

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



**Édition Chronologique n° 58 du 29 décembre 2016**

**PARTIE PERMANENTE**

**Armée de terre**

**Texte 4**

**INSTRUCTION N° 2982/DEF/EMAT/PP/BSL**  
relative aux mouvements par voie routière en temps de paix.

*Du 20 juin 2016*

**INSTRUCTION N° 2982/DEF/EMAT/PP/BSL relative aux mouvements par voie routière en temps de paix.**

*Du 20 juin 2016*

NOR D E F T 1 6 5 0 9 8 0 J

---

*Références :*

Code de la route – livre 4 – articles R411-18 et R433-6.  
Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 (n.i. BO ; JO n° 128 du 5 juin 2009, p. 9175, texte n° 3) modifié.  
Décret n° 2011-335 du 28 mars 2011 (n.i. BO ; JO n° 75 du 30 mars 2011 ; p. 5509, texte n° 6).  
Décret 2012-516 du 18 avril 2012 (n.i. BO ; JO n° 94 du 20 avril 2012 ; p. 7121, texte n° 37).  
Arrêté interministériel du 13 avril 1961 (BO/G, p. 3189 ; BOEM 123.3.1) modifié.  
Arrêté du 4 juillet 1972 (n.i. BO ; JO du 10 août 1972 ; p. 8648).  
Arrêté du 20 janvier 1987 (n.i. BO ; JO du 12 février 1987 ; p. 1606).  
Arrêté du 4 mars 2005 (n.i. BO ; JO n° 79 du 5 avril 2005 ; p. 6148, texte n° 16).  
Arrêté du 4 mai 2006 (n.i. BO ; JO n° 110 du 12 mai 2006 ; p. 6923, texte n° 33) modifié.  
Arrêté du 2 mars 2015 (n.i. BO ; JO n° 59 du 11 mars 2015 ; page 4410, texte n° 4).  
Instruction interministérielle n° 1623/DEF/EMA/SLI/LIA du 11 juillet 2006 (BOC/PP 1, 2007, texte 3 ; BOEM 123.2.1.3).  
Instruction ministérielle n° 5186/DEF/EMA/SLI/LIA du 17 novembre 2009 (BOC N° 28 du 9 juillet 2010, texte 6 ; BOEM 123.1, 123.2, 123.3, 731.1, 731.2, 731.3, 731.4, 731.5, 731.6, 731.7).  
Instruction n° 2000/DEF/EMA/SC\_SOUTIEN/BPSO du 29 novembre 2012 (BOC N° 23 du 24 mai 2013, texte 2 ; BOEM 123.1, 123.3).  
Instruction n° 2200/DEF/EMA/SC\_SOUT/BPSO du 9 juillet 2014 (BOC n° 17 du 20 avril 2015, texte 12 ; BOEM 123.2).  
Note D-11-007373/DEF/EMA/SLI/SDO du 6 septembre 2012 (n.i. BO).  
Note n° 508714/CFT/DIV.EQU-MAINT/BMCO du 8 juin 2015 (n.i. BO).  
Stanag n° 1059 édition 8 du 6 juillet 2005 (n.i. BO).  
AMov P-1 (A), édition 3 du 27 janvier 2005 (n.i. BO).  
AMov P-2 (A) édition 3 du 20 juin 2011 (n.i. BO).  
AMovP-3 (B) édition 3 du 14 avril 2010 (n.i. BO).  
AMovP-6 (A) du 2 septembre 2014 (n.i. BO).  
PIA-4.4.2\_OGAS(2014), n° D-14-008350/DEF/EMA/SOUT/NP du 11 septembre 2014.

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Quinze annexes.

*Texte abrogé :*

Instruction n° 2982/DEF/EMAT/LOG/MTT/REG-VR du 29 décembre 2000 (n.i. BO).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 123.3

*Référence de publication :* BOC n° 58 du 29 décembre 2016, texte 4.

---

## SOMMAIRE

Préambule.

### 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES.

#### 1.1. Définitions.

1.1.1. Mouvements exécutés dans un cadre opérationnel.

1.1.2. Crédit de mouvement.

1.1.3. Véhicules entrant dans le champ d'application des crédits de mouvements.

1.1.4. Carte du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.

1.1.5. Autoroutes - autoroutes concédés.

1.1.6. Centre national d'information routière – Bison futé.

1.1.7. Caractéristiques et catégorisation des véhicules exceptionnels.

#### 1.2. Règles générales.

1.2.1. Champ d'application des crédits de mouvement.

1.2.2. Les différents types de crédits de mouvement.

1.2.2.1. Le crédit de mouvement au voyage.

1.2.2.2. Crédit de mouvement permanent.

1.2.2.2.1. Crédit de mouvement permanent sur réseau du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements national de première catégorie.

1.2.2.2.2. Crédit de mouvement permanent sur itinéraire imposé.

1.2.3. Procédure d'établissement des crédits de mouvements.

1.2.3.1. Généralités.

1.2.3.2. Points particuliers.

1.2.4. Modalités de mise en application.

1.2.4.1. Destinataire de la demande de crédit de mouvement.

1.2.4.2. Délais d'obtention d'un crédit de mouvement.

1.2.4.3. Cas d'une demande de crédit de mouvement pour un aller-retour.

1.2.4.4. Cas d'une demande de crédit de mouvement dans le cadre d'un transport multimodal.

1.2.4.5. Destinataires du crédit de mouvement.

1.2.4.6. Véhicule de dépannages - évacuations de matériels.

1.2.4.7. Circulation des véhicules de transport de marchandises dangereuses.

1.2.4.8. Circulation des véhicules de transports de matériels sensibles.

1.2.4.9. Circulation des engins chenillés.

1.3. Numéro de mouvement.

## 2. MOUVEMENTS EFFECTUÉS DANS LE CADRE DES ACTIVITÉS COURANTES OU PLANIFIÉES.

2.1. Principe.

2.1.1. Densité du trafic.

2.1.2. Calendrier.

2.1.3. Nombre et type de véhicules.

2.1.4. Réseau routier et autoroutier.

2.2. Répartition des responsabilités.

2.2.1. Mouvement sous responsabilité du commandant de formation.

2.2.1.1. De un à neuf véhicules non exceptionnels.

2.2.1.2. De dix à vingt neuf véhicules non exceptionnels.

2.2.2. Mouvements nécessitant un crédit de mouvement.

2.2.2.1. Mouvements de trente véhicules non exceptionnels et plus.

2.2.2.2. Mouvements de dix véhicules non exceptionnels et plus dans le cadre d'une activité regroupant plus de deux cent véhicules.

2.2.2.2.1. Activité regroupant plus de deux cent véhicules sur un terrain militaire.

2.2.2.2.2. Activité regroupant plus de deux cent véhicules dans une zone d'activité hors terrain militaire.

2.2.3. Mouvement de véhicules exceptionnels.

2.2.3.1. Elaboration des crédits de mouvement pour les véhicules exceptionnels.

2.2.3.2. Mise en oeuvre des crédits de mouvement permanents.

2.2.3.3. Circulation des convois exceptionnels de première catégorie sur le réseau du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.

2.2.3.4. Circulation des convois exceptionnels de deuxième et troisième catégorie.

2.2.3.5. Renforcement en véhicules d'une formation.

2.2.3.6. Mise en oeuvre des crédits de mouvement permanents pour moyen de dépannage exceptionnel de première catégorie.

2.2.3.7. Cas particulier des véhicules exceptionnels d'une hauteur supérieure à quatre mètres cinquante.

2.2.3.7.1. Problématique.

2.2.3.7.2. Procédure.

2.2.4. Mouvements internationaux.

2.2.4.1. Mouvements de formations françaises vers l'étranger.

2.2.4.2. Mouvements de formations étrangères en France.

2.2.4.3. Mouvements de formations étrangères stationnées en France.

### 3. MOUVEMENTS EXÉCUTÉS DANS UN CADRE OPÉRATIONNEL.

3.1. Mouvements relevant de la chaîne des acheminements stratégiques.

3.1.1. Principes.

3.1.2. Procédure.

3.1.3. Mouvements au sein des pôles interarmées d'appui à la projection.

3.1.4. Mouvements de pré-acheminements au profit des unités stationnées en Allemagne.

3.1.5. Mouvements de post-acheminements au profit des unités stationnées en Allemagne.

3.2. Mouvements à caractère opérationnel ne relevant pas de la chaîne des acheminements stratégiques.

### 4. PROCÉDURE DE SUIVI ET D'ACTUALISATION.

### 5. TEXTE ABROGÉ.

### 6. PUBLICATION.

## ANNEXE(S)

ANNEXE I. GLOSSAIRE.

ANNEXE II. MESSAGE DE DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.

ANNEXE III. MESSAGE D'ATTRIBUTION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.

ANNEXE IV. PRÉAVIS DE MOUVEMENT D'UN CONVOI DE DIX À VINGT NEUF VÉHICULES NON EXCEPTIONNELS SOUS RESPONSABILITÉ DU CHEF DE LA FORMATION ADMINISTRATIVE.

ANNEXE V. DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SUR ITINÉRAIRE IMPOSÉ.

ANNEXE VI. DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS OU PRÉAVIS D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS.

ANNEXE VII. COMPTE RENDU D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT MOYEN DE DÉPANNAGE.

ANNEXE VIII. RÉPARTITION TERRITORIALE DES AUTOROUTES CONCÉDÉES.

ANNEXE IX. PROCÉDURES À SUIVRE LORS DE L'ACTIVATION DES STRUCTURES TEMPORAIRES DU BUREAU DE MISE EN OEUVRE DES TRANSITS DE SURFACE DU CENTRE DES TRANSPORTS ET TRANSITS DE SURFACE PROJECTION RÉELLE OU EXERCICE.

ANNEXE X. TRAITEMENT DES DEMANDES DE TRANSIT DES FORMATIONS ÉTRANGÈRES.

ANNEXE XI. MOUVEMENTS DES FORMATIONS FRANÇAISES VERS L'ÉTRANGER.

ANNEXE XII. EXERCICES OU ACTIVITÉS MAJEURES IMPLIQUANT PLUS DE DEUX CENT VÉHICULES.

ANNEXE XIII. CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES EXCEPTIONNELS ET MODALITÉS D'ACCOMPAGNEMENT.

ANNEXE XIV. DÉLAIS D'OBTENTION DES CRÉDITS DE MOUVEMENTS.

ANNEXE XV. SYNOPTIQUES DE LA GESTION DES MOUVEMENTS PAR VOIE ROUTIÈRE.

### **Préambule.**

Dans le cadre de leurs activités, les forces armées françaises et étrangères utilisent fréquemment les routes de France métropolitaine. Ce réseau routier national se décompose en autoroutes, en routes nationales, en routes départementales, en routes communales. Ce réseau relève de différentes autorités civiles gestionnaires du réseau routier et des ouvrages d'art : directions départementales des territoires (DDT), direction interdépartementale des routes (DIR), direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL), conseils régionaux, conseils départementaux, communes, concessionnaires autoroutiers, etc. Par ailleurs, le réseau routier est public et son utilisation obéit à des lois et des règlements auxquels sont soumises les forces armées.

Cependant, la liberté de mouvement constitue un facteur essentiel de la liberté d'action du chef militaire.

La présente instruction constitue le texte fixant les règles particulières pour la circulation des véhicules militaires en application du code de la route et plus particulièrement des articles R411-18 et R433-6.

Elle s'appuie également sur l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié relatif à la circulation des convois et transports militaires routiers.

Les articles R411-18 et R433-6 du code de la route.

Les articles R411-18 et R433-6 du code de la route affranchissent les forces armées respectivement :

- des dispositions prises dans l'arrêté du 2 mars 2015 (A) relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes ;
- des dispositions prises dans le décret n° 2012-516 du 18 avril 2012 (B) relatif aux transports exceptionnels.

Les mouvements réalisés dans le cadre de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié.

Alors qu'il s'agit normalement d'une prérogative préfectorale, l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié accorde à certaines autorités du ministère de la défense le droit d'autoriser les mouvements, y compris, à titre absolument exceptionnel (article 5.), en s'écartant des conditions prévues par le code de la route, la signalisation routière ou autres règlements et spécifications locales.

L'usage de cette prérogative repose principalement sur les états-majors de zone de défense (EMZD) dont les bureaux mouvements ont les compétences, une connaissance fine des voies routières et surtout entretiennent un réseau de correspondants leur permettant d'organiser les déplacements de véhicules militaires sur le territoire national ; en particulier ceux des véhicules dont les caractéristiques (poids, dimensions) sont exceptionnelles au sens du code de la route.

Les procédures décrites dans la présente instruction permettent de mettre en œuvre l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié. À ce titre, il est impératif de discerner rigoureusement :

- les mouvements urgents, de caractère opérationnel ou intéressant la sécurité publique, réalisés en situation absolument exceptionnelle et qui peuvent entrer dans le cadre de l'article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié ;
- les mouvements qui sont liés au soutien courant, aux exercices et aux entraînements et dont l'organisation doit être programmée et réalisée en étroite collaboration avec les autorités civiles responsables de la gestion du réseau routier et des ouvrages d'art.

L'usage de l'article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié peut se justifier dès lors que l'autorité militaire juge que l'urgence d'un mouvement opérationnel est incompatible avec les délais d'exploitation des demandes par les autorités civiles. L'urgence doit être liée au caractère impromptu du mouvement et non à un défaut de programmation.

Quel que soit le caractère d'urgence :

- le déplacement d'un véhicule exceptionnel doit résulter d'une étude menée par un spécialiste du domaine mouvement afin d'assurer la sécurité de la circulation, la conservation de la voirie et, plus particulièrement, celle des ouvrages d'art ;
- l'organisation des mouvements de véhicules doit prendre en considération l'état de la circulation, notamment en période de pointe.

## 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES.

### 1.1. Définitions.

#### *1.1.1. Mouvements exécutés dans un cadre opérationnel.*

Ils relèvent de trois catégories :

- les pré- et post-acheminements liés aux opérations extérieures et à leurs flux d'entretien ;
- les mouvements effectués à l'occasion des missions intérieures (y compris mise en place et retour) ;
- les mouvements effectués dans le cadre d'un grand événement [groupe des 8 (G8), groupe des 20 (G20), fêtes nationales dans la capitale, etc.], mise en place et retour inclus.

#### *1.1.2. Crédit de mouvement.*

Se substituant aux autorisations préfectorales, un crédit de mouvement est l'autorisation accordée à un ou plusieurs véhicules d'exécuter un mouvement sur une route donnée, pendant une période donnée. Cette autorisation est généralement accompagnée de consignes pour sa mise en œuvre.

Un crédit de mouvement ne peut être modifié que par l'autorité qui l'a établi.

Il appartient à cette même autorité, la décision de faire contrôler, par du personnel qu'il aura désigné, la bonne exécution des ordres donnés.

#### ***1.1.3. Véhicules entrant dans le champ d'application des crédits de mouvements.***

L'instruction n° 2000/DEF/EMA/SC-SOUTIEN/BPSO du 29 novembre 2012 relative aux règles d'emploi et de circulation des véhicules au sein du ministère de la défense, répartit l'ensemble des véhicules du ministère de la défense en quatre catégories :

- les véhicules administratifs ;
- les véhicules spéciaux des armées ;
- les véhicules de transport en commun ;
- les véhicules spécialisés.

Les véhicules entrant dans le champ d'application des crédits de mouvements sont les véhicules spéciaux et les véhicules spécialisés.

#### ***1.1.4. Carte du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.***

Le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) est un service technique français à compétence nationale du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM) dont la tutelle est exercée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Il intervient dans les domaines de la route, des ouvrages d'art et, plus largement, des transports en France.

Il édite une carte nationale des itinéraires pour les transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie et une carte nationale des itinéraires pour les transports exceptionnels de 2<sup>e</sup> catégorie, à limite de poids de 1<sup>re</sup> catégorie.

La carte nationale des itinéraires pour les transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie comprend :

- une carte routière des itinéraires autorisés en transports exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie, pour la France métropolitaine ;
- un cahier des prescriptions des transports exceptionnels (CPTE) fixant les conditions d'accès et de circulation sur autoroutes ;
- un fascicule fixant les conditions particulières de circulation et la traversée de certaines agglomérations ou points particuliers.

Les bureaux mouvement des EMZD peuvent délivrer des crédits de mouvement permanent sur le réseau SETRA de 1<sup>re</sup> catégorie. L'accès à ce réseau depuis le point de départ et le trajet depuis ce réseau jusqu'au point d'arrivée est de la responsabilité de la formation sous réserve qu'ils soient inférieurs à 20 kilomètres.

La formation demandeuse d'un tel crédit de mouvement doit :

- détenir une carte SETRA (doit être présente dans le véhicule) ;
- se conformer aux prescriptions du CPTE et du fascicule (notamment les délais) ;
- se conformer aux prescriptions du crédit de mouvement (qui pourront être plus restrictives que les prescriptions de la carte SETRA).



Les bureaux mouvement des EMZD ne délivrent pas de crédits de mouvement permanent sur le réseau SETRA de 2<sup>e</sup> catégorie.

#### ***1.1.5. Autoroutes - autoroutes concédées.***

L'ensemble du réseau autoroutier, y compris le réseau concédé, appartient à l'État.

L'entretien et la gestion des autoroutes est réalisé par :

- l'État, via les directions interdépartementales des routes (DIR), pour les autoroutes non concédées ;
- les sociétés concessionnaires pour les autoroutes concédées.

Le choix d'emprunter les autoroutes payantes et le financement sont du ressort des formations.

Les convois de première catégorie peuvent emprunter les autoroutes suivant des horaires et des conditions précises, données sur le CPTE que le conducteur détient à bord de son véhicule. Pour les convois de largeur supérieure à 2,80 mètres, les bureaux mouvement des EMZD doivent faire parvenir aux sociétés d'autoroute un avis de passage autoroutier (APA). Les autoroutes ne peuvent s'opposer au passage du convoi que pour des raisons techniques.

Les convois de deuxième catégorie ne peuvent, en principe, pas prendre les autoroutes (sauf rares exceptions). Les EMZD doivent faire parvenir aux sociétés d'autoroute des demandes d'autorisation de passage autoroutier (DAPA). Les autoroutes peuvent autoriser ou interdire le passage des convois. En cas de réponse favorable, les conditions d'emprunt de l'autoroute sont définies dans le crédit de mouvement.

Les convois de troisième catégorie ne peuvent normalement pas circuler sur autoroute.

Cependant, l'arrêté du 4 mars 2005 (C) autorise, dans des conditions fixées, la circulation d'ensembles porte-engins blindés (EPB) dans la limite de 12 convois par année calendaire.

Caractéristiques techniques des convois autorisés :

- longueur maximum : 21 mètres ;
- largeur maximale : 3,35 mètres ;
- hauteur maximale : 4,50 mètres ;
- poids total roulant : 79 tonnes ;
- poids maximum à l'essieu : 10,5 tonnes ;
- vitesse minimale : 70 km/h.

Les EMZD doivent faire parvenir aux sociétés d'autoroute des demandes de passage (DAPA). En cas de réponse favorable, les conditions d'emprunt de l'autoroute sont définies dans le crédit de mouvement.

La répartition du réseau autoroutier entre les EMZD est donnée en annexe VIII.

#### ***1.1.6. Centre national d'information routière – Bison futé.***

Le centre national d'information routière (CNIR) est un organisme interministériel (ministères de la défense, de l'intérieur et de l'environnement). Implanté à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), il est chargé du recueil, du traitement et de la diffusion de l'information routière vers les usagers, les médias et les autorités.

Le CNIR a une compétence permanente sur l'ensemble du territoire national. Il exerce plus particulièrement son action sur le réseau principal et sur les événements importants.

Sous sa direction, les prévisions de trafic établies - Bison futé - permettent de préparer des actions d'exploitation routière, d'arrêter les dispositions réglementaires et de mobilisation des personnels des services gestionnaires de voirie et des services de police de la circulation :

- calendrier des jours hors chantiers. Pour éviter que des travaux routiers de longue durée ne viennent perturber la circulation lors des grandes migrations, certaines journées sont classées « sans chantier ». Les responsables doivent alors, dans la mesure du possible, libérer les voies de circulation ;
- participation à l'élaboration des plans de gestion de trafic et coordination des mesures prises sous l'autorité du préfet de zone : plan palomar, plan neige, plan intempéries. L'objectif est d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité des usagers en organisant une meilleure répartition des flux de circulation automobile (mise en place d'itinéraires de délestage, stationnement des poids lourds, etc.) ;
- interdictions de circuler pour les véhicules lourds ;
- interdictions complémentaires de circulation pour les véhicules lourds ;
- restrictions complémentaires de circulation des poids lourds ;
- interdiction de transport de marchandises dangereuses ;
- interdiction du transport d'enfants par autocars les journées noires ;
- planification des journées « primevères <sup>(1)</sup> » : renforcement des forces de l'ordre sur les routes.

#### ***1.1.7. Caractéristiques et catégorisation des véhicules exceptionnels.***

Les véhicules et engins militaires dont l'une des caractéristiques excède les normes suivantes sont considérés comme « exceptionnels » au sens du code de la route.

Critères généraux rendant un véhicule exceptionnel (sur le territoire national) :

(article R312-4 du code de la route) :

« [...]

1° Véhicule à moteur à deux essieux, ou remorque à deux essieux :

19 tonnes ;

2° Véhicule à moteur à trois essieux, ou véhicule remorqué à trois essieux ou plus de plus : 26 tonnes ;

3° Véhicule à moteur à quatre essieux ou plus de plus : 32 tonnes ;

[...].

[...] véhicule articulé, train double ou [...] ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque ne doit pas dépasser :

1° 38 tonnes, si l'ensemble considéré ne comporte pas plus de quatre essieux ;

2° 44 tonnes, si l'ensemble considéré comporte plus de quatre essieux.

[...]. ».

(article R312-5 du code de la route) :

« [...] véhicule ayant une charge [...] de plus de 13 tonnes [...] par essieu [...] ». ».

(article R312-10 du code de la route) :

« [...] véhicule de plus

2° 2,55 mètres de large [...] ;

[...]. ».

(article R312-11 du code de la route) :

« [...]

véhicule à moteur : 12 mètres. Toutefois, la longueur des autobus ou autocars à deux essieux peut atteindre 13,50 mètres et celle des autobus ou autocars à plus de deux essieux peut atteindre 15 mètres ;

3° Remorque, non compris le dispositif d'attelage : [...] ;

[...] ;

5° Véhicule articulé : 16,5 mètres ;

[...] ;

8° Train routier et train double : 18,75 mètres ;

9° Véhicule ou matériel de travaux publics : 15 mètres ;

10° Ensembles de véhicules ou de matériels de travaux publics :

22 mètres ;

11° Autres ensembles de véhicules : 18 mètres ; toutefois, la longueur d'un ensemble formé par un autobus ou un autocar et sa remorque peut atteindre 18,75 mètres ;

[...]. ».

Le critère « chenillés » et la hauteur du convoi ne sont pas des critères rendant le véhicule exceptionnel. Le classement en véhicules transports exceptionnels de la plupart des véhicules chenillés résulte de leur gabarit notamment de leur largeur qui, très souvent, est supérieure à 2,55 m.

Les convois (véhicules) exceptionnels sont classés en trois catégories, conformément au tableau ci-après. La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport :

CARACTÉRISTIQUES DU CONVOI (VÉHICULE).	PREMIÈRE CATÉGORIE.	DEUXIÈME CATÉGORIE.	TROISIÈME CATÉGORIE.
Largeur en mètres.	$l \leq 3 \text{ m.}$	$3 \text{ m} < l \leq 4 \text{ m.}$	$l > 4 \text{ m.}$
Longueur en mètres.	$L \leq 20 \text{ m.}$	$20 \text{ m} < L \leq 25 \text{ m.}$	$L > 25 \text{ m.}$
Masse totale en tonnes.	$M \leq 48 \text{ t.}$	$48 \text{ t} < M \leq 72 \text{ t.}$	$M > 72 \text{ t.}$

Les modalités d'éclairage, de signalisation et d'accompagnement sont données en annexe XIII.

## **1.2. Règles générales.**

### ***1.2.1. Champ d'application des crédits de mouvement.***

Un crédit de mouvement est obligatoire pour déplacer, sur un même itinéraire, le même jour, sur le territoire métropolitain :

- tout véhicule exceptionnel, français comme étranger ;
- tout convoi français d'au moins 30 véhicules non exceptionnels ;
- tout convoi français d'au moins 10 véhicules dans le cadre d'une activité impliquant plus de 200 véhicules ;
- tout véhicule équipé de chenilles métalloplastiques d'un poids supérieur à 22 tonnes se déplaçant de façon autonome ou de poids inférieur mais exceptionnel par ses autres dimensions ;
- tout convoi d'un pays allié d'au moins 1 véhicule exceptionnel et/ou 10 véhicules non exceptionnels et/ou transportant des marchandises dangereuses ou sensibles.

Dans le cas d'un déplacement à l'étranger, le crédit de mouvement est obligatoire pour tout type de convoi français (véhicules exceptionnels, non exceptionnels ou transportant des marchandises dangereuses - cf. annexe XI.).

### ***1.2.2. Les différents types de crédits de mouvement.***

Il existe deux types de crédits de mouvements : le crédit de mouvement au voyage et le crédit de mouvement permanent.

#### ***1.2.2.1. Le crédit de mouvement au voyage.***

Le crédit de mouvement au voyage est une autorisation ponctuelle de circuler. Délivré au profit d'une formation, il permet à cette dernière de se déplacer dans les conditions imposées, à une date ou sur une période donnée, sur un itinéraire avec les véhicules indiqués sur le crédit de mouvement.

#### ***1.2.2.2. Crédit de mouvement permanent.***

Le crédit de mouvement permanent (CMP) est une autorisation permanente de circuler pour laquelle la demande doit être justifiée par l'emploi fréquent d'un même itinéraire, par une même formation et avec le même type de vecteurs.

Délivré pour une durée déterminée par l'EMZD au profit exclusif de la formation demandeuse, il permet à cette dernière d'emprunter l'itinéraire ou réseau défini, autant de fois que nécessaire, dans des conditions imposées.

Dans tous les cas, le bureau mouvement de l'EMZD est l'autorité compétente habilitée à accorder, suspendre ou annuler le crédit de mouvement permanent établi par ses services.

On distingue deux types de CMP :

- le CMP sur réseau SETRA national pour les véhicules exceptionnels de 1<sup>re</sup> catégorie ;
- et le CMP sur itinéraire imposé pour les véhicules exceptionnels de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> catégorie.

La validité des crédits de mouvement permanents est au maximum de :

- 1 an pour les CMP sur réseau SETRA national de 1<sup>re</sup> catégorie et les CMP sur itinéraire imposé de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie dans la limite de 48 tonnes ;
- 6 mois pour les mouvements de véhicules exceptionnels de 2<sup>e</sup> catégorie de masse supérieure à 48 tonnes et de 3<sup>e</sup> catégorie.

1.2.2.2.1. Crédit de mouvement permanent sur réseau du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements national de première catégorie.

Délivré par l'EMZD de la zone de stationnement de la formation et à son profit exclusif, il permet la circulation sur le réseau SETRA de 1<sup>re</sup> catégorie national, dans les conditions imposées par la carte SETRA et des consignes particulières du crédit de mouvement.

1.2.2.2.2. Crédit de mouvement permanent sur itinéraire imposé.

À la différence du CMP SETRA national 1<sup>re</sup> catégorie, le CMP sur itinéraire imposé n'est délivré par l'EMZD qu'au sein de sa zone de responsabilité et après accord préalable des autorités civiles gestionnaires du réseau routier.

### ***1.2.3. Procédure d'établissement des crédits de mouvements.***

#### ***1.2.3.1. Généralités.***

Les crédits de mouvements demandés par les formations sont accordés par les EMZD pour un mouvement en métropole, par le bureau de mise en œuvre des transits de surface (BMOTS) du centre des transports et transits de surface (CTTS) pour un mouvement à l'étranger et pour les mouvements d'étranger en métropole. Dans le cadre de convention avec les pays alliés, leurs « *national movement coordination center* » (NMCC) peuvent délivrer des autorisations de transit.

En règle générale, et dans la mesure où l'itinéraire proposé par la formation est adapté aux contraintes inhérentes au mouvement, les EMZD tiennent compte dans leurs études des *desiderata* exprimés par la formation.

Si tout ou partie de l'itinéraire demandé par une formation s'avère surchargé, impraticable, ou si les gestionnaires de voiries n'y autorisent pas la circulation, ou si les conditions d'exécution du mouvement l'exigent, il revient à l'EMZD chargé d'établir le crédit de mouvement d'accorder, en liaison avec les EMZD concernés, un itinéraire de substitution. Celui-ci peut également imposer à la formation une organisation des mouvements différente de celle initialement demandée (nombres d'étapes, lieu de gîte d'étape, etc.).

Dans tous les cas, l'obtention d'un crédit de mouvement ne dégage en aucun cas la responsabilité du conducteur qui engage son véhicule. En conséquence, il doit, avant le franchissement d'un ouvrage d'art ou l'emprunt de tout ou partie de l'itinéraire, s'assurer (en particulier à l'aide de la signalisation routière) que celui-ci est bien adapté au gabarit de son véhicule.

#### ***1.2.3.2. Points particuliers.***

Des restrictions supplémentaires à celles générales et particulières édictées par la réglementation civile peuvent être prescrites par l'état-major de l'armée de terre (EMAT) et les EMZD en fonction de circonstances particulières.

### ***1.2.4. Modalités de mise en application.***

#### ***1.2.4.1. Destinataire de la demande de crédit de mouvement.***

Toute demande de crédit de mouvement (CM) doit être adressée simultanément par la formation qui doit se déplacer avec :

- un CM au voyage ou un CMP sur itinéraire imposé :
  - pour action, à l'EMZD d'origine du mouvement ;
  - pour information, aux EMZD dont le réseau routier est utilisé et au BMOTS du CTTS, dans le cas d'un déplacement à l'étranger (forces françaises et éléments civils stationnés en Allemagne compris).
- un CMP sur réseau SETRA :
  - pour action, à l'EMZD qui a donné le CMP ;
  - pour information, aux EMZD dont le réseau routier est utilisé et au BMOTS du CTTS, dans le cas d'un déplacement à l'étranger (forces françaises et éléments civils stationnés en Allemagne compris).

Les EMZD exploitent la demande comme une demande d'accord pour emprunter un itinéraire placé sous leur responsabilité. La demande est rédigée conformément au modèle présenté en annexe II.

#### *1.2.4.2. Délais d'obtention d'un crédit de mouvement.*

De façon générale, la demande de crédit de mouvement doit parvenir 15 jours ouvrables avant le départ. Ce délai varie de 20 à 60 jours pour les cas particuliers décrits *infra* :

- 20 jours ouvrables avant le départ pour tous véhicules (convois ou trains de convois) :
  - exceptionnels ;
  - faisant mouvement pour un seul pays étranger ;
- 30 jours ouvrables avant le départ ou le début de l'activité :
  - dans le cas d'une demande de mouvement interzonal d'engin de franchissement de l'avant sur le territoire national (2) ;
  - pour le déplacement de véhicules, exceptionnels ou non, empruntant des autoroutes concédées et nécessitant donc l'accord des sociétés de gestion ;
  - pour les formations participant à la mise en place ou au retour d'une activité d'envergure impliquant plus de 200 véhicules ;
- 45 jours ouvrables pour :
  - les ensembles routiers exceptionnels de plus de 4,50 mètres de hauteur (cf. point. 2.2.3.7.) ;
  - d'une demande de crédit de mouvement permanent (avant le début de la période de validité ou avant la fin de cette période s'il s'agit d'un renouvellement ;
- 60 jours ouvrables dans le cas :
  - de transports exceptionnels exigeant une étude spéciale de l'itinéraire à accorder du fait des caractéristiques du convoi en charge (largeur  $\geq$  à 4,50 mètres, poids  $>$  à 100 tonnes) ;

- d'une demande de transit à travers plusieurs pays.

Toute demande de crédit mouvement parvenue hors délai aux EMZD ou au BMOTS du CTTS (pour les mouvements à l'étranger), fait néanmoins l'objet d'une étude de faisabilité.

Cependant, tributaire de l'accord des autorités civiles gestionnaires des réseaux routiers (mairies, DDT, préfecture de département, de région, mesures gouvernementales) ou/et des pays hôtes, le crédit de mouvement peut être refusé ou aménagé (changement de date, d'horaire, d'itinéraire, etc.), reportant d'autant la mission.

Ces délais d'obtention sont récapitulés sous forme de tableau dans l'annexe XIV. circulation des engins exceptionnels menées en 1999 et 2000.

#### *1.2.4.3. Cas d'une demande de crédit de mouvement pour un aller-retour.*

Pour les convois non exceptionnels, le crédit de mouvement est établi en totalité (aller et retour) par l'EMZD d'origine du mouvement aller.

Pour les convois exceptionnels :

- si la période entre la date du début du mouvement aller et celle du début de mouvement retour est inférieure ou égale à 20 jours ouvrables, le crédit de mouvement est établi en totalité par l'EMZD d'origine du mouvement aller ;
- si cette période est supérieure à 20 jours ouvrables, le crédit de mouvement aller est établi par l'EMZD d'origine du mouvement aller, le crédit de mouvement retour par l'EMZD d'origine du mouvement retour.

#### *1.2.4.4. Cas d'une demande de crédit de mouvement dans le cadre d'un transport multimodal.*

Dans le cadre d'un transport multimodal :

- du point de départ par voie routière jusqu'au point d'embarquement, le crédit de mouvement est établi par l'EMZD du lieu de départ ;
- du point de débarquement jusqu'à la destination finale par voie routière, le crédit de mouvement est établi par l'EMZD du lieu de débarquement.

#### *1.2.4.5. Destinataires du crédit de mouvement.*

Après avoir obtenu des autres EMZD, des autorités civiles gestionnaires des réseaux routiers et des ouvrages d'art, l'accord pour emprunter l'itinéraire souhaité, l'EMZD d'origine du mouvement établit et adresse le crédit de mouvement de manière générale à tous les organismes ayant à en connaître, et :

- obligatoirement :
  - aux EMZD concernés ;
  - au BMOTS du CTTS pour les formations étrangères en France ;
  - aux organismes ou formations impliquées dans le mouvement ;
  - aux préfetures des départements traversés ;
  - aux régions et groupements départementaux de gendarmerie.
- en fonction de la mission effectuée et du réseau emprunté :
  - aux délégués militaires départementaux (DMD) s'ils ont à en connaître [activités d'envergure en terrain libre, foires expositions, transports de matériels sensibles ou de marchandises dangereuses, missions intérieures (MISSINT), etc.] ;
  - aux escadrons départementaux de sécurité routière (si un appui est demandé) ;
  - aux sociétés d'autoroute ou éventuellement aux directions départementales des territoires ;
  - aux conseils généraux ;



- aux délégués pour la défense et à la sécurité publique (DDSP) ou correspondants police (si un appui circulation est demandé pour la traversée de certaines agglomérations).

#### *1.2.4.6. Véhicule de dépannages - évacuations de matériels.*

Les dépannages et évacuations peuvent nécessiter l'engagement de véhicules exceptionnels. Dans ce cas, la possession d'un crédit de mouvement est obligatoire. La formation chargée de procéder au dépannage (dans le cas où cette opération n'est pas incluse dans un marché d'externalisation) si elle n'a pas fait la demande d'un crédit de mouvement permanent pour moyen de dépannage fait une demande de crédit de mouvement selon les termes de la présente instruction.

#### *1.2.4.7. Circulation des véhicules de transport de marchandises dangereuses.*

La circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses ne fait pas l'objet de règles particulières. La sécurité des transports et des acheminements des marchandises dangereuses effectués sous la responsabilité des armées fait l'objet de l'instruction ministérielle n° 5186/DEF/EMA/SLI/LIA du 17 novembre 2009 relative à l'application du règlement pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 1 par route et par chemin de fer [arrêté transports de marchandises dangereuses (TMD)] ainsi que l'AMovP-6, relatif au transport multimodal des marchandises dangereuses, pour les forces armées étrangères circulant sur le territoire français.

#### *1.2.4.8. Circulation des véhicules de transports de matériels sensibles.*

La circulation des véhicules transportant des matériels sensibles militaires ne fait pas l'objet de règles particulières. La sécurité des transports et des acheminements de certains matériels sensibles effectués sous la responsabilité des armées fait l'objet de l'instruction n° 2200/DEF/EMA/SC\_SOUT/BPSO du 9 juillet 2014 relative à la sécurité des transports et des acheminements de certains matériels sensibles effectués sous la responsabilité des armées.

#### *1.2.4.9. Circulation des engins chenillés.*

Engins munis de chenilles entièrement métalliques :

- la circulation est interdite, sauf besoin exceptionnel (traversée d'une route, déplacement très court pour embarquer/débarquer d'un porte engin, etc.).

Engins munis de chenilles métalloplastiques d'un poids supérieur à 22 tonnes :

- la circulation est identique aux véhicules exceptionnels adjointe d'une restriction de circuler sur routes goudronnées lors des fortes chaleurs (25 °C au niveau de la route).

Les conditions d'accompagnement sont données en annexe XIII.

Les engins munis de chenilles métalloplastiques d'un poids inférieur à 22 tonnes :

- si aucune autre caractéristique n'engage le gabarit (largeur en particulier), ces engins circulent comme un véhicule normal.

### **1.3. Numéro de mouvement.**

Le numéro international de mouvement est élaboré conformément à l'*allied movement publication* (AMov P-1A), relatif aux mouvements par voie routière et à l'organisation des mouvements, chapitre 5.

Il peut comprendre neuf ou dix caractères (exemple : 08 FRA A 011B) qui correspondent aux indications suivantes :

CARACTÈRES.	TYPE DE FORMATION ET INFORMATIONS FOURNIES.
1er et 2e.	Chiffres indiquant le quantième du mois où commence le mouvement.
3e, 4e, 5e.	Lettres reproduisant les symboles nationaux figurant au <i>standard agreement</i> (STANAG) 1059 (pour la France FRA).
6e.	Lettre indiquant l'EMZD ou l'autorité organisant le mouvement (voir tableau ci-après).
7e, 8e et 9e.	Chiffres constituant un numéro d'ordre attribué par l'autorité chargée d'organiser le mouvement.
10e.	Lettre (éventuelle) placée après le numéro proprement dit permettant l'identification des différents éléments d'une colonne (fractionnement).

Les lettres codes affectées aux autorités en charge du traitement des mouvements sont :

AUTORITÉS.	CODES.	OBSERVATIONS.
EMZD PARIS.	A	Mouvements réels ou fictifs, d'études ou d'exercices.
EMZD RENNES.	B	
EMZD BORDEAUX.	C	
EMZD LYON.	D	
EMZD METZ.	E	

Lorsque le mouvement se déroule sur plusieurs journées, ce numéro est conservé pour la totalité du trajet.

Il doit être inscrit au complet en gros caractères à l'aide de craie blanche sur les deux côtés de chaque véhicule. Il doit être lisible à distance par un observateur.

## 2. MOUVEMENTS EFFECTUÉS DANS LE CADRE DES ACTIVITÉS COURANTES OU PLANIFIÉES.

### 2.1. Principe.

La gestion des mouvements par voie routière en temps de paix est basée sur :

- la densité du trafic ;
- le calendrier ;
- le nombre et le type de véhicules concernés ;
- le réseau routier et autoroutier et ses gestionnaires.

#### 2.1.1. Densité du trafic.

Elle repose sur les prévisions de trafic de Bison futé. Ces prévisions définissent quatre niveaux de circulation :

- circulation extrêmement difficile (noir) ;
- circulation très difficile (rouge) ;
- circulation difficile (orange) ;
- circulation habituelle (vert).

Ces prévisions sont définies au niveau national et déclinées au niveau de six zones et dans le sens des départs et retours :

- Ile-de-France ;
- grand-Ouest et Nord ;
- Bourgogne et Est ;
- Rhône-Alpes-Auvergne ;
- Sud-Ouest ;
- arc méditerranéen.

#### ***2.1.2. Calendrier.***

Les convois militaires ne sont pas assujettis aux restrictions et interdictions de circulations notamment le week-end et les jours fériés (articles R411-18 et R433-6 du code de la route). Néanmoins les commandants de formations et les bureaux mouvements des EMZD doivent en tenir compte dans le travail d'élaboration des mouvements.

#### ***2.1.3. Nombre et type de véhicules.***

Le niveau de décision des modalités d'exécution du mouvement est fonction du nombre et du type de véhicule faisant mouvement.

Les vecteurs et matériels militaires sont conçus pour se mouvoir en tous chemins voire tous terrains. Il en résulte que leurs caractéristiques techniques sont différentes des vecteurs civils (poids, garde au sol, largeur, etc.) ce qui rend leur circulation plus contraignante.

#### ***2.1.4. Réseau routier et autoroutier.***

La circulation des convois militaires doit tenir compte des capacités réelles du réseau routier et autoroutier et des autorisations des gestionnaires de voirie. L'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié, relatif à la circulation des convois et transports militaires routiers modifié, stipule que, dans le cas où des mouvements auraient été réalisés sous couvert des articles 5. et 8., les autorités civiles chargées de la voirie doivent être avisées des conditions détaillées dans lesquelles se sont effectués les déplacements, afin de pouvoir déterminer si des dégradations ont été occasionnées et, le cas échéant, imputer les frais à la défense.

## 2.2. Répartition des responsabilités.

PRÉVISION DE TRAFIC CENTRE NATIONAL D'INFORMATION ROUTIÈRE (Bison futé).					CALENDRIER.
Nombre et type de véhicules.	Extrêmement difficile (noir).	Très difficile (rouge).	Difficile (orange).	Habituelle (vert).	Samedi ou veille de jour férié à 22 h 00 au dimanche ou jour férié à 22 h 00.
1 à 9 véhicules non exceptionnels.	Mouvement interdit pour le TMD <sup>(1)</sup> .	Mouvement sous responsabilité du commandant de formation.			
10 à 29 véhicules non exceptionnels.	Mouvement interdit pour le TMD <sup>(1)</sup> .	Mouvement sous responsabilité du commandant de formation.			
	Avec préavis à EMZD.		Avec préavis à EMZD.		
10 véhicules ou plus dans le cadre d'une activité regroupant plus de 200 véhicules.	Mouvement coordonné par l'échelon de commandement en charge de l'organisation de l'activité.				
	Mouvement sous crédit de mouvement établi par les EMZD.				
Plus de 29 véhicules non exceptionnels.	Mouvement sous crédit de mouvement établi par les EMZD.				
Tout véhicule exceptionnel.	Mouvement interdit <sup>(1)</sup> .	Mouvement sous crédit de mouvement établi par les EMZD.			
International.	Demande de crédit de mouvement à envoyer à BMOTS et EMZD concernés. Crédit de mouvement partie territoire national établi par les EMZD, partie territoire étranger par BMOTS.				
<sup>(1)</sup> Sauf activation de l'article 5. de l'arrêté de 1961 modifié.					

### 2.2.1. Mouvement sous responsabilité du commandant de formation.

Conformément au tableau ci-dessus, les mouvements de 1 à 29 véhicules non exceptionnels sont de la responsabilité du commandant de la formation.

Pour ce faire, la formation doit s'assurer que son mouvement est opportun à la période considérée, se déroulera sur un itinéraire adapté (en termes de capacité - hauteur, largeur, tonnage, etc.) et viable (respect des arrêtés de circulation préfectoraux départementaux et municipaux) et dans le respect de la législation en vigueur.

Dans ce cadre, elle peut s'appuyer sur l'expertise des bureaux mouvement des EMZD.

#### 2.2.1.1. De un à neuf véhicules non exceptionnels.

Les mouvements sont à l'entière initiative du commandant de formation, quelle que soit la prévision de trafic et la période du déplacement à l'exception des véhicules TMD (au-delà des quantités définies par le point 1.1.3.6. de l'accord pour le transport de marchandises dangereuses par route (ADR) pour laquelle la circulation est interdite en période de prévision de circulation extrêmement difficile.

#### 2.2.1.2. De dix à vingt neuf véhicules non exceptionnels.

Les mouvements sont à l'entière initiative du commandant de formation, quelle que soit la prévision de trafic et la période du déplacement à l'exception des véhicules TMD (au-delà des quantités définies par le point 1.1.3.6. de l'ADR) pour laquelle la circulation est interdite en période de prévision de circulation extrêmement difficile.

Toutefois, pour les mouvements en période de trafic extrêmement difficile et ceux du samedi ou veille de jour férié à 22 h 00 au dimanche ou jour férié à 22 h 00, la formation doit faire parvenir, trois jours ouvrables avant le départ, au bureau mouvement de l'EMZD, le message préavis de mouvement (donné en annexe IV.).

À la réception du préavis, le bureau mouvement rappelle éventuellement les aléas que la formation pourrait rencontrer lors de son mouvement (journées hors chantiers, travaux, etc.).

### ***2.2.2. Mouvements nécessitant un crédit de mouvement.***

Les mouvements nécessitant un crédit de mouvement sont :

- les mouvements de 30 véhicules non exceptionnels et plus ;
- les mouvements de 10 véhicules non exceptionnels et plus dans le cadre d'un exercice regroupant plus de 200 véhicules ;
- les mouvements de tout véhicule exceptionnel ;
- les mouvements de convoi d'armées étrangères à partir de 30 véhicules non exceptionnels ou 1 véhicule exceptionnel ou 1 véhicule transportant des marchandises dangereuses.

#### ***2.2.2.1. Mouvements de trente véhicules non exceptionnels et plus.***

Le crédit de mouvement est établi par le bureau mouvement du lieu de départ. La demande de crédit de mouvement doit lui parvenir 15 jours ouvrables avant le départ.

#### ***2.2.2.2. Mouvements de dix véhicules non exceptionnels et plus dans le cadre d'une activité regroupant plus de deux cent véhicules.***

On distingue deux cas :

- activité regroupant plus de 200 véhicules sur un terrain militaire ;
- activité regroupant plus de 200 véhicules dans une zone d'activité hors terrain militaire.

Dans les deux cas, la concentration d'un nombre élevé de véhicules sur un même point ou un même itinéraire doit faire l'objet d'une coordination.

L'échelon de commandement en charge de l'organisation de l'exercice doit assurer l'organisation et la planification des mouvements d'arrivée et de départ. Il doit centraliser les demandes de crédit de mouvement arrivées et départs des formations participant à l'activité et les faire parvenir aux bureaux mouvement des EMZD concernés, 30 jours ouvrables avant le départ (procédure en annexe XII.).

##### ***2.2.2.2.1. Activité regroupant plus de deux cent véhicules sur un terrain militaire.***

Les EMZD rédigent les crédits de mouvement au profit des rames de 10 véhicules ou plus pour leur arrivée et départ de la zone d'activité.

La circulation liée à l'activité sur terrain militaire ne fait pas l'objet de crédit de mouvement de la part des bureaux mouvement.

##### ***2.2.2.2.2. Activité regroupant plus de deux cent véhicules dans une zone d'activité hors terrain militaire.***

Les EMZD rédigent les crédits de mouvement au profit des rames de 10 véhicules ou plus pour leur arrivée et départ de la zone d'activité.

Les mouvements effectués à l'intérieur de la zone d'exercice en terrain libre (définie par autorisation préfectorale et approuvée par le commandement territorial) sont exécutés sous la responsabilité du commandement responsable de l'exercice. Les ordres d'opérations des commandants de grande unité ou de formation tiennent lieu de crédit de mouvement, quelle que soit la nature des véhicules.

Cependant, ces derniers ne peuvent être affranchis des règles du code de la route et des consignes particulières transmises par les gestionnaires de voiries et des infrastructures routières concernant les conditions d'utilisation du réseau routier ou de certains itinéraires dans la zone de manœuvre.

### 2.2.3. *Mouvement de véhicules exceptionnels.*

#### 2.2.3.1. *Elaboration des crédits de mouvement pour les véhicules exceptionnels.*

Le crédit de mouvement (au voyage ou permanent) est établi par le bureau mouvement du lieu de départ.

La demande de crédit de mouvement doit lui parvenir :

- 20 jours ouvrables avant le départ ;
- 30 jours ouvrables dans le cas particulier d'un engin de franchissement de l'avant (EFA) ;
- 45 jours ouvrables :
  - dans le cas d'une hauteur supérieure à 4,50 m ;
  - dans le cas d'une demande de crédit de mouvement permanent (avant le début de la période de validité ou avant la fin de cette période s'il s'agit d'un renouvellement) ;
- 60 jours ouvrables dans le cas de transports exceptionnels exigeant une étude spéciale de l'itinéraire à accorder du fait des caractéristiques du convoi en charge (largeur  $\geq$  à 4,50 mètres, poids  $>$  à 100 tonnes) ;

#### 2.2.3.2. *Mise en oeuvre des crédits de mouvement permanents.*

CATÉGORIE EXCEPTIONNELLE.	TYPE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.	PRÉVISION DE TRAFIC CENTRE NATIONAL D'INFORMATION ROUTIÈRE (BISON FUTÉ).				CALENDRIER.
		Extrêmement difficile (noir).	Très difficile rouge).	Difficile (orange).	Habituelle(vert).	Samedi ou veille de jour férié à 12 h 00 au lundi ou lendemain de jour férié à 6h00.
1re catégorie.	CMP sur itinéraire imposé.	Circulation interdite (1).	Demande d'activation du CMP.			
	CMP sur réseau SETRA.	Circulation interdite (1).	Demande d'activation du CMP SETRA.	Préavis d'utilisation CMP SETRA.	Demande d'activation du CMP SETRA.	
Moyen de dépannage 1re catégorie.	CMP sur réseau SETRA.	Circulation interdite (1).	Compte-rendu d'utilisation de CMP SETRA moyen de dépannage.			
2e et 3e catégorie.	CMP sur itinéraire imposé.	Circulation interdite (1).	Demande d'activation du CMP.			

(1) Sauf activation de l'article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié.

**Nota** : détenir un crédit de mouvement permanent ne signifie pas que l'itinéraire qui y est décrit est viable en permanence.

De nouvelles interdictions, des travaux, des activités locales (marchés, épreuves sportives manifestations, etc.) peuvent survenir à tout moment. De plus, le crédit de mouvement permanent ne permet pas sans autorisation des EMZD la circulation d'un convoi lors des périodes d'interdictions de circulations fixées par le code de la

route (notamment du samedi ou veille de jour férié à 12 h 00 au lundi ou lendemain de jour férié à 6 h 00), par le plan national de circulation routière en période de trafic intense et par les préfets au niveau local.

En conséquence, le bénéficiaire d'un crédit de mouvement permanent est donc tenu :

- de demander systématiquement aux bureaux mouvement concernés, au plus tard trois jours ouvrables avant son départ, l'activation de son CMP sur itinéraire imposé (1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie) (message en annexe V.) ;
- de demander aux bureaux mouvement concernés, au plus tard trois jours ouvrables avant son départ, l'activation de son CMP SETRA de 1<sup>re</sup> catégorie, en période rouge et orange ainsi que du samedi ou veille de jour férié à 12 h 00 au lundi ou lendemain de jour férié à 6 h 00 (message en annexe VI.) ;
- d'aviser les bureaux mouvement concernés, au plus tard trois jours ouvrables avant son départ, de l'utilisation de son CMP SETRA de 1<sup>re</sup> catégorie, en période verte (message en annexe VI.) ;
- de rendre compte systématiquement aux bureaux mouvement concernés, de l'utilisation de son CMP SETRA de 1<sup>re</sup> catégorie moyen de dépannage (message en annexe VII.).

Au reçu de la demande ou du préavis, l'EMZD s'assure qu'aucune restriction connue n'interdit l'utilisation de l'itinéraire initialement autorisé.

Le bénéficiaire d'un crédit de mouvement permanent doit également :

- faire effectuer, par tout moyen à sa convenance et sous sa responsabilité, la reconnaissance de l'itinéraire (vérification de la viabilité, adéquation à la circulation du convoi ainsi que l'absence de travaux) ;
- rendre compte au bureau mouvement d'origine du mouvement de tout incident survenu sur l'itinéraire.

Le CMP n'est pas utilisable dans une zone d'exercice ou d'activité majeure. À charge pour l'EMZD, sur le territoire duquel se déroule l'activité, de fixer les limites géographiques et temporelles de la restriction et d'avertir les usagers potentiels d'un CMP.

En cas d'utilisation non conforme du CMP, comme une reconnaissance non effectuée ou d'absence de compte-rendu d'utilisation, le CMP est annulé par l'EMZD émetteur.

La procédure est identique pour les formations stationnées en Allemagne à la différence près que les comptes rendus sont adressés pour action au « *logistikZentrum der Bundeswehr* » (LogZBw) et pour information au BMOTS.

#### *2.2.3.3. Circulation des convois exceptionnels de première catégorie sur le réseau du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.*

Le crédit de mouvement permanent peut autoriser la circulation sur tous les itinéraires du réseau routier de première catégorie décrits sur la carte SETRA, dans les conditions fixées par le crédit de mouvement et les différents fascicules.

Il permet également de faire circuler un convoi exceptionnel de première catégorie en dehors de ce réseau dans la limite d'un trajet de 20 km uniquement pour se raccorder (point de départ à point d'entrée sur le réseau) ou quitter (point du réseau à point d'arrivée) le réseau de première catégorie. Le déplacement est effectué sous l'entière responsabilité de la formation qui doit, si nécessaire, recueillir les autorisations des gestionnaires de voirie.

L'amalgame d'un convoi exceptionnel de 1<sup>re</sup> catégorie bénéficiant d'un CMP au sein d'un convoi comportant d'autres véhicules exceptionnels qui ne bénéficient pas d'un CMP est interdit.

Dans ce cas, un crédit de mouvement au voyage est obligatoire. Il est délivré pour l'ensemble du convoi selon les caractéristiques les plus contraignantes des véhicules exceptionnels composant ce convoi.

Pour une circulation sur le réseau des itinéraires de première catégorie, le chef de convoi doit détenir :

- la carte nationale des itinéraires de transports exceptionnels de première catégorie (édition en cours de validité) ;
- le fascicule précisant les conditions particulières de circulation pour la traversée de certaines agglomérations et de certains points particuliers (édition en cours de validité) ;
- le fascicule précisant les conditions particulières de circulation des transports exceptionnels de première catégorie sur le réseau autoroutier (CPTE) ;
- un CMP SETRA 1<sup>re</sup> catégorie.

#### *2.2.3.4. Circulation des convois exceptionnels de deuxième et troisième catégorie.*

Le crédit de mouvement permanent fixe l'itinéraire à emprunter.

L'amalgame d'un convoi exceptionnel de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> catégorie bénéficiant d'un CMP au sein d'un convoi comportant d'autres véhicules exceptionnels qui ne bénéficient pas d'un CMP est interdit. Un crédit de mouvement au voyage est obligatoire. Il est délivré pour l'ensemble du convoi selon les caractéristiques les plus contraignantes des véhicules exceptionnels composant ce convoi.

La circulation doit se faire, sauf cas particulier, de jour. Les horaires de lever et coucher du soleil sont ceux du calendrier solaire de l'année en cours pour Paris (en ligne sur les sites intraterre des EMZD).

#### *2.2.3.5. Renforcement en véhicules d'une formation.*

Dans le cas du renforcement d'une formation de transport exceptionnel par une autre, un pilote est désigné. Il est chargé, entre autres, d'exprimer les demandes de crédits de mouvements pour l'ensemble de la mission, à partir du point de départ de la mission auprès de l'EMZD de rattachement.

Les organismes fournissant les renforts expriment les demandes pour la partie de l'itinéraire de leur point de départ jusqu'au lieu de passage sous *operational control* (OPCON) et inversement pour le retour.

#### *2.2.3.6. Mise en oeuvre des crédits de mouvement permanents pour moyen de dépannage exceptionnel de première catégorie.*

Pour répondre à la spécificité de la mission de dépannage, caractérisée par l'urgence et l'imprévisibilité, les EMZD peuvent attribuer un CMP s'appuyant sur le réseau national SETRA pour les moyens de dépannage dont le seul critère exceptionnel de 1<sup>re</sup> catégorie est le poids avec un maximum à 40 tonnes [porteur polyvalent lourd de dépannage (PPLD) par exemple]. En cas d'intervention inopinée, la formation bénéficiaire est exemptée du préavis d'utilisation du CMP SETRA à faire au bureau mouvement qui a donné le CMP et aux EMZD traversés, au plus tard trois jours ouvrables avant le départ. En revanche, un compte rendu d'utilisation du CMP (donné en annexe VI.) doit parvenir aux bureaux mouvement concernés dans les délais les plus courts.



#### 2.2.3.7. Cas particulier des véhicules exceptionnels d'une hauteur supérieure à quatre mètres cinquante.

##### 2.2.3.7.1. Problématique.

En France, le code de la route ne précise pas de hauteur limite pour les véhicules. Il laisse au conducteur (article 312-19 du code de la route) la responsabilité de s'assurer en permanence qu'il peut circuler sans risque de causer des dommages.

Le code de la voirie impose que seuls doivent être signalés (panneaux) les ouvrages dont au moins un point quelconque est inférieur à 4,30 m. Les cartographies officielles n'identifient que les ouvrages inférieurs ou égaux à 4,50 m.

##### 2.2.3.7.2. Procédure.

Afin d'éviter tout incident la procédure suivante est appliquée, pour la circulation des ensembles routiers exceptionnels de plus de 4,50 mètres de hauteur, la formation demandeuse fait parvenir une demande de crédit mouvement à l'EMZD avec un délai de 45 jours (60 jours si le poids excède 100 tonnes ou si la largeur excède 4,50 m) :

- le bureau mouvement propose un itinéraire conforme aux critères de l'ensemble routier (poids, poids à l'essieu, largeur, longueur) ;
- la formation demandeuse effectue une reconnaissance de l'itinéraire en s'assurant de sa viabilité. Elle s'attache en particulier à rechercher les solutions possibles, au plus près de l'itinéraire initial ;
- la formation demandeuse rend compte des résultats de la reconnaissance par écrit (courriel, fax, message, note-esspress, etc.) au bureau mouvement ;
- le bureau mouvement effectue les demandes d'autorisations nécessaires auprès des gestionnaires de voirie.

Dès l'obtention de toutes les autorisations, le bureau mouvement délivre le crédit de mouvement.

#### 2.2.4. **Mouvements internationaux.**

##### 2.2.4.1. *Mouvements de formations françaises vers l'étranger.*

Quel que soit le nombre de véhicules, toute demande de mouvement vers l'étranger doit être adressée à la section de transit de surface étranger au BMOTS (BMOTS/TSE) pour action et aux EMZD concernés pour information. Le BMOTS exprime la demande à l'attaché près l'ambassade concernée ou aux *movement coordination centers* (MCC) des pays concernés quand ils disposent d'une telle structure. Cette demande est exprimée, selon le cas, sous la forme :

- d'un message OTAN « MOVNOTIF » « *for planned movements* » [cf. AMovP 3 (A)] ;
- d'une demande de crédit de mouvement type OTAN : *road movement bid* (RMB), [cf. AMovP 3 (A)] repris en annexe II.

Le MOVNOTIF permet aux nations hôtes d'être renseignées sur tous les mouvements étrangers sur leur territoire y compris lorsque ces mouvements ne requièrent pas de crédit de mouvement. Le MOVNOTIF est envoyé aux EMZD concernés pour information.

Le BMOTS adresse la demande de crédit de mouvement dans le respect des normes définies en annexe X. (délais de transmission de la demande, nombre et types de véhicules).

L'accord de mouvement est transmis par l'attaché près l'ambassade ou NMCC au BMOTS pour action. Il revient au BMOTS de l'adresser à la formation ayant exprimé la demande.

Dans le cas d'un transit comprenant au moins deux pays à traverser, il faut respecter un délai de 60 jours ouvrables pour adresser les demandes au BMOTS. Le non-respect de ce délai ne place plus les pays à traverser dans l'obligation de délivrer les autorisations de transit à temps. Ce délai, absolument nécessaire, permet la transmission successive aux autorités compétentes.

Lorsque des conventions qualifiées de « *free run permanent* » sont établies avec des pays alliés, le BMOTS peut alors directement délivrer des autorisations de transit (*free run*), au demandeur. Cette procédure ne concerne que les mouvements courants, hors contraintes soumises à crédit de mouvement. Dans ce cadre, tout demandeur doit respecter la procédure décrite supra par les AmovP2 et P3 (RMB, délais, etc.).

#### *2.2.4.2. Mouvements de formations étrangères en France.*

Toute demande d'autorisation de mouvement de formations militaires étrangères sur le territoire français est émise par l'attaché de défense près l'ambassade ou le MCC du pays concerné.

Cette demande est transmise au BMOTS qui accorde un *free run* ou le transmet à l'EMZD d'origine pour délivrance d'un crédit de mouvement (procédure en annexe IX.).

Lorsque des conventions qualifiées de « *free run permanent* » sont établies avec la France, les NMCC peuvent alors directement délivrer des autorisations de transit (*free run*) au demandeur en respectant les conditions d'attribution.

#### *2.2.4.3. Mouvements de formations étrangères stationnées en France.*

Pour les mouvements ayant lieu en France, les demandes de crédit de mouvement doivent être adressées en français aux EMZD concernés.

Pour les mouvements transfrontaliers, les demandes de crédit de mouvement doivent être adressées pour action au NMCC concerné pour demande d'autorisation de transit frontalier, avec copie à l'EMZD concerné.

### **3. MOUVEMENTS EXÉCUTÉS DANS UN CADRE OPÉRATIONNEL.**

Ces mouvements peuvent être exécutés selon une programmation ou dans l'urgence (article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié).

Quel que soit le contexte, la formation désignée doit prendre contact au plus tôt avec l'EMZD d'origine des mouvements pour l'organisation de son déplacement.

Il revient à l'ordonnateur du mouvement d'indiquer dans ses ordres le caractère opérationnel, l'intérêt pour la sécurité publique ou la portée nationale ou internationale de l'activité qui nécessite le mouvement.

La décision d'autoriser ou non le mouvement, sous couvert de l'article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié, relève des autorités définies dans son article 10.

Pour le territoire métropolitain, il s'agit :

- du chef d'état-major des armées ;
- du délégué général pour l'armement ;
- du chef d'état-major de l'armée de terre ;
- du chef d'état-major de la marine ;

- du chef d'état-major de l'armée de l'air ;
- du directeur général de la gendarmerie nationale ;
- des commandants de zone terre.

À titre exceptionnel :

- du commandant d'arrondissement maritime ;
- du commandant de région de gendarmerie situé au siège de la zone de défense et de sécurité.

Le caractère du mouvement sous article 5. de l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié doit être inscrit dans les crédits de mouvement afférents.

### **3.1. Mouvements relevant de la chaîne des acheminements stratégiques.**

#### **3.1.1. Principes.**

Les préacheminements en métropole sont placés sous la responsabilité générale du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA). Ils sont conçus, mis en œuvre et conduits par le CTTS pour le fret ou les matériels spécifiques, spécialisés et communs, de la ressource, ainsi que pour le personnel accompagnant le fret transporté par voie ferrée [train spécial militaire (TSM)] (3).

Le CSOA décline le plan de projection du centre de planification et de coordination des opérations (CPCO), qui cadence la mise en mouvement des modules d'armées et des ressources, en économie générale des flux logistiques (EGFL). Le message EGFL décrit notamment l'organisation générale du dispositif des transports et des transits en métropole d'une part et de la métropole vers le théâtre des opérations d'autre part.

Sous l'autorité du CSOA, le CTTS est responsable des préacheminements des matériels et de la ressource. Dans le respect du plan de projection et en déclinaison du plan de transport stratégique du CSOA, ces préacheminements sont conçus et mis en œuvre par le CTTS, en liaison avec les états-majors opérationnels (EMO) d'armées, les DSIA, les formations, le commandement des zones de regroupement et les organismes de transit en charge des plateformes d'embarquement [district de transit interarmées maritime (DiTIM), district de transit interarmées de surface (DiTIS), escadrons de transit et d'accueil aérien (ETAA), escadrons de transit et d'accueil aérien secondaire (ETAAs) ou district de transit interarmées aérien (DiTIA)] (4).

Après avoir planifié ces mouvements/transports avec les unités/formations, le CTTS transmet aux EMO d'armées et aux directions et services interarmées (DSIA) son plan de transport sous la forme d'un message de directives pour l'organisation des préacheminements et son suivi par la mise à jour quotidienne du plan de transport établi par le CSOA.

Les EMO d'armées et les DSIA diffusent alors les ordres de préacheminements aux formations qui leur sont subordonnées.

Les formations sont responsables de la préparation préalablement à l'exécution des mouvements définis par l'ordre de préacheminement de leur EMO/DSIA dans le respect de la chronologie définie par le message de directives pour l'organisation des préacheminements (demande de crédit de mouvement, gîtes d'étapes, recomplètement carburant, etc.).

Les armées et DSIA assurent leur propre mise sur pied et sont responsables en cohérence avec l'EGFL de l'organisation du mouvement de leurs modules vers les zones de regroupement principales des pôles interarmées d'appui à la projection (PIAP) (5) ou des zones plateformes de projection (en cas de non activation du DIAP ou lorsque le transit de certains modules par les zones de regroupement (ZR) ne se justifie pas).

### **3.1.2. Procédure.**

La procédure à suivre est décrite en annexe IX.

Tous les mouvements réalisés dans le cadre des acheminements stratégiques sont soumis à la procédure de demande de crédits de mouvement. Pour que cette procédure se déroule dans les meilleures conditions il est essentiel que les EMZD reçoivent au plus tôt (si possible 15 jours avant le début des mouvements) :

- la liste des matériels roulants entrant dans la composition de la force faisant mouvement par route ;
- les demandes de crédits de mouvements ;
- les contraintes d'acheminement ;
- la planification des mouvements qui ne nécessitent pas de crédit de mouvement.

### **3.1.3. Mouvements au sein des pôles interarmées d'appui à la projection.**

Les demandes de crédits de mouvements sont établies par le DiTIS déployé auprès de l'EMZD concerné.

### **3.1.4. Mouvements de pré-acheminements au profit des unités stationnées en Allemagne.**

Dans le cadre des pré-acheminements, les unités des forces françaises et élément civil stationnés en Allemagne (FFECSA), qu'elles utilisent leurs propres vecteurs ou des moyens mis à leur disposition, doivent adresser leurs demandes (crédit de mouvement et prestations particulières) au BMOTS dans les délais requis.

Le BMOTS sollicite les autorités compétentes et informe celles qui ont à en connaître (EMZD, MCC, etc.) de manière à satisfaire ces demandes.

### **3.1.5. Mouvements de post-acheminements au profit des unités stationnées en Allemagne.**

Dans le cadre des post-acheminements, le BMOTS établit les demandes requises :

- auprès de l'EMZD d'origine du mouvement pour les demandes de crédit de mouvement entre les *air point of disembarkation* (APOD) ou *sea point of disembarkation* (SPOD) de France jusqu'à la frontière ;
- auprès du NMCC (DE)/LogZBw (*logistikZentrum der Bundeswehr*) de la frontière jusqu'au lieu de stationnement en Allemagne.

## **3.2. Mouvements à caractère opérationnel ne relevant pas de la chaîne des acheminements stratégiques.**

Les mouvements à caractère opérationnel qui ne relèvent pas de la chaîne des acheminements stratégiques sont traités comme des mouvements effectués dans le cadre des activités courantes. Si un caractère urgent est avéré, il revient aux autorités définies par l'arrêté interministériel du 13 avril 1961 modifié, de décider de l'utilisation de l'article 5.

## **4. PROCÉDURE DE SUIVI ET D'ACTUALISATION.**

Une séance de travail, annuelle, présidée par l'EMAT réunit le commandement des forces terrestres (CFT), le service de la maintenance industrielle terrestre (SMITer) et les bureaux mouvement des EMZD. Les armées et organismes interarmées intéressés sont invités. Elle a pour but d'analyser les difficultés d'application rencontrées et les amendements proposés.

## 5. TEXTE ABROGÉ.

L'instruction n° 2982/DEF/EMAT/LOG/MTT/REG-VR du 29 décembre 2000 <sup>(6)</sup> modifiée, relative aux mouvements par voie routière en temps de paix pour l'armée de terre est abrogée.

## 6. PUBLICATION.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de division,  
sous-chef d'état-major « plans et programmes »,*

Bernard BARRERA.

---

(A) n.i. BO ; JO n° 59 du 11 mars 2015 ; page 4410, texte n° 4.

(B) n.i. BO ; JO n° 94 du 20 avril 2012 ; p. 7121, texte n° 37.

(C) n.i. BO ; JO n° 79 du 5 avril 2005 ; p. 6148, texte n° 16.

(1) Qui n'est plus source de restriction pour les mouvements des formations militaires.

(2) Procédure spécifique mise au point avec le ministère des transports dans le cadre des études sur la circulation des engins exceptionnels menées en 1999 et 2000.

(3) L'EMO/SCA est responsable du transport de personnel par voie de surface (VR et VF hors TSM).

(4) Cf. annexe I., glossaire.

(5) Le PIAP est un espace de convergence des flux qui comprend une ou plusieurs plateformes de projection (aériennes, ferroviaires, maritimes) et/ou une ou plusieurs zones de regroupement principal (ZRP) de personnel et de ressources. Il est placé sous la responsabilité fonctionnelle du CSOA.

(6) n.i. BO.

## ANNEXE I. GLOSSAIRE.

AD	:	attaché de défense.
ADR	:	accord pour le transport de marchandises dangereuses par route.
AMOV-P	:	<i>allied movement publication.</i>
AMX	:	ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux.
APA	:	avis de passage autoroutier.
APOD	:	<i>air point of disembarkation.</i>
B.MOUV	:	bureau mouvement.
BMOTS	:	bureau mise en œuvre des transits de surface.
CM	:	crédit de mouvement.
CMP	:	crédit de mouvement permanent.
CNIR	:	centre national d'information routière.
CONVEX	:	convoi exceptionnel
CPCO	:	centre de planification et de coordination des opérations.
CPTE	:	cahier des prescriptions des transports exceptionnels.
CSOA	:	centre du soutien des opérations et des acheminements.
CTTS	:	centre des transports et transits de surface.
DAPA	:	demande d'autorisation de passage autoroutier.
DC SCA	:	direction centrale du service du commissariat des armées.
DDSP	:	direction départementale de la sécurité publique.
DDT	:	directions Départementales des territoires.
DIAP	:	dispositif interarmées d'appui à la projection.
DIR	:	direction interdépartementale des routes.
DiTIA	:	district de transit interarmées aérien.
DiTIM	:	district de transit interarmées maritime.
DiTIS	:	district de transit interarmées de surface.
DMD	:	délégué militaire départemental.
DREAL	:	direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement.
DSIA	:	directions et services interarmées.
DUT	:	demande unique de transport.
EEB	:	espace d'entraînement brigade.
EFA	:	engin de franchissement de l'avant.
EGFL	:	économie générale des flux logistiques.
EM	:	état-major.
EMA	:	état-major des armées.
EMIA/ZD	:	état-major interarmées de zone de défense.
EMO-T	:	état-major opérationnel terre.
EMZD	:	état-major de zone de défense.
EPB	:	ensemble porte blindé.
ERC	:	engin de reconnaissance canon.
ETAA	:	escadrons de transit et d'accueil aérien.
ETAAs	:	escadrons de transit et d'accueil aérien secondaire.
FFECSA	:	forces françaises et éléments civils stationnés en Allemagne.
FT	:	forces terrestres.
HNS	:	host nation support.

IHEDN	:	institut des hautes études de la défense nationale.
IM	:	instruction ministérielle.
JORF	:	journal officiel de la république française.
ISO	:	<i>international organisation for standardization.</i>
LogZBw	:	<i>logistikZentrum der Bundeswehr.</i>
LRU	:	lance-roquettes unitaire.
MCA	:	mot clé attribution.
MCC	:	movement coordination center.
MCO	:	maintien en condition opérationnelle.
MCP	:	mise en condition à la projection.
MEEM	:	ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.
MISSINT	:	missions intérieures.
MOVNOTIF	:	movement notification.
MVT	:	mouvement.
NMCC	:	<i>national movement coordination center.</i>
OPCON	:	<i>operational control.</i>
PEB	:	porte engin blindé.
PIAP	:	pôle interarmées d'appui à la projection.
PPLD	:	porteur polyvalent lourd de dépannage.
PTAC	:	poids total autorisé en charge.
REPETRAN	:	représentation étrangère.
RDMOVBID	:	<i>road movement bid and credit.</i>
SETRA	:	service d'études techniques des routes et autoroutes.
SILCENT	:	système d'information logistique centrale.
SPAC	:	service parisien de soutien de l'administration centrale.
SPOD	:	<i>sea point of disembarkation.</i>
STANAG	:	<i>standard agreement.</i>
TE	:	transit des étrangers.
TMD	:	transport de marchandises dangereuses.
TQMT	:	tableau quotidien des mouvements et transports.
TSM	:	train spécial militaire.
VF	:	voie ferrée.
VN	:	voie navigable.
VP	:	véhicule pilote.
VPA	:	véhicule de protection arrière
VR	:	voie routière.
ZR	:	zone de regroupement.
ZRA	:	zone de regroupement et d'attente.
ZSD	:	zone de soutien défense.

**ANNEXE II.**  
**MESSAGE DE DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.**



*APPENDICE II.A.*  
*DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.*

## DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.

### 1. Demande de crédit de mouvement à l'étranger.

Utiliser le lien :

[http://www.ctts.terre.defense.gouv.fr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=130:demande-transit-a-letranger&catid=60](http://www.ctts.terre.defense.gouv.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=130:demande-transit-a-letranger&catid=60)

### 2. Demande de crédit de mouvement en France.

I	FROM :	Formation demandeuse.
II	TO : INFO :	EMZD d'origine du mouvement ou BMOTS. EMZD des zones traversées.
MCA/ OBJET :		MOUVEMENT ou CREDIMOUV. DEMANDE DE CREDIT DE MOUVEMENT (EXCEPTIONNEL OU NON EXCEPTIONNEL).
REFERENCE :		(éventuellement).
TEXTE :		POUR BUREAU MOUVEMENT.
III (1)		Mouvement routier entièrement planifié OUI - NON.
III (2)		Autre type de mouvement OUI - NON.
IV (1)		Nom de l'opération.
IV (2)		Colonne/itinéraire.
V		Séquencement.
VI		Créneau.
ALPHA		Formation ou unité devant faire mouvement.
BRAVO		Nationalité.
CHARLIE		Commandement ou autorité immédiatement supérieure.
DELTA		Appellation conventionnelle.
ECHO 1		Stades d'alerte.
ECHO 2		Groupes.
ECHO 3		Mesures de précaution.
FOX-TROTT 1		Groupe date heure de départ du premier véhicule.
FOX-TROTT 2		Groupe date heure estimée d'arrivée du dernier véhicule.
GOLF		
HOTEL		Priorité.
INDIA 1		Nombre total/nombre par type de véhicules à roues <sup>(1)</sup> .
INDIA 2		Nombre total/nombre par type de véhicules chenillés.
JULIETT 1		Type de véhicule le plus lourd.

JULIETT 2	Nombre de véhicules cité au J1 (AMovP3).
KILO 1	Classe de véhicule la plus élevée.
KILO 2	Poids le plus élevé.
KILO 3	Poids total en charge et/ou à vide véhicule à roues le plus lourd <sup>(2)</sup> .
KILO 4	Poids total en charge et/ou à vide véhicule chenillé le plus lourd <sup>(2)</sup> .
LIMA 1	Largeur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(2)</sup> .
LIMA 2	hauteur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(2)</sup> .
LIMA 3	longueur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(2)</sup> .
MIKE 1	Distance entre véhicules sur autoroute.
MIKE 2	Distance entre véhicules sur autre route.
NOVEMBER 1	Vitesse sur autoroute.
NOVEMBER 2	Vitesse sur route
OSCAR 1	Nombre de groupements.
OSCAR 2	Nombre de colonnes.
OSCAR 3	Nombre de rames.
PAPA 1	Intervalle de temps en minutes entre groupements.
PAPA 2	Intervalle de temps en minutes entre colonnes.
PAPA 3	Intervalle de temps en minutes entre rames.
QUEBEC	Lieu de départ du mouvement (adresse géographique)/pays.
ROMEO	Lieu de destination (adresse géographique)/pays.
SIERRA 1	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 1.
SIERRA 2	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 2.
SIERRA 3	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 3.
SIERRA 4	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 4.
SIERRA 5	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 5.
SIERRA 6	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 6.
SIERRA 7	Lieu de départ/itinéraire souhaité (route et autoroute)/lieu d'arrivée définitive ou lieu d'arrivée d'étape 7.

**Nota :** Pour les CONVEX de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie renseigner la rubrique TANGO ci-dessous.

TANGO 1.1	Nombre d'essieux avant du tracteur/nombre d'essieux arrière du tracteur.
TANGO 1.2	Nombre d'essieux de la remorque.

TANGO 2.1	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 1/tracteur avant.
TANGO 2.2	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 2/tracteur avant ou arrière.
TANGO 2.3	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 3/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.4	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 4/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.5	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 5/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.6	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 6/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.7	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 7/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.8	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 8/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.9	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 9/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 2.10	Charge à l'essieu en tonnes/essieu numéro 10/tracteur ou remorque - avant ou arrière.
TANGO 3.1	Distance en centimètres entre essieu numéro 1 et essieu numéro 2.
TANGO 3.2	Distance en centimètres entre essieu numéro 2 et essieu numéro 3.
TANGO 3.3	Distance en centimètres entre essieu numéro 3 et essieu numéro 4.
TANGO 3.4	Distance en centimètres entre essieu numéro 4 et essieu numéro 5.
TANGO 3.5	Distance en centimètres entre essieu numéro 5 et essieu numéro 6.
TANGO 3.6	Distance en centimètres entre essieu numéro 6 et essieu numéro 7.
TANGO 3.7	Distance en centimètres entre essieu numéro 7 et essieu numéro 8.
TANGO 3.8	Distance en centimètres entre essieu numéro 8 et essieu numéro 9.
TANGO 3.9	Distance en centimètres entre essieu numéro 9 et essieu numéro 10.
TANGO 4	Poids total réel
UNIFORM	<p>Demandes et informations complémentaires éventuelles (Amov P3). Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- POC et coordonnées ;</li> <li>- si la formation désire emprunter les autoroutes à péage ;</li> <li>- complément d'informations sur l'origine du mouvement (partie IV) : exercice (nom, date de début et de fin d'exercice), séjour en camp (date de début et de fin de séjour), relève opérationnelle (nom de l'opération) ou mission intérieure, mission particulière, etc. ;</li> <li>- les contraintes particulières à prendre en compte pour traiter le mouvement (priorité à l'heure de départ ou d'arrivée, complètement en cours de mouvement, haltes particulières, etc. ;</li> <li>- nombre et type de véhicule exceptionnel de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie.</li> </ul> <p>Pour les unités étrangères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prestations souhaitées (hébergement, alimentation, escorte, etc. ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nature du fret transporté (sensible, marchandises dangereuses, etc. ;</li> <li>- armement ou non.</li> </ul>
UNIFORM 1	Présence ou non de marchandises dangereuses, avec déclaration de TMD par véhicule en annexe (AMovP3) <sup>(3)</sup> .
VICTOR	Grade, nom, fonction du rédacteur - téléphone - télécopie – courriel.
	Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.
<p><b>Nota :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots MOUVEMENT ou CREDIMOUV et DEMANDE DE CREDIT DE MOUVEMENT (EXCEPTIONNEL OU NON EXCEPTIONNEL) doivent apparaître sur le message ;</li> <li>- pour les demandes adressées aux EMZD, les rubriques III(1), III(2), IV(1), IV(2), V, DELTA, ECHO 1, ECHO 2, ECHO 3, FOX-TROTT 2, GOLF, HOTEL, KILO 1, KILO 2, MIKE 1, MIKE 2, NOVEMBER 1, NOVEMBER 2, OSCAR 1, OSCAR 2 et TANGO 4 sont facultatives (mais obligatoire pour le BMOTS) ;</li> <li>- lorsqu'il s'agit d'un transport non exceptionnel ou d'un transport exceptionnel de première catégorie, le paragraphe TANGO n'est pas à renseigner.</li> </ul> <p><sup>(1)</sup> (exemple : 11 / 9 AMX10RC - 1 BOXER VPI - 1 KANGOO VPA).</p> <p><sup>(2)</sup> Si l'intégralité du mouvement est en charge n'indiquer que la dimension en charge ; si l'intégralité du mouvement est à vide, n'indiquer que la dimension à vide ; si le mouvement se fait partiellement en charge et partiellement à vide, indiquer les deux dimensions.</p> <p><sup>(3)</sup> SPECIMEN OF THE DANGEROUS GODDS FORM.</p>	

*APPENDICE II.B.*  
*SPECIMEN OF THE DANGEROUS GOODS FORM.*

SPECIMEN OF THE DANGEROUS GOODS FORM.  
Dangerous Goods.

Annex.	Of.
Originator.	
Vehicle Reg. No.	

SER No.	DANGEROUS GOODS IDENTIFICATION.				NUMBER AND TYPE OF PACKAGE.	TOTAL QUANTITY <sup>(*)</sup> .
	UN No.	Proper Shipping Name.	Class/Div.	Packing Compatibility Group.		
<sup>(*)</sup> For Class 1 dangerous goods, the quantity is the net explosive mass.						

Date :

Sign.

Print.

Clear.

**ANNEXE III.**  
**MESSAGE D'ATTRIBUTION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.**



# MESSAGE D'ATTRIBUTION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT.

I	FROM :	EMZD d'origine.
II	TO :	Formation.
	INFO :	Destinataires (EMZD traversés, préfectures des départements traversés, etc.).
MCA/		CREDIMOUV.
OBJET :		CREDIT DE MOUVEMENT (EXCEPTIONNEL OU NON EXCEPTIONNEL) ACCORDE à...
REFERENCE :		Message de demande de crédit de mouvement.
TEXTE :		Numéro international de mouvement : .../.../...
ALPHA		Formation ou unité devant faire mouvement.
BRAVO		Nationalité.
CHARLIE		Commandement ou autorité immédiatement supérieure.
FOX-TROTT 1		Groupe date heure de départ du 1 <sup>er</sup> véhicule.
INDIA 1		Nombre total/nombre par type de véhicules à roues.
INDIA 2		Nombre total/nombre par type de véhicules chenillés.
JULIETT 1		Type de véhicule le plus lourd.
JULIETT 2		Nombre de véhicule cité au JULIETT 1.
KILO 3		Poids total en charge et/ou à vide véhicule à roues le plus lourd <sup>(1)</sup> .
KILO 4		Poids total en charge et/ou à vide véhicule chenillé le plus lourd <sup>(1)</sup> .
LIMA 1		Largeur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 2		Hauteur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 3		Longueur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
MIKE 1		Distance entre véhicules sur autoroute.
MIKE 2		Distance entre véhicules sur route.
NOVEMBER 1		Vitesse moyenne sur autoroute et voie express : 60 km/h.
NOVEMBER 2		Vitesse moyenne sur route : 40 km/h (30 km/h pour véhicule ou convoi chenillés).
OSCAR 1		Nombre de groupements de marche.
OSCAR 2		Nombre de colonnes.
OSCAR 3		Nombre de rames.
PAPA 1		Intervalle de temps en minutes entre groupements de marche.
PAPA 2		Intervalle de temps en minutes entre colonnes.
PAPA 3		Intervalle de temps en minutes entre rames.
QUEBEC		Lieu de départ du mouvement (adresse géographique) / pays.
ROMEO		Lieu de destination (adresse géographique)/pays.
SIERRA 1		Itinéraire imposé pour le mouvement ou la première étape (route et autoroute).
SIERRA 2		Itinéraire imposé pour la deuxième étape (route et autoroute).
SIERRA 3		Itinéraire imposé pour la troisième étape (route et autoroute).
SIERRA 4		Itinéraire imposé pour la quatrième étape (route et autoroute).
SIERRA 5		Itinéraire imposé pour la cinquième étape (route et autoroute).
SIERRA 6		Itinéraire imposé pour la sixième étape (route et autoroute).
SIERRA 7		Itinéraire imposé pour la septième étape (route et autoroute).
UNIFORM		Instructions particulières : notamment les créneaux horaires prévisionnels d'entrée et de sortie sur les autoroutes et d'arrivée en fin d'étape.
VICTOR		Grade, nom, fonction du rédacteur – téléphone – télécopie – courriel.

	Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.
<p><sup>(1)</sup> Si l'intégralité du mouvement est en charge, n'est indiquée que la dimension en charge ; si l'intégralité du mouvement est à vide, n'est indiquée que la dimension à vide ; si le mouvement se fait partiellement en charge et partiellement à vide, sont indiquées les deux dimensions.</p> <p><b>Nota</b> : Les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots MOUVEMENT ou CREDIMOUV et DEMANDE DE CREDIT DE MOUVEMENT (EXCEPTIONNEL OU NON EXCEPTIONNEL) ACCORDÉ A doivent apparaître sur le message.</p>	

ANNEXE IV.

**PRÉAVIS DE MOUVEMENT D'UN CONVOI DE DIX À VINGT NEUF VÉHICULES NON  
EXCEPTIONNELS SOUS RESPONSABILITÉ DU CHEF DE LA FORMATION  
ADMINISTRATIVE.**

**PRÉAVIS DE MOUVEMENT D'UN CONVOI DE DIX À VINGT NEUF VÉHICULES NON  
EXCEPTIONNELS SOUS RESPONSABILITÉ DU CHEF DE LA FORMATION  
ADMINISTRATIVE.**

I	FROM :	CTTS ou formation.
II	TO : INFO :	EMZD d'origine. Destinataires (EMZD) traversés, préfectures des départements.
MCA/ OBJET :	MOUVEMENT. PREAVIS DE MOUVEMENT.	
RÉFÉRENCE :	INSTRUCTION NMR ...	
TEXTE :	POUR BUREAU MOUVEMENTS.	
ALPHA	Formation ou unité devant faire mouvement.	
FOX-TROTT 1	Groupe date heure de départ du 1er véhicule.	
FOX-TROTT 2	Groupe date heure estimé d'arrivée du dernier véhicule.	
INDIA 1	Nombre total / nombre par type de véhicules à roues.	
KILO 3	Poids total en charge et/ou à vide véhicule à roues le plus lourd <sup>(1)</sup> .	
OSCAR 3	Nombre de rames.	
PAPA 3	Intervalle de temps en minutes entre rames.	
QUEBEC	Lieu de départ du mouvement (adresse géographique)/pays.	
ROMEO	Lieu de destination (adresse géographique)/pays.	
SIERRA 1	Itinéraire pour le mouvement ou la première étape (route et autoroute).	
SIERRA 2	Itinéraire pour la deuxième étape (route et autoroute).	
SIERRA 3	Itinéraire pour la troisième étape (route et autoroute).	
UNIFORM	Consignes particulières.	
UNIFORM 1	Présence ou non de marchandises dangereuses, avec déclaration de TMD par véhicule en annexe (AMov P3).	
VICTOR	Grade, nom, fonction du rédacteur – téléphone – télécopie – courriel.	
	Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.	

<sup>(1)</sup> Si l'intégralité du mouvement est en charge, n'est indiquée que la dimension en charge ; si l'intégralité du mouvement est à vide, n'est indiquée que la dimension à vide ; si le mouvement se fait partiellement en charge et partiellement à vide, sont indiquées les deux dimensions.

**Nota** : Les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots MOUVEMENT et PREAVIS DE MOUVEMENT et INSTRUCTION NMR ... et POUR BUREAU MOUVEMENTS doivent apparaître sur le message.

**ANNEXE V.**  
**DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SUR ITINÉRAIRE**  
**IMPOSÉ.**

**DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SUR  
ITINÉRAIRE IMPOSÉ.**

I	FROM :	CTTS ou formation.
II	TO : INFO :	EMZD d'origine. Destinataires (EMZD traversés, préfectures des départements traversés).
MCA/ OBJET :		CREDIMOUV. DEMANDE D'ACTIVATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT.
RÉFÉRENCE :		Référence du CMP délivré par l'EMZD.
TEXTE :		POUR BUREAU MOUVEMENTS.
ALPHA		Formation ou unité devant faire le mouvement.
FOX-TROTT 1		GDH départ.
INDIA 1		Nombre total/nombre par type de véhicules à roues.
INDIA 2		Nombre total/nombre par type de véhicules chenillés.
JULIETT 2		Véhicules exceptionnels/nombre et type
KILO 3		Poids total en charge et/ou à vide véhicule à roues le plus lourd <sup>(1)</sup> .
KILO 4		Poids total en charge et/ou à vide véhicule chenillé le plus lourd <sup>(1)</sup> .
LIMA 1		Largeur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 2		hauteur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 3		longueur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
QUEBEC		Lieu de départ.
SIERRA 1		Lieu d'arrivée.
VICTOR		Grade, nom, fonction du rédacteur – téléphone – télécopie – courriel.
		Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.
<p><sup>(1)</sup> Si l'intégralité du mouvement est en charge n'est indiquée que la dimension en charge ; si l'intégralité du mouvement est à vide, n'est indiquée que la dimension à vide ; si le mouvement se fait partiellement en charge et partiellement à vide, sont indiquées les deux dimensions.</p> <p><b>Nota :</b> Les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots CREDIMOUV et DEMANDE D'ACTIVATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT et POUR BUREAU MOUVEMENTS doivent apparaître sur le message.</p>		

ANNEXE VI.

**DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE D'ÉTUDES  
SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS OU PRÉAVIS  
D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE D'ÉTUDES SUR LES  
TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS.**

**DEMANDE D'ACTIVATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE  
D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENT OU  
PRÉAVIS D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SERVICE  
D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS.**

I	FROM :	CTTS ou formation.
II	TO : INFO :	EMZD d'origine. Destinataires (EMZD traversés, préfectures des départements traversés).
MCA/ OBJET :		CREDIMOUV PREAVIS D'UTILISATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SETRA OU DEMANDE D'ACTIVATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SETRA.
RÉFÉRENCE :		Référence du CMP délivré par l'EMZD.
TEXTE :		POUR BUREAU MOUVEMENTS.
ALPHA		Formation ou unité devant faire le mouvement.
FOX-TROTT 1		GDH départ.
INDIA 1		Nombre total/nombre par type de véhicules à roues.
INDIA 2		Nombre total/nombre par type de véhicules chenillés.
JULIETT 2		Véhicules exceptionnels/nombre et type.
KILO 3		Poids total en charge et/ou à vide véhicule à roues le plus lourd <sup>(1)</sup> .
KILO 4		Poids total en charge et/ou à vide véhicule chenillé le plus lourd <sup>(1)</sup> .
LIMA 1		Largeur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 2		Hauteur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
LIMA 3		Longueur en centimètres en charge et/ou à vide la plus contraignante <sup>(1)</sup> .
QUEBEC		Lieu de départ.
SIERRA 1		Itinéraire pour le mouvement ou la première étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 2		Itinéraire pour la deuxième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 3		Itinéraire pour la troisième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 4		Itinéraire pour la quatrième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 5		Itinéraire pour la cinquième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 6		Itinéraire pour la sixième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
SIERRA 7		Itinéraire pour la septième étape, lieu d'arrivée ou gîte d'étape (route et autoroute).
UNIFORME		Consignes particulières de circulation prises en compte pour le mouvement (traversées d'agglomérations, autoroutes, etc.).
VICTOR		Grade, nom, fonction du rédacteur – téléphone – télécopie – courriel.
		Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.
<p><sup>(1)</sup> Si l'intégralité du mouvement est en charge n'est indiquée que la dimension en charge ; si l'intégralité du mouvement est à vide, n'est indiquée que la dimension à vide ; si le mouvement se fait partiellement en charge et partiellement à vide, sont indiquées les deux dimensions.</p> <p><b>Nota :</b> Les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots CREDIMOUV et PREAVIS D'UTILISATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SETRA ou DEMANDE D'ACTIVATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT SETRA et POUR BUREAU MOUVEMENTS doivent apparaître sur le message.</p>		



**ANNEXE VII.**  
**COMPTE RENDU D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT MOYEN DE DÉPANNAGE.**

**COMPTE RENDU D'UTILISATION DE CRÉDIT DE MOUVEMENT PERMANENT  
MOYEN DE DÉPANNAGE.**

I	FROM :	CTTS ou formation.
II	TO : INFO :	EMZD d'origine. Destinataires (EMZD traversés, préfectures des départements traversés).
MCA/ OBJET :		CREDIMOUV. PREAVIS D'UTILISATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT MOYEN DE DEPANNAGE.
RÉFÉRENCE :		Référence du CMP délivré par l'EMZD.
TEXTE :		POUR BUREAU MOUVEMENTS.
ALPHA		Formation ou unité devant faire le mouvement.
FOX-TROTT 1		GDH départ.
JULIETT 2		Nombre et type de moyen de dépannage.
SIERRA 1		Itinéraire pour le mouvement ou la première étape (route et autoroute).
SIERRA 2		Itinéraire pour la deuxième étape (route et autoroute).
SIERRA 3		Itinéraire pour la troisième étape (route et autoroute).
SIERRA 4		Itinéraire pour la quatrième étape (route et autoroute).
SIERRA 5		Itinéraire pour la cinquième étape (route et autoroute).
SIERRA 6		Itinéraire pour la sixième étape (route et autoroute).
SIERRA 7		Itinéraire pour la septième étape (route et autoroute).
VICTOR		Grade, nom, fonction du rédacteur – téléphone – télécopie – courriel.
		Grade, nom, fonction de l'autorité signataire.
<b>Nota</b> : Les rubriques (ALPHA, BRAVO, etc.) et les mots CREDIMOUV et PREAVIS D'UTILISATION DE CREDIT DE MOUVEMENT PERMANENT MOYEN DE DEPANNAGE et POUR BUREAU MOUVEMENTS doivent apparaître sur le message.		

ANNEXE VIII.  
RÉPARTITION TERRITORIALE DES AUTOROUTES CONCÉDÉES.

ZONE DE DÉFENSE.	NUMÉRO AUTOROUTE.	TRONÇON D'AUTOROUTE.
ILE DE FRANCE.	A10	Paris/barrière de péage de Saint Arnoult.
	A11	Paris/barrière de péage de Saint Arnoult.
	A14	Orgeval/Nanterre PARIS.
	A105	Paris - Evry - Grégy/nœud autoroutes A 105 – A160.
	A5	Paris - Corbeil - Essonne/nœud autoroutes A5- A160.
NORD-OUEST.	A10	Barrière de péage de Saint Arnoult/échangeur 30 Poitiers Sud.
	A11	Barrière de péage de Saint Arnoult/Le Mans/Nantes.
	A83	Nantes/Montaigu/Fontenay le Comte/Oulmes.
	A28	
	A10	La Folie en Bessin/Poitiers Sud.
	A71	Échangeur A10/A71/Orléans La Source/Salbris (RD 924/Bourges).
	A85	Corzé/ Vivy/Bourgueuil.
	A13	Orgeval/Mantes Est/Caen.
	A131	Bretelle de Tancarville (liaison A13/ Pont de Tancarville).
	A154	Acquigny/Incarville.
	A132	Bretelle de Deauville.
	A139	Bretelle de Rouen.
	A29	Barreau Nord (route industrielle/A131) Le Havre (échangeur A131/Yvetot).
	A81	Le Mans jusqu'à La Gravelle.
SUD-OUEST.	A10	Échangeur 30 Poitiers Sud/Péage de Virsac Bordeaux Nord.
	A20	Échangeur 53 Nespouls/échangeur A20/A62 (Montauban).
	A61	Toulouse Est/limite zone Sud-Ouest direction Narbonne.
	A62	Échangeur 1.1 La brède/Toulouse Est.
	A63	Saint Géours de Marenne/Hendaye.
	A64	Échangeur A620/A64 Toulouse Sud-Ouest/Échangeur 35 Muret Nord/Échangeur 22 Martres Tolosane/échangeur 3 Briscours.
	A65	Langon/Pau.
	A66	Échangeur A61/A66/Échangeur 4 Pamiers Sud.
	A68	Toulouse Est/échangeur 4 Gémil.
	A641	Échangeur A64/A641/bretelle de Peyrehorade.
	A645	Échangeur A64/A641/bretelle du Val d'Aran.
	A680	Échangeur A68/A680/bretelle de Verfeuil.
	A837	Échangeur 31 Rochefort Ouest/échangeur A837/A10 Saintes.
SUD-EST.	A41N	Chambéry Nord/Scientier.
	A41S	Grenoble/bifurcation de Francin.
	A43	Lyon/Aiton.
	A430	Bifurcation de Chamousset/Sainte Hélène.
	A48	Coiranne/Grenoble.
	A49	Bifurcation de Voreppe/Valence (Bourg de Péage).
	A7	Ternay/Rognac.
	A8	Coudoux/Aix en Provence.
	A9	Orange/Perthus.

	A46S	Saint Priest/Ternay.
	A54	Salon de Provence/Nîmes.
	A72	Balbigny/Andrézieux-Bouthéon.
	A75	Complète + viaduc de Millau.
	A89	Clermont-Ferrand/Brive.
	A401	Saint Julien en Genevois(A40)/Frontière suisse.
	A8.	Aix en Provence Ouest/Nice.
	A51.	Aix en Provence/Manosque/Aubignosc/Sisteron.
	A500.	Bretelle de Monaco (A8/RN7).
	A52.	Châteauneuf le Rouge (A8)/Aubagne.
	A50.	Aubagne/Toulon Ouest.
	A57.	Cuers/Le Cannet des Maures(A8).
	A40.	Sylans/Nœud autoroutes A40/A42.
	A42.	Lyon limite de secteur SAPRR/nœud autoroutes A432/A42.
	A46N.	Nœud autoroutes A6/A46/nœud autoroutes A46/A42.
	A404.	Antenne d'Oyonnax.
	A432.	Satolas - limite de secteur SAPRR/nœud autoroutes A432/A42.
	A71.	Orléans/Clermont-Ferrand.
	A710.	Clermont-Ferrand Nord/Clermont-Ferrand (antenne de Lussat).
	A719.	Liaison A71/Vichy (antenne de Gannat).
	A43.	Aiton/Saint Michel de Maurienne (A43 Maurienne).
	A43.	Le Freney/Entrée du tunnel de Fréjus (rampe d'accès au tunnel, ex-RN 566).
NORD-EST.	A1.	Roissy/Henin Beaumont.
	A2.	Nœud A1/A2 Combles/Hordain (Valenciennes).
	A4.	Reichstett (Strasbourg)/(Reims)/Noisy le Grand (Paris).
	A5.	Nœud A5 - A19/nœud A5 - A31.
	A6.	Cely (Paris)/Mâcon Sud (limite département du Rhône).
	A16.	L'Isle Adam/Saint Martin Boulogne.
	A26.	Calais/nœud A26-A4 (Reims).
	A26.	Nœud A4 - A26/nœud A26 - A5 (Troyes).
	A31.	Péage de Gye/nœud A31 - A6.
	A36.	Lutterbach/nœud A36 - A31.
	A39.	Neuilly les Dijon/Bourg en Bresse.

ANNEXE IX.

**PROCÉDURES À SUIVRE LORS DE L'ACTIVATION DES STRUCTURES TEMPORAIRES DU BUREAU DE MISE EN OEUVRE DES TRANSITS DE SURFACE DU CENTRE DES TRANSPORTS ET TRANSITS DE SURFACE PROJECTION RÉELLE OU EXERCICE.**

NATURE DES OPÉRATIONS.	ORGANISMES.					
	Centre du soutien des opérations et des cheminements.	États-majors de zone de défense.		Formations ou grande unité/établissements pourvoyeurs.	Commandements d'armées ou centres de mise en œuvre états-majors opérationnels d'armée.	Directions et services interarmées.
		D'origine.	Concernés.			
Le CSOA élabore l'économie générale des transports et transits.	O (1)	I (2)	I (2)		A (3)	A (3)
Les armées, directions et services interarmées définissent, à partir des directives données par l'état-major des armées (EMA), le volume des forces et des ressources à projeter.	I (2)				O (1)	O (1)
Les armées et commandements interarmées désignent les formations et ressources à projeter dans un ordre préparatoire de mise sur pied des unités et des ressources.	I (2)	I (2)	I (2)	A (3)	O (1)	O (1)
Les armées, directions et services interarmées et le CSOA planifient les mouvements des formations et des ressources.	O (1)	I (2)	I (2)	A (3)	O (1)	O (1)
Les formations/bases et établissements pourvoyeurs organisent leur transport de surface (moyens organiques) ou transmettent au CSOA une demande de transport de surface.	A (3)			O (1)	I (2)	I (2)
Les formations participant à la projection demandent les crédits de mouvement pour leur mouvement jusqu'en zone de regroupement et d'attente (ZRA).	L (4)	A (3)	I (2)	O (1)	I (2)	I (2)
Les EMZD établissent les crédits de mouvement.	A (3)	O (1)	L (4)	A (3)		
Le CSOA/BMOTS coordonne les mouvements en liaison avec les commandements concernés et les EMZD entre la ou les ZRA et les plates-formes de projection.	O (1)	L (4)	L (4)	O (1)	I (2)	I (2)
Dans le cas d'un post-acheminement, des SPOD, APOD vers les garnisons ou dépôts, le CSOA/BMOTS demande les crédits de mouvements et les dérogations à circuler	O (1)	A (3)	I (2)	I (2)	L (4) et I (2)	L (4)/I (2)

aux EMZD et planifie les mouvements.						
(1) O : origine. (2) I : pour info ou ATCR. (3) A : pour action. (4)L : en liaison.						

ANNEXE X.  
**TRAITEMENT DES DEMANDES DE TRANSIT DES FORMATIONS ÉTRANGÈRES.**

ACTIVITÉ.	NATURE DES OPÉRATIONS.	ORGANISMES.				
		ÉTAT MAJOR DES ARMÉES/REPRÉSENTATION ÉTRANGÈRE.	CENTRE DES TRANSPORTS ET TRANSITS DE SURFACE/BUREAU MISE EN OEUVRE DES TRANSITS DE SURFACE.	ÉTATS-MAJORS DE ZONE DE DÉFENSE (1).		ATTACHÉ DE DÉFENSE  OU  <i>MOVEMENT COORDINATION CENTER</i>
				Origine.	Traversées.	
Demande de crédit de mouvement (à partir de 30 véhicules non exceptionnels ou 1 véhicule exceptionnel ou 1 véhicule transportant des marchandises dangereuses en colis dans des quantités supérieures aux limites prescrites dans le point 1.1.3.6. de l'ADR ou sensibles.	L'attaché de défense (AD) (2) exprime une demande au centre des transports et transits de surface/bureau mise en œuvre des transits de surface (CTTS/BMOTS) et à l'état-major des armées/représentation étrangère (EMA/REPETRAN).	I (3)	A (4)			O (5)
	Le BMOTS transmet la demande à l'EMZD d'origine du mouvement après l'avoir vérifiée, traduite et fait compléter si nécessaire.		O (5)	A (4)	I (3)	
Traitement et transmission du crédit de mouvement.	L'EMZD d'origine traite la demande, établit le crédit de mouvement et le transmet au BMOTS.		A (4)	O (5)	I (3)	I (3)
	Le BMOTS transmet le crédit de mouvement qu'il aura éventuellement accordé à l'unité.	I (3)	O (5)			A (4)

- (1) Associer et informer les officiers généraux de zone de défense chaque fois que nécessaire dans le cadre de leurs attributions.  
(2) Sauf pour les pays qui possèdent un NMCC.  
(3) I : pour info ou APCR.  
(4) A : pour action.  
(5) O : origine.

ANNEXE XI.  
**MOUVEMENTS DES FORMATIONS FRANÇAISES VERS L'ÉTRANGER.**

1. DÉLAIS DE TRAITEMENT D'UNE DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT D'UNE FORMATION FRANÇAISE VERS L'ÉTRANGER.

RÉFÉRENCE AMov P-1 (A) Chapitre 5 Annexe c (délais en jours ouvrables)

Ces délais ne prennent en compte que la durée de la procédure nationale.

Dans le cas d'un transit à travers plusieurs pays, il convient de respecter un délai de 60 jours ouvrables.

NATION (1).		BEL.	BGR.	CZE.	DEU.	DNK.	ESP.	FRA.	GBR.	GRC.	HUN.	ITA.	LUX.	NLD.	NOR.	POL.	PRT.	TUR.	SVK.
MOUVEMENT.																			
FRANCHISSEMENT DE FRONTIÈRES.	COLONNE.	15	20	14	15	15	9	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	14	10
	VÉHICULES EXCEPTIONNELS.	15	20	30	15	20	20	20	10	10	10	15	10	10	10	20	10	14	10
	TRANSPORT MARCHANDISES DANGEREUSES.	15	20	30	15	20	20	20	10	10	10	15	10	10	10	20	10	14	10

(1) Voir STANAG 1059.

2. NOMBRE DE VÉHICULES À PARTIR DUQUEL UNE DEMANDE DE CRÉDIT DE MOUVEMENT VERS L'ÉTRANGER EST NÉCESSAIRE.

NATION (1).	BEL.	BGR.	CZE.	DEU.	DNK.	ESP.	FRA.	GBR.	GRC.	HUN.	ITA.	LUX.	NLD.	NOR.	POL.	PRT.	TUR.	SVK.
VÉHICULES NON EXCEPTIONNELS.	20	11	4	11	10	9	10	10	10	10	7	20	10	20	6	10	10	10
VÉHICULES EXCEPTIONNELS OU MARCHANDISES DANGEREUSES.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

(1) Voir STANAG 1059.



ANNEXE XII.  
**EXERCICES OU ACTIVITÉS MAJEURES IMPLIQUANT PLUS DE DEUX CENT VÉHICULES.**

Cas possible d'exercices en terrain libre, séjours en camp, prestations d'importance (présentation à l'institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN), espace d'entraînement brigade (EEB), etc.

NATURE DES OPÉRATIONS.	ORGANISMES.					OBSERVATIONS.
	État-major d'armée.	État-major de zone de défense d'origine et concernés.	État-major de zone de défense pilote.	État-major responsable.	Formations.	
L'état-major (EM) directeur de l'exercice ou de l'activité fait connaître les points d'entrée et de sortie, les gares d'arrivée et de départ, les zones de concentration de début et de fin d'exercice ou d'activité.		L (1)	L (1)	O (2)	A (3)	Il fait appel autant que besoin aux renseignements détenus par les EMZD.
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité arrête :  - les points d'entrée et de sortie de zone (voie routière) ;  - les gares d'arrivée et de départ (voie ferrée) ;  - les zones de concentration de début et de fin.	L (1)	L (1)	L (1)	O (2)	I (4)	Il fait appel autant que de besoin à l'expertise mouvement des EMZD.
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité établit la planification des mouvements et transports :  - de mise en place et de retour ;  - de l'activité ;  en liaison avec l'EMZD pilote, l'état-major d'armée (pour leurs unités) et la valide.	L (1)	L (1)	L (1)	O (2)	A (3)	3 mois avant le début de l'activité.
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité diffuse la planification.	I (4)	I (4)	I (4)		I (4)	
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité centralise les demandes de crédits de mouvements.				O (2)	A (3)	
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité adresse aux EMZD les demandes de crédits de mouvements pour les mouvements aller et retour (Ainsi que les demandes de transport VF pour permettre la	I (4)	A (3)	A (3)	I (4)	O (2)	Dans les délais conformes.

coordination).						
Les EMZD établissent les crédits de mouvements.						
<b>Nota</b> : les consignes générales de circulation sont fixées et diffusées par l'EMZD pilote en fonction des consignes données par les EMZD d'origine et concernés. Le crédit de mouvement ne comporte que les consignes particulières spécifiques au mouvement considéré et à l'itinéraire emprunté.	I (4)	O (2)	O (2)	I (4)	A (3)	
L'EM directeur de l'exercice ou de l'activité conduit et contrôle les mouvements de mise en place et de retour d'exercice en liaison avec les EMZD.	I (4)	L (1)	L (1)	O (2)	A (3)	Il peut mettre sur pied une cellule 2D/MVT constituée d'experts.
L'EM directeur d'exercice conduit et contrôle les mouvements effectués à l'intérieur de sa zone d'exercice durant l'activation de cette zone.	I (4)	I (4)	I (4)	O (2)	A (3)	
(1) L : en liaison. (2) O : origine. (3) A : pour action. (4) I : pour info ou ATCR.						

ANNEXE XIII.  
**CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES EXCEPTIONNELS ET MODALITÉS  
D'ACCOMPAGNEMENT.**

Dans le cadre du déplacement des convois exceptionnels militaires, les consignes à respecter pour la conservation de la voirie et la sécurité de la circulation ainsi que les prescriptions, relatives à l'accompagnement et à la signalisation du convoi, doivent être approuvées par une décision de l'autorité militaire compétente, prise en accord avec les autorités civiles chargées de la voirie et de la police de la circulation qui spécifient les conditions à respecter.

Bien que le code de la route prévoie des exemptions pour les forces armées, les véhicules et engins militaires dont l'une des caractéristiques excède les normes suivantes sont considérés comme « exceptionnels » au sens du code de la route.

**1. ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION DES VÉHICULES (ARRÊTÉ DU 4 MAI 2006 MODIFIÉ - ARTICLE 16.).**

**1.1. Véhicules exceptionnels.**

En complément de l'éclairage et de la signalisation prévus par le code de la route, les véhicules exceptionnels doivent être signalés par :

- deux feux tournants ou à tube à décharge à l'avant et deux autres à l'arrière. Ces feux doivent : quatre feux d'encombrement, deux à l'avant et deux à l'arrière. Ils doivent être allumés la nuit et le jour en cas de mauvaise visibilité ;
- donner l'indication de la largeur du convoi (à l'avant et à l'arrière) ;
- être positionnés à l'arrière à une hauteur minimale de 1,50 m ou de 1,20 m dans le cas d'un véhicule surbaissé ;
- fonctionner de jour et de nuit sauf lorsque le convoi à l'arrêt dégage entièrement la chaussée et ses abords immédiats ;
- pour les convois dont le gabarit est conforme à celui de la 1<sup>re</sup> 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 ;
- des feux de position et des dispositifs catadioptriques latéraux placés en alternance ou des dispositifs catadioptriques seuls. Ils peuvent être complétés par un dispositif rétro réfléchissant. Ils doivent être allumés la nuit et le jour par mauvaise visibilité ;
- des panneaux rectangulaires « convoi exceptionnel », l'un placé à l'avant du véhicule exceptionnel, l'autre à l'arrière ;
- en outre les dépassements de gabarit à l'avant, à l'arrière ou latéraux sont signalés par des feux d'encombrement et/ou des panneaux carrés réflectorisés. 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.

## 1.2. Signalisation des dépassements de gabarit.

SIGNALISATION DES DÉPASSEMENTS DE GABARIT À L'AVANT DU VÉHICULE.	
Longueur du dépassement excède 2 m.	<p>Un ou deux feux d'encombrement.</p> <p>Un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement face à l'avant.</p> <p>Deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins de 1 m de l'extrémité avant de celui-ci.</p>
Signalisation supplémentaire si dépassement supplémentaire de 3 m.	<p>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.</p> <p>Deux panneaux carrés conformes aux dispositions 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.</p>
SIGNALISATION DES DÉPASSEMENTS DE GABARIT À L'ARRIÈRE DU VÉHICULE.	
Longueur du dépassement excède 1 m.	<p>Un ou deux feux d'encombrement.</p> <p>Un panneau carré conforme aux dispositions ci-dessus, placé à l'extrémité du chargement, face à l'arrière.</p> <p>Deux panneaux carrés conformes aux dispositions ci-dessus, disposés latéralement et symétriquement sur les côtés du dépassement, à moins de 1 m de l'extrémité de celui-ci.</p>
Signalisation supplémentaire si dépassement supplémentaire de 3 m.	<p>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.</p> <p>Deux panneaux carrés conformes aux dispositions 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.</p>
SIGNALISATION DES DÉPASSEMENTS DE GABARIT LATÉRAUX.	
<p>Pour les convois de 3e catégorie par la largeur, deux feux tournants ou à tube à décharge supplémentaires doivent être positionnés à l'avant aux extrémités du chargement, à une hauteur minimale de 1,50 m ou de 1,20 m dans le cas d'un véhicule surbaissé.</p> <p>Lorsque le chargement ou l'équipement permanent présente un dépassement latéral saillant du côté médian de la chaussée, un feu tournant ou à tube à décharge supplémentaire sera placé à l'extrémité de ce dépassement.</p>	

Sur autoroute les porte engins blindés (PEB) et EPB sont tenus de porter, à l'arrière, un signal de position de rétrécissement de chaussée chevron K 8.

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 décrites au point 1.

Concernant les véhicules dont les caractéristiques techniques et d'emploi rendent quasi impossible la mise aux normes de l'éclairage et de la signalisation, ceux-ci seront équipés, par véhicules en circulation :

- d'au moins un feu tournant visible de tous côtés ;
- si possible, de panneaux « convois exceptionnels » aux normes ;
- des feux de croisement allumés en permanence.

### 1.3. Équipements 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 (A) modifié ;
- des bandes rétro réfléchissantes conformes aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987 (B) modifié ;
- d'un ou de deux panneaux rectangulaires « convoi exceptionnel » conformes aux caractéristiques décrites ci-dessus :
- soit d'un panneau double face placé verticalement sur le toit du véhicule visible de l'avant et de l'arrière ;
- soit d'un panneau visible de l'avant et d'un autre visible de l'arrière placés verticalement le plus haut possible, sur le toit ou à défaut sur la partie de carrosserie la plus haute du véhicule.

Lors de l'accompagnement, les véhicules de protection 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 » doit (doivent) être masqué(s) ou escamoté(s) et le (ou les) feux tournant (s) ou à tube à décharge éteint(s).

## 2. MODALITÉS D'ACCOMPAGNEMENT DES CONVOIS EXCEPTIONNELS.

### 2.1. Réglementation.

#### 2.1.1. Catégorisation (arrêté du 4 mai 2006 modifié - article 3.).

Les convois (véhicules) exceptionnels sont classés en 3 catégories, conformément au tableau ci-après. La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport :

CARACTÉRISTIQUES DU CONVOI (VÉHICULE).	PREMIÈRE CATÉGORIE.	DEUXIÈME CATÉGORIE.	TROISIÈME CATÉGORIE.
Largeur en mètres.	$l \leq 3 \text{ m}$	$3 \text{ m} < l \leq 4 \text{ m}$	$l > 4 \text{ m}$
Longueur en mètres.	$L \leq 20 \text{ m}$	$20 \text{ m} < L \leq 25 \text{ m}$	$L > 25 \text{ m}$
Masse totale en tonnes.	$M \leq 48 \text{ t}$	$48 \text{ t} < M \leq 72 \text{ t}$	$M > 72 \text{ t}$

### 2.1.2. Reconnaissance.

La reconnaissance de l'itinéraire accordé par le crédit de mouvement est réalisée par la formation ou sous la responsabilité de la formation exécutant le transport. Le moyen et la forme en sont laissés à son initiative.

La reconnaissance doit, si la mission le permet, être confiée à l'unité effectuant l'accompagnement.

### 2.1.3. Escorte des portes engins blindés/ensemble porte blindé.

Sur autoroute, les convois de 2 PEB et plus, en charge de blindés doivent être, escortés, par du personnel habilité d'une unité de circulation ou d'autres unités. Cette escorte peut être imposée, hors autoroute, sur des points particuliers de l'itinéraire emprunté.

## 2.2. Protection et guidage des convois.

### 2.2.1. Convois constitués de véhicules exceptionnels.

Convois constitués de véhicules exceptionnels sur roues du type tracteur + remorque, porteurs ou de véhicules sur roues dont l'éclairage et la signalisation sont conformes au code de la route [Arrêté du 4 mai 2006 (C) – Article 13].

Légende : VP : véhicule pilote ; VPA : véhicule de protection arrière.

GABARIT DU CONVOI.		CONVOIS DE PREMIÈRE CATÉGORIE.	CONVOIS DE DEUXIÈME.CATEGORIE.	CONVOIS DE TROISIÈME CATÉGORIE.		
Largeur (l en mètres).	Longueur (L en mètres).			l > 4 m ou/et L > 25 m mais masse ≤ 72 t.	Charges par essieu ou 72 t < masse ≤ 120 t.	Charges par essieu ou Masse > 120 t.
Nombre de véhicules du convoi.		Quel que soit le nombre de véhicules.	Par tranche de 5 véhicules ou moins.			
1 ≤ 3 m.	L ≤ 20 m	Néant.			VP.	VP + VPA + guidage.
	20 m < L ≤ 25 m		Néant.			
	25 m < L ≤ 30 m			VP.	VP + VPA.	VP + VPA + guidage.
	30 m < L ≤ 40 m			VP + VPA.		
3 m < l ≤ 4 m.	L ≤ 25 m		VP.		VP + VPA.	VP + VPA + guidage.
	25 m < L ≤ 30 m			VP.		VP + VPA + guidage.
	30 m < L ≤ 40 m			VP + VPA.		
4 m < l ≤ 4,5 m.	L ≤ 25 m			VP.	VP + VPA.	VP + VPA + guidage.
	25 m < L ≤ 30 m			VP + VPA.		
	30 m < L ≤ 40 m			VP + VPA.	VP + VPA.	
4,5 m < l < 5 m et L > 40 m.				VP + VPA.	VP + VPA.	VP + VPA + guidage.
l > 5 m et/ou L > 40 m.				VP + VPA + guidage.	VP + VPA + guidage.	VP + VPA + guidage.

### 2.2.2. Convois militaires constitués de véhicules exceptionnels.

Convois militaires constitués de véhicules exceptionnels du type tracteur + remorque, porteurs ou de véhicules sur roues dont l'éclairage et la signalisation ne sont pas conformes au code de la route.

Légende : VP : véhicule pilote ; VPA : véhicule de protection arrière.

GABARIT DU VÉHICULE EXCEPTIONNEL LE PLUS ENCOMBRANT.		CONVOIS DE PREMIÈRE CATÉGORIE.	CONVOIS DE DEUXIÈME CATÉGORIE.	CONVOIS DE TROISIÈME CATÉGORIE.	
				l > 4 m ou/et L > 25 m mais masse ≤ 72 t.	Charges par essieu ou 72 t < masse ≤ 120 t.
Nombre de véhicules du convoi.		Par tranche de 5 véhicules ou moins.			
1 ≤ 3 m.	L ≤ 20 m.	VP  VP + VPA POUR LRU.	VP.		VP + VPA.
	20 m < L ≤ 25 m.		VP.		
	25 m < L ≤ 30 m.		VP + VPA.		
	30 m < L ≤ 40 m.		VP + VPA.		
3 m < l ≤ 4 m.	L ≤ 25 m.		VP + VPA.		VP + VPA.
	25 m < L ≤ 30 m.		VP + VPA.		
	30 m < L ≤ 40 m.		VP + VPA.		
4 m < l ≤ 4,5 m.	L ≤ 25 m.			VP + VPA.	VP + VPA.
	25 m < L ≤ 30 m.			VP + VPA.	
	30 m < L ≤ 40 m.			VP + VPA.	VP + VPA.
4,5 m < l < 5 m et L > 40 m.				VP + VPA.	VP + VPA + guidage.
l > 5 m et/ou L > 40 m.			VP + VPA + guidage.	VP + VPA + guidage.	VP + VPA + guidage.

### 2.2.3. Modalités d'accompagnement des convois (véhicules) exceptionnels militaires en exercice « terrain libre ».

Modalités d'accompagnement des convois (véhicules) exceptionnels militaires en exercice « terrain libre ».

En l'absence de dispositions particulières négociées par la direction de l'exercice avec les autorités civiles locales, permettant d'assouplir les mesures d'accompagnement, les dispositions arrêtées dans les tableaux 3.2.1. et 3.2.2. s'appliquent.

Remarque : les ajouts concernant la signalisation des dépassements et la signalisation des véhicules d'accompagnement et de guidage prennent en compte l'actualisation de l'arrêté du 4 mai 2006 (C) modifié en

dernier lieu par arrêté du 8 août 2011 (D).

---

(A) n.i. BO ; JO du 10 août 1972 ; p. 8648.

(B) n.i. BO ; JO du 12 février 1987 ; p. 1616.

(A) n.i. BO ; JO n° 110 du 12 mai 2006 ; p 333, texte n° 33.

(D) n.i. BO ; JO n° 196 du 25 août 2011 ; p 14370, texte n° 3.



ANNEXE XIV.  
**DÉLAIS D'OBTENTION DES CRÉDITS DE MOUVEMENTS.**

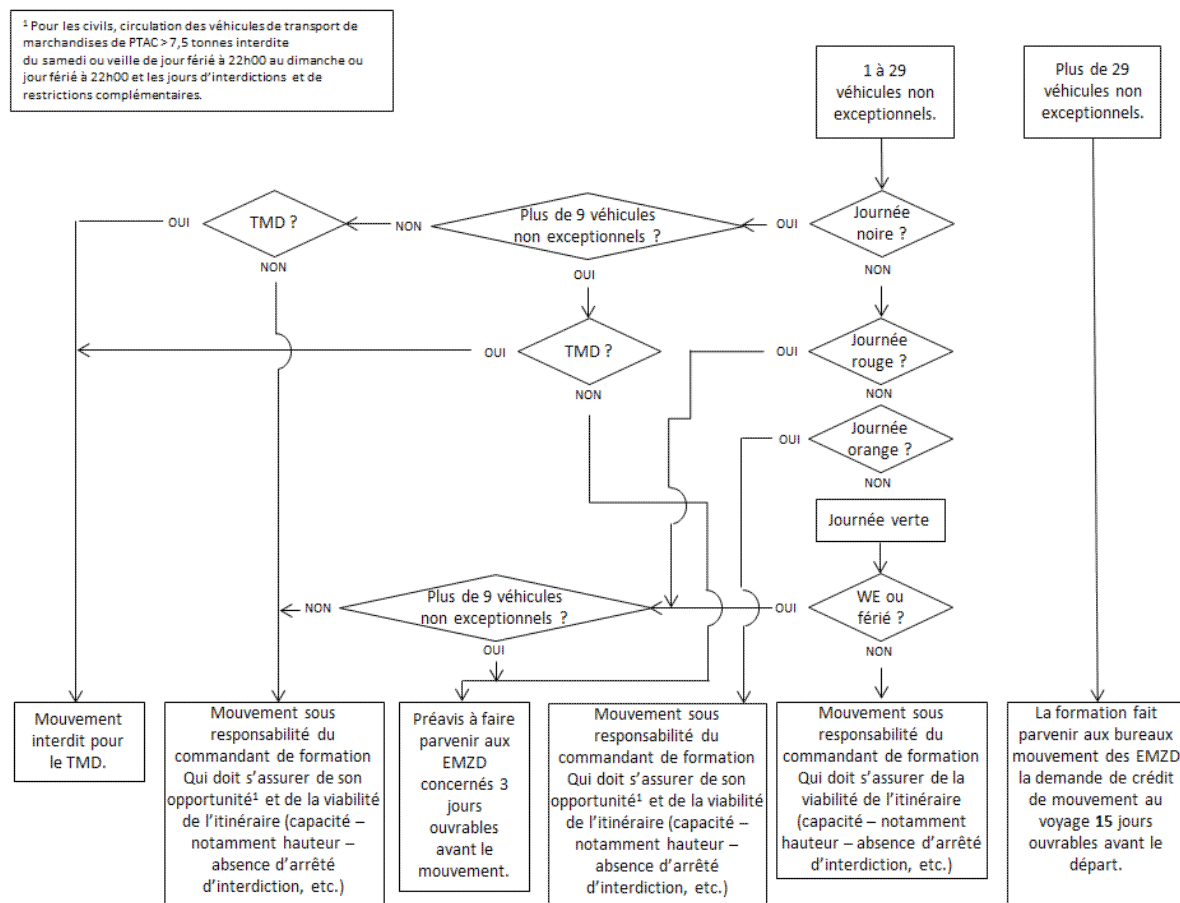
EN JOURS OUVRABLES.	SANS PASSAGE AUTOROUTIER.	AVEC DEMANDE D'ACCORD AUX SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES.	DEMANDE DE MOUVEMENT À L'INTÉRIEUR D'UN SEUL PAYS ÉTRANGER.	DEMANDE DE CRÉDIT MOUVEMENT PERMANENT (AVANT DATE DE DÉBUT OU DE RENOUVELLEMENT DE CRÉDIT MOUVEMENT PERMANENT).	DEMANDE DE TRANSIT À TRAVERS PLUSIEURS PAYS.	MOUVEMENT INTERRÉGIONAL D'ENGIN DE FRANCHISSEMENT DE L'AVANT EN MÉTROPOLE.
Pour un convoi de véhicules non exceptionnels cf. point 1.2.	15 jours.	15 ≤ délais ≤ 30 jours.	20 jours.	60 jours.	60 jours.	
Activité d'envergure impliquant plusieurs formations ou plus de 200 véhicules.	30 jours.	30 jours.		60 jours.	60 jours.	
1re catégorie Jusqu'à 48 tonnes Jusqu'à 3 m Jusqu'à 20 m.	20 jours.	30 jours.	20 jours.	60 jours.	60 jours.	30 jours.
2e catégorie de 48 à 72 tonnes de 3 à 4 m de 20 à 25 m.	20 jours.	30 jours.	20 jours.	60 jours.	60 jours.	30 jours.
3e catégorie 72 tonnes < masse ≤ 100 t 4 m < largeur < 4,50 m.	20 jours.	Néant.	20 jours.	60 jours.	60 jours.	30 jours.
3e catégorie Masse > 100 tonnes ou ≥ 4,50 m de large.	60 jours.	Néant.	60 jours.	60 jours.	60 jours.	
Tout véhicule CONVEX de plus de 4,50 m de hauteur.	45 jours.	45 jours.	60 jours.		60 jours.	

Les délais peuvent varier en fonction des périodes de circulation intense, des conditions climatiques et des travaux prévus par chaque société d'autoroutes. Il est important de consulter le bureau mouvement de référence afin de déterminer les délais minimums possibles.

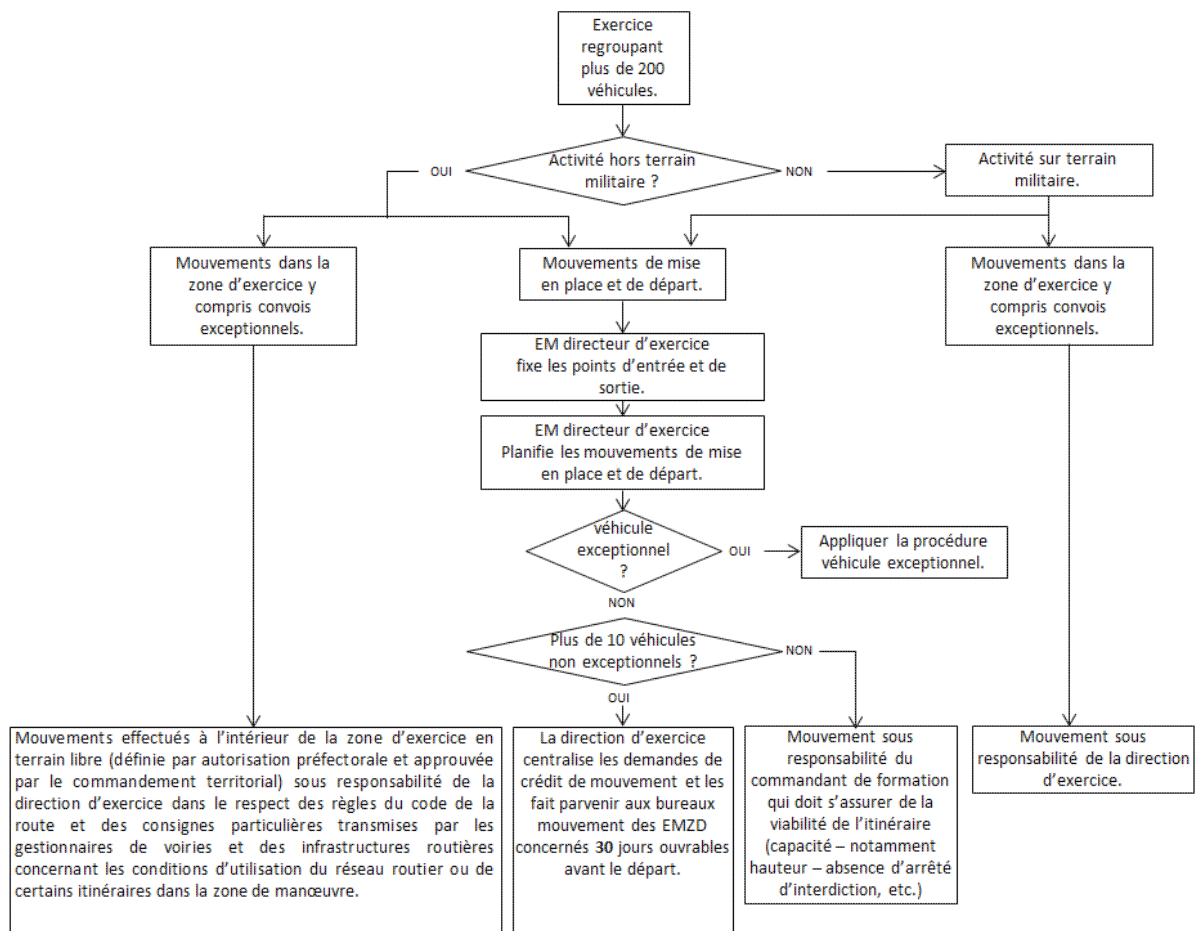
Rappel : le responsable de la mission et le conducteur doivent vérifier l'itinéraire et l'engagement du gabarit de son véhicule avant le franchissement d'un ouvrage d'art ou d'un itinéraire en dépit de l'obtention du crédit de mouvement.

## ANNEXE XV. SYNOPTIQUES DE LA GESTION DES MOUVEMENTS PAR VOIE ROUTIÈRE.

### CAS DES CONVOIS NE COMPORTANT PAS DE VÉHICULES À GABARIT EXCEPTIONNEL.



## CAS D'UN EXERCICE REGROUPANT PLUS DE 200 VÉHICULES.



```

graph TD
    Start([1 véhicule exceptionnel et plus.]) --> D1{Journée noire ?}
    D1 -- OUI --> B1[Mouvement interdit pour les véhicules exceptionnels.]
    D1 -- NON --> D2{Présence d'un EFA ?}
    D2 -- OUI --> B2[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD les demandes de crédit de mouvement 30 jours ouvrables avant le départ.]
    D2 -- NON --> D3{largeur > 4,5 m et/ou poids > 100 tonnes ?}
    D3 -- OUI --> B3[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD la demande de crédit de mouvement au voyage 60 jours ouvrables avant le départ.]
    D3 -- NON --> D4{hauteur supérieure à 4,50 m ?}
    D4 -- OUI --> B4[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD la demande de crédit de mouvement 45 jours ouvrables avant le départ.]
    D4 -- NON --> D5{CMP SETRA 1re CAT en cours de validité ?}
    D5 -- OUI --> B5[La formation reconnaît l'itinéraire.  
Le bureau mouvement propose un itinéraire.]
    B5 --> B6[La formation rend-compte par écrit de la validité de l'itinéraire au bureau mouvement en proposant les éventuelles modifications.]
    D5 -- NON --> D6{CMP en cours de validité ?}
    D6 -- OUI --> B7[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD la demande de crédit de mouvement au voyage 20 jours ouvrables avant le départ.]
    D6 -- NON --> D7{Est-ce une mission de dépannage ?}
    D7 -- OUI --> B8[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD un CR d'utilisation de CMP SETRA]
    D7 -- NON --> D8{Y-a-t'il d'autres VHL exceptionnels non couverts par le CMP SETRA ?}
    D8 -- OUI --> B9[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD la demande de crédit de mouvement au voyage 20 jours ouvrables avant le départ.]
    D8 -- NON --> B10[La formation fait parvenir aux bureaux mouvement des EMZD la demande de crédit de mouvement 30 jours ouvrables avant le départ.]
  
```

