage sont soumises aux dispositions de l'article R. 312-14 du code de la route.

Art. 7. – Lors des opérations de dépannage des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues, les véhicules en panne ou accidentés sont entièrement portés.

Art. 8. – I. – Si le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule en panne ou accidenté est inférieur ou égal à 3 500 kg, l'ensemble de dépannage ne dépasse pas les vitesses maximales suivantes :

1° 80 km à l'heure pour les ensembles formés à partir d'un véhicule remorqueur si le véhicule remorqué est relié au véhicule remorqueur par un attelage rigide ne permettant aucun débattement transversal du véhicule remorqué par rapport au véhicule remorqueur et si le freinage pratiquement simultané du véhicule remorqueur et du véhicule remorqué est assuré par simple action du conducteur du véhicule remorqueur agissant depuis son poste de conduite sur une commande unique sans qu'il cesse de tenir le volant de direction, toutes dispositions étant prises pour qu'une rupture de canalisation sur un des deux véhicules n'entraîne pas la mise hors service du freinage sur le véhicule remorqueur ;

2° 60 km à l'heure pour les ensembles formés à partir d'un véhicule remorqueur si le remorquage se fait avec un attelage rigide ne permettant aucun débattement transversal du véhicule remorqué par rapport au véhicule remorqueur mais sans freinage simultané des deux véhicules ou s'il se fait avec soulèvement du train avant du véhicule tracté.

II. – Si le PTAC du véhicule en panne ou accidenté est supérieur à 3 500 kg, l'ensemble de dépannage ne dépasse pas les vitesses maximales suivantes :

1° 60 km à l'heure pour les ensembles formés à partir d'un véhicule remorqueur si le véhicule remorqué est relié au véhicule remorqueur par un attelage rigide ne permettant aucun débattement transversal du véhicule remorqué par rapport au véhicule remorqueur et si le freinage pratiquement simultané du véhicule remorqueur et du véhicule remorqué est assuré par simple action du conducteur du véhicule remorqueur agissant depuis son poste de conduite sur une commande unique sans qu'il cesse de tenir le volant de direction, toutes dispositions étant prises pour qu'une rupture de canalisation sur un des deux véhicules n'entraîne pas la mise hors service du freinage sur le véhicule remorqueur ;

2° 45 km à l'heure pour les ensembles formés à partir d'un véhicule remorqueur si le remorquage se fait avec un attelage rigide ne permettant aucun débattement transversal du véhicule remorqué par rapport au véhicule remorqueur mais sans freinage simultané des deux véhicules, ou s'il se fait avec soulèvement du train avant du véhicule tracté ;

3° 25 km à l'heure dans tous les autres cas.

III. – L'évacuation au moyen d'une barre de remorquage d'un véhicule en panne ou accidenté dont le PTAC est inférieur ou égal à 3 500 kg par un véhicule non spécialisé est autorisée. La vitesse de l'ensemble constitué est limitée à 25 km à l'heure. L'utilisation des feux de détresse est obligatoire pendant toute la durée de l'évacuation.

Art. 9. – Le véhicule ou l'ensemble de véhicules remorqué(s) en panne ou accidenté(s) est muni à l'arrière :

1° De deux feux de position arrière, de deux feux stop et de deux indicateurs de changement de direction, sauf lorsqu'il a un conducteur et que l'ensemble des feux du véhicule remorqué fonctionne ou si les feux du véhicule de dépannage sont visibles depuis l'arrière du véhicule remorqué.

Tous ces dispositifs sont conformes à un type agréé et fonctionnent en concordance avec les feux de fonctionnalité identique du véhicule de dépannage ;

2° D'un panneau de signalisation complémentaire conforme aux dispositions techniques définies à l'article 2 *bis* de l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié susvisé, devant être fixé le plus bas techniquement possible, entre 0,40 et 0,90 mètre du sol et placé dans un plan le plus vertical possible pour les véhicules limités à 45 et 25 km/h. ;

3° Selon les dispositions de l'article 8 du présent arrêté et sauf impossibilité structurelle avérée, de disque(s) indicateur(s) de vitesse (80, 60, 45, 25).

Ces disques indicateurs de vitesses sont conformes aux dispositions techniques de l'article 1^{er} de l'arrêté du 23 novembre 1992 susvisé.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DIVERSES

Art. 10. – Les véhicules visés à l'article R. 435-4 du code de la route sont soumis aux dispositions du présent arrêté ainsi qu'aux dispositions de circulation suivantes :

1° Pour le franchissement d'ouvrages d'art, le conducteur de tout véhicule ou ensemble de véhicules dont le poids réel dépasse 44 tonnes doit conserver en toutes circonstances une distance minimale de 10 mètres avec tout véhicule qui le précède, y compris à l'arrêt.

Il doit également s'assurer qu'aucun autre véhicule d'un tonnage supérieur à 44 tonnes n'est présent en même temps sur l'ouvrage ;

2° Pour le franchissement des voies ferrées, le conducteur doit s'assurer que les caractéristiques du véhicule ou de l'ensemble de véhicule(s) remorqué(s) 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 et de garde au sol précisées ci-après.

Délai maximal de franchissement des passages à niveau :

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

Conditions de hauteur :

Le conducteur 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 de l'ensemble est supérieure :

- à celle indiquée sur les panneaux B 12 si le passage à niveau est équipé de portiques G3 ;
- à 4,80 m en l'absence de portiques G3.

Garde au sol des véhicules :

Le conducteur doit s'assurer, notamment s'il s'agit d'un véhicule surbaissé, que la garde au sol du véhicule respecte les conditions minimales de profil inférieur, permettant 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.

Art. 11. – I. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 1^{er} septembre 2024.

II. – L'arrêté du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés est abrogé à compter de cette même date.

III. – Par exception, les cartes blanches barrées de bleu délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté en application des articles 7 et 17 de l'arrêté du 30 septembre 1975 susvisé, valent autorisation de mise en circulation au sens de l'article 5 du présent arrêté jusqu'à leur remplacement par le service en charge des réceptions à l'occasion de toute formalité administrative conduisant à l'édition d'un nouveau certificat d'immatriculation après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 12. – La déléguée à la sécurité routière et la directrice générale de l'énergie et du climat sont chargées, chacune en ce qui la concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 27 juin 2024.

*Le ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires,
Pour le ministre et par délégation :
La directrice générale de l'énergie et du climat,
S. MOURLON*

*Le ministre de l'intérieur
et des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
La déléguée à la sécurité routière,
F. GUILLAUME*

ANNEXES

ANNEXE I

LIMITES TECHNIQUES D'UTILISATION D'UN VÉHICULE DE DÉPANNAGE PAR CATÉGORIE

Les limites techniques d'utilisation d'un véhicule de dépannage sont déterminées par sa capacité à remorquer et/ou à porter un ou plusieurs véhicules en panne ou accidentés.

1. Définitions des variables

PVav = poids à vide en ordre de marche (avec conducteur) sur le ou les essieux avant du véhicule de dépannage.

PVar = poids à vide en ordre de marche sur le ou les essieux arrière du véhicule de dépannage.

PMar = poids maximal prévu par le constructeur sur le ou les essieux arrière du véhicule de dépannage.

PVav + PMar = poids de référence du véhicule de dépannage (catégorie R et PR).

PVodm = poids à vide en ordre de marche du véhicule de dépannage (avec conducteur et masse des équipements prévus à l'article 4 du présent arrêté).

PTAC = poids total autorisé en charge du véhicule de dépannage.

F = force admissible à la flèche ou au panier (catégorie R et PR).

Fa = capacité du dispositif de levage déclarée par le constructeur.

Fb = F admissible à la flèche ou au panier en respectant la masse mini sur l'essieu avant.

Fc = F admissible à la flèche ou au panier en respectant la masse maxi sur l'essieu arrière.

Fd = F admissible à la flèche ou au panier en respectant le PTAC.

F1 et F2 = forces admissibles à la flèche ou au panier pour un véhicule de la catégorie PR muni d'un plateau ou d'un double-plateau.

PTACdép = PTAC du véhicule de dépannage lors des opérations de remorquage (catégories R et PR).

C = capacité du véhicule de dépannage (catégorie P et PR).

k = poids minimum à vide sur l'essieu avant défini par le constructeur.

e = empattement du véhicule de dépannage.

d = porte-à-faux de la flèche ou du panier par rapport à l'essieu arrière du véhicule de dépannage, défini par le fabricant du dispositif en condition normale de circulation.

h = hauteur de la flèche ou du panier en utilisation route, du véhicule de dépannage, par rapport au plan horizontal passant par l'axe de ces essieux. (pour un panier, h est égale à 0).

Toutes les variables de poids et de charge sont données en kilogramme (kg).

La masse du conducteur est de 75 kg, celle des passagers de 75 kg pour les véhicules de catégorie N1 et 68 kg pour les catégories N2 et N3.

2. Véhicules de dépannage de la catégorie R (véhicules remorqueurs)

Les limites techniques d'utilisation d'un véhicule remorqueur sont déterminées à partir des relations suivantes :

2.1. Force admissible à la flèche ou au panier

Le constructeur du dispositif de soulèvement, ou à défaut un organisme spécialisé, fournit au service en charge des réceptions toute justification utile sur la capacité du matériel installé.

La valeur de la force F admissible à la flèche ou au panier à retenir est la plus petite des valeurs F_a , F_b , F_c et F_d telles que définies ci-dessous :

F_a = capacité du dispositif de levage.

$F_b = (PV_{av} - k)/(d + 0,18 \times h) \times e$.

$F_c = (P_{Mar} - P_{Var})/(1 + (d+0,18 \times h)/e)$.

$F_d = PTAC - P_{Vodm}$.

La force F calculée ne peut pas être négative.

2.2. Poids du véhicule remorqué

Le poids du véhicule remorqué, en panne ou accidenté, est égal au poids réel sur le ou les essieux en contact avec le sol lorsqu'il y a soulèvement.

L'opération de remorquage d'un véhicule en panne ou accidenté par un véhicule de la catégorie R ou PR ne conduit pas à un dépassement du $PTAC_{dép}$ égal à $P_{vodm} + F$.

3. Véhicules de dépannage de la catégorie P (véhicules porteurs)

La capacité C d'un véhicule de dépannage de la catégorie P correspond au $PTAC$ du véhicule de dépannage, auquel est retirée la valeur du poids à vide en ordre de marche et des passagers :

$$C = PTAC - P_{vodm} - M_{passagers}$$

4. Véhicules de dépannage de catégorie PR (véhicules mixte porteur/remorqueur)

La capacité C d'un véhicule de dépannage de la catégorie PR est définie en configuration P uniquement.

En configuration PR, les limites techniques d'utilisation des véhicules de la catégorie R s'appliquent, sous réserve de calculer la valeur F_1 si le véhicule est muni d'un plateau simple, et les valeurs F_1 et F_2 si le véhicule est muni d'un double-plateau. Ces valeurs seront calculées en ajoutant respectivement 1 000 kg et 2 000 kg au poids à vide en ordre de marche du véhicule de dépannage.

L'opération de remorquage d'un véhicule en panne ou accidenté par un véhicule de la catégorie PR ne conduit pas à un dépassement du $PTAC_{dép}$ égal à $P_{vodm} + F$.

ANNEXE II

MODÈLE D'AUTORISATION DE MISE EN CIRCULATION

Le champ « catégorie » est renseigné de la manière suivante, en tenant compte des limites techniques d'utilisation du véhicule de dépannage figurant en annexe I au présent arrêté (1) :

Pour la catégorie R :

« Classé dans la catégorie R.

« Capacité du véhicule : 0.

« Poids de référence : $PV_{av} + P_{Mar}$.

« +Force admissible à la flèche ou au panier : $F = \text{Min} (F_a, F_b, F_c, F_d)$.

« $PTAC_{dép}$: $P_{Vodm} + F$ ».

« Pour la catégorie P : « Classé dans la catégorie P.

« Capacité du véhicule : C .

« Poids de référence : *néant*.

« Force admissible à la flèche ou au panier : *néant*.

« $PTAC_{dép}$: $PTAC$ ».

Pour la catégorie PR :

« Classé dans la catégorie PR.

« Capacité du véhicule : C .

« Poids de référence : $PV_{av} + P_{Mar}$.

« Force(s) admissible(s) à la flèche ou au panier : F .

« F_1 .

« F_2 .

« $PTAC_{dép}$: $P_{Vodm} + F$ ».

Le recto comporte les éléments suivants :

Date et cachet du constructeur
ou du service en charge des réceptions
Nom et qualité du signataire

AUTORISATION DE MISE EN CIRCULATION
D'UN VÉHICULE DE DÉPANNAGE

N°

(arrêté ministériel du relatif aux caractéristiques techniques des véhicules
de dépannage et à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés)

L'aménagement du véhicule décrit ci-après autorise l'évacuation de véhicules en panne ou accidentés :

Genre : Carrosserie :

Marque : Type :

N° d'identification du véhicule :

N° de la réception nationale de l'aménagement en dépannage :

Classé dans la catégorie :

Capacité du véhicule :

Poids de référence :

Force(s) admissible(s) à la flèche ou au panier :

F :

F1 :

F2 :

PTACdép :

Le verso comporte les éléments suivants :

Définitions :

PVav = poids à vide en ordre de marche (avec conducteur) sur le ou les essieux avant du véhicule de dépannage

PVar = poids à vide en ordre de marche sur le ou les essieux arrière du véhicule de dépannage

PMar = poids maximal prévu par le constructeur sur le ou les essieux arrière du véhicule de dépannage

PVav + PMar = poids de référence du véhicule de dépannage (catégorie R et PR)

PVodm = poids à vide en ordre de marche du véhicule de dépannage (avec conducteur et masse des équipements)

PTAC = poids total autorisé en charge du véhicule de dépannage

F = force admissible à la flèche ou au panier (catégorie R et PR)

Fa = capacité du dispositif de levage déclarée par le constructeur

Fb = F admissible à la flèche ou au panier en respectant la masse mini sur l'essieu avant

Fc = F admissible à la flèche ou au panier en respectant la masse maxi sur l'essieu arrière

Fd = F admissible à la flèche ou au panier en respectant le PTAC

F1 et F2 = forces admissibles à la flèche ou au panier pour un véhicule de la catégorie PR muni d'un plateau ou d'un double-plateau

PTACdép = PTAC du véhicule de dépannage lors des opérations de remorquage (catégories R et PR)

C = capacité du véhicule de dépannage (catégorie P et PR)

k = poids minimum à vide sur l'essieu avant défini par le constructeur

e = empattement du véhicule de dépannage

d = porte à faux de la flèche ou du panier par rapport à l'essieu arrière du véhicule de dépannage, défini par le fabricant du dispositif en condition normale de circulation

h = hauteur de la flèche ou du panier en utilisation route, du véhicule de dépannage, par rapport au plan horizontal passant par l'axe de ces essieux. (pour un panier, h est égale à 0).

Toutes les variables de poids et de charge sont données en kilogramme (kg).

La masse du conducteur est de 75 kg, celle des passagers de 75kg pour les véhicules de catégorie N1 et 68 kg pour les catégories N2 et N3.

(1) Le poids de référence, la (ou les) force(s) admissible(s) à la flèche ou au panier et le PTACdép doivent être renseignés en kilogramme (kg).