



HAL
open science

Réceptions et homologations de véhicules

Marie-Solange Tissier, Fabrice Dambrine

► **To cite this version:**

Marie-Solange Tissier, Fabrice Dambrine. Réceptions et homologations de véhicules. Sciences de l'ingénieur [physics]. 1979. hal-01909946

HAL Id: hal-01909946

<https://minesparis-psl.hal.science/hal-01909946>

Submitted on 31 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Consultation sur place

RECEPTIONS ET HOMOLOGATIONS

DE VEHICULES



Dossier long de Marie-Solange TISSIER et Fabrice DAMBRINE,
Ingénieurs des Mines Stagiaires.

Directeur de dossier : François GERIN, Ingénieur des Mines,
Service des Automobiles, Service de l'Industrie et des Mines d'Ile
de France.

Juin 1979

S O M M A I R E

- Lettre de Mission..... P. 3
- Introduction P. 5

Première Partie

- Chapitre 1 : La réglementation française P. 8
- Chapitre 2 : Principales différences relevées à l'étranger P. 16

Deuxième Partie

- Chapitre 3 : Rappels historiques et présentation du problème actuel.. P. 35
- Chapitre 4 : Souhaits de l'Administration et des constructeurs ; difficultés soulevées par une réforme de la réglementation P. 44
- Chapitre 5 : Projet pour une réforme de la procédure P. 54
- Conclusion P. 73

A N N E X E S

- Annexe 1 : Exemple de "feuille des Mines"
- Annexe 2 : Liste des essais obligatoires pour la réception par type en France.
- Annexe 3 : Poids et dimensions dans les pays de la Communauté Economique Européenne
- Annexe 4 : Barème fiscal 1979 pour les véhicules
- Annexe 5 : Circulaire du 7 août 1972
- Annexe 6 : Calculs de longueurs ~~carrossables~~
- Annexe 7 : Freinage, ~~combes~~ de répartition de l'adhérence (directive 75/524/CEE).

Compte-rendus des visites à l'étranger : Tome 2

A : Pays Bas : Visite au Rijksdienst voor het Wegverkeer (La Haye)
à DAF Trucks (Eindhoven)

B : Italie : Visite au CPA de Turin et à FIAT

C : R.F.A. : Visite au Kraftfahrtbundesamt à Flensburg

D : R.F.A. : Visite à Daimler-Benz à Stuttgart

E : G-B : Visite au Departement of Transport (Bristol) et à British-Leyland (Leyland-Preston).

- LETTRE DE MISSION -

l'Ingénieur des Mines

AUTOMOBILES

F. GERIN
Ingénieur des Mines

AA-986-78

à Mademoiselle TISSIER
et Monsieur DAMBRINE
Ingénieurs des Mines Stagiaires

O B J E T : Réceptions et homologations de véhicules dans la Communauté Economique Européenne.

Mademoiselle, Monsieur,

Dans le cadre du "dossier long" de la troisième année de l'Ecole des Mines, nous vous prions d'étudier les problèmes techniques et réglementaires que pose la réception des véhicules dans les divers pays de la CEE. La comparaison avec d'autres pays devrait vous permettre d'acquérir une vue plus complète de la situation française en ce domaine : les règles techniques françaises sont-elles les mêmes que celles de nos homologues européens ? , les pratiques des Administrations européennes dans les procédures de réception et d'homologation des véhicules sont-elles similaires ? Vous aurez ainsi en particulier l'occasion de mettre en évidence les différences entre réception nationale et réception européenne et les limites actuelles des réceptions européennes partielles.

D'une façon plus précise, et en application du premier point, nous vous demandons d'étudier la possibilité de réceptionner puis de faire immatriculer sous un même type de véhicule, des véhicules techniquement identiques mais de Poids Totaux Autorisés en Charge (ou de Poids Totaux Roulants Autorisés) différents.

Actuellement, la réglementation française n'autorise pas une telle procédure puisque deux véhicules techniquement identiques mais de PTAC (ou de PTR) différents doivent être réceptionnés sous deux types distincts. Il en résulte une multiplication contraignante et sans doute artificielle du nombre des dossiers de réceptions par type traité par les constructeurs et l'Administration. Par ailleurs, en cas de détarage ou de relèvement du PTAC (PTR) d'un véhicule donné, la procédure à suivre, quand elle est possible, est longue et compliquée ; elle entraîne en particulier la nécessité d'une réception à titre isolé. Or, le PTAC (PTR) d'un véhicule est une caractéristique primordiale dans le Code de la Route français ; ils interviennent notamment au niveau de la délivrance des licences de transport, de la taxation des véhicules (vignette et taxe à l'essieu) et des restrictions de circulation. D'où l'intérêt d'avoir en France, pour un véhicule de caractéristiques techniques données, la possibilité de le faire immatriculer sous différents PTAC (PTR).

.../...

Le but de votre étude est donc d'examiner s'il ne serait pas possible d'aménager la réglementation actuelle afin de permettre la réception sous un seul type d'un véhicule aux caractéristiques techniques données dont le PTAC (PTRA) serait compris dans une fourchette raisonnable à déterminer puis ensuite fixé par une procédure administrative (lors de la délivrance de la carte grise par exemple).

Cette étude pourrait se décomposer en trois parties :

- Examen de la réglementation actuelle,
- Prise de contact avec les organismes concernés : Ministère des Transports, Administrations étrangères, constructeurs européens de véhicules... Les enquêtes auxquelles vous serez conduits seraient l'occasion de prendre conscience des avantages et des inconvénients d'une telle réforme de la réglementation.
- Synthèse finale et proposition d'aménagement de la réglementation.

La nouvelle procédure, dont nous vous demandons de mettre au point les modalités pratiques, devrait permettre de limiter le nombre des réceptions par type et de simplifier les formalités nécessaires pour la réimmatriculation d'un véhicule à un PTAC (PTRA) différent (limitation du nombre de réceptions à titre isolé par exemple). Elle devra viser une mise en oeuvre le plus simple possible.

Nous vous prions d'agréer, Mademoiselle, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

- INTRODUCTION -

Au cours de leur 3ème année de formation d'ingénieur des Mines, à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, chaque Ingénieur Stagiaire est chargé, à mi-temps d'une étude proposée par l'Administration. C'est ainsi que Monsieur GERIN, Ingénieur des Mines au Service des automobiles du Service de l'Industrie et des Mines d'Ile de France nous a confié une étude sur les réceptions et homologations de véhicules dans la Communauté Economique Européenne.

La lettre de mission précise le cadre et la portée à donner à cette étude ; en particulier, elle fait apparaître deux grandes parties :

- comparaison des procédures de réception et d'homologation en France et dans les pays de la Communauté Economique Européenne ;
- aspects techniques et administratifs de la notion de poids total en charge.

Pour répondre à la 1ère question nous avons été amenés à rencontrer des représentants des Administrations françaises et étrangères ainsi que de certains constructeurs européens. Nous donnerons dans la 1ère partie de ce dossier une description des différentes procédures en tentant de mettre en évidence les principales différences entre les pays. Les compte-rendus des entretiens que nous avons eus à l'étranger sont consignés dans le Tome 2 de ce rapport.

La seconde partie de la lettre de mission nous a demandé un examen plus particulier de la notion de poids total autorisé en charge, afin de voir s'il ne serait pas possible de simplifier la procédure actuelle en autorisant la réception sous un seul type d'un véhicule susceptible d'être immatriculé à différents PTAC. Dans ce but nous avons consulté la Direction des Routes, les agents du Service des Mines et des représentants des constructeurs. A la suite de ces consultations, nous sommes à mesure de proposer un projet d'aménagement de la réglementation qui répond au problème qui nous était posé.

Nous remercions particulièrement Monsieur GERIN, Ingénieur des Mines, pour l'aide constante qu'il nous a apportée tout au long de ce dossier long et pour tous ses conseils dont nous avons apprécié la grande pertinence : il n'a jamais hésité, malgré ses nombreuses autres préoccupations, à nous consacrer régulièrement une part importante de son temps. Nous ne saurions non plus oublier l'aide que nous ont apportée les Ingénieurs et Techniciens du Service des Automobiles du Service de l'Industrie et des Mines Ile de France et en particulier MM. MOYER, LOURD, RICHARD et GODIN, ni celle des personnes qui ont eu le courage de déchiffrer notre manuscrit pour dactylographier le présent rapport.

Nous tenons à remercier également M. GAUVIN, Ingénieur en Chef des Mines à la Direction des Routes et de la Circulation routière et M. JOURDAN, Ingénieur en Chef des Mines, Chef du Service de l'Industrie et des Mines Ile de France, qui nous ont fait profiter de leur grande expérience.

Les Administrations de R.F.A., de Grande Bretagne, d'Italie et des Pays-Bas qui ont eu la gentillesse de nous recevoir pour nous décrire leurs procédures et répondre à nos questions, nous ont fortement aidés à traiter le problème posé. Qu'elles trouvent ici l'expression de nos profonds remerciements !

Sans les constructeurs, ce dossier n'aurait pas existé : tous les représentants des constructeurs R.V.I., U.N.I.C., DAIMLER - BENZ, BRITISH LEYLAND, FIAT, DAF, TRAILOR, que nous avons rencontrés, ont contribué par les échanges de vue que nous avons eus avec eux, à l'élaboration du projet de réforme. Nous les en remercions chaleureusement. Nous tenons cependant à exprimer notre reconnaissance particulière à M. BAZIN (R.V.I.) et à M. BROUCAS (U.N.I.C.) qui ont plus spécialement suivi la mise au point de la réforme. Nous remercions également la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles et la Chambre Syndicale des Constructeurs de Remorques et Semi-remorques.

- P R E M I E R E P A R T I E -

Comparaison des procédures de réception et d'homologation des véhicules en France et dans les principaux pays de la Communauté Economique Européenne.

CHAPITRE 1

LA REGLEMENTATION FRANCAISE

Dès la fin du siècle dernier, en France, est apparue la nécessité de réglementer la construction des voitures automobiles. Un premier arrêté de la Préfecture de Police de Paris a été promulgué en 1893 et le premier Code de la Route, national, de 1899 prévoit une déclaration au Chef du Service des Mines avant de pouvoir utiliser une voiture et fixe des prescriptions dont certaines nous semblent aujourd'hui cocasses : "indépendamment de ce moyen d'avertissement qui doit être à la portée du conducteur (klaxon), le véhicule sera muni, si sa marche est naturellement silencieuse, d'une clochette et de grelots suffisamment sonores". Cet exemple désuet prouve que, dès cette époque, les pouvoirs publics se sont inquiétés du risque que pouvaient causer à la collectivité des véhicules mal conçus.

Naturellement, au fil des années, les règlements se sont faits plus ambitieux, plus précis mais la base de cette réglementation est aujourd'hui comme alors "le Code de la Route". La seule différence est peut être qu'alors il comptait... une vingtaine de pages et qu'aujourd'hui quatre volumes d'environ 600 pages ont peine à le contenir en entier.

L'ossature de ce Code de la Route est formée par une série de décrets en Conseil d'Etat dont on peut citer par exemple un article : "Tout véhicule doit avoir un conducteur". Ces différents articles viennent définir les grandes lignes de la réglementation. Il faut souligner que le Code de la Route est pratiquement entièrement du domaine réglementaire et non légal - c'est-à-dire qu'il est pris par le gouvernement et non voté par le Parlement. Les seules exceptions à ceci, sont les graves sanctions pénales risquées par un contrevenant qui, elles, relèvent, comme toujours en France, du domaine légal.

.../...

Ce Code de la Route prévoit que la circulation d'un véhicule sur les voies publiques est soumise à une autorisation de l'Administration. Nous n'étudierons par la suite que le cas des voitures particulières et des véhicules destinés au transport de marchandises, à l'exclusion de tous autres et nous négligerons par exemple les véhicules de transport en commun de personnes, les cycles (bicyclettes, vélomoteurs et autres motocyclettes...), les véhicules à usage agricole qui tous trouvent place dans le Code de la Route. La partie qui nous intéresse est le Titre II "Dispositions spéciales applicables aux véhicules automobiles y compris les trolleybus et aux ensemble de véhicules".

Nous allons étudier trois procédures prévues par le Code de la Route :

- les réceptions (par type et à titre isolé),
- les visites techniques ,
- les homologations de composants.

Dans les premiers temps, le possesseur d'un véhicule particulier devait prouver que son utilisation ne constituait pas un danger ; la seule procédure était une réception du véhicule particulier, c'est un ancêtre de notre réception à titre isolé.

Puis les techniques de l'industrie automobile ont chargé et, de plus en plus souvent, il est arrivé que les véhicules soient construits en séries identiques. Il est apparu possible de limiter la procédure à la réception d'un seul véhicule de la série considérée ; on suppose ainsi implicitement que les autres véhicules de la série étant identiques au premier, les essais faits sur eux donneraient les mêmes résultats. La réception par type était née !.

I - RECEPTION PAR TYPE (RPT)

Comme on peut s'en douter, la réception la plus utilisée en ce moment est la réception par type même s'il y a environ 100 000 réceptions à titre isolé par an en France pour 2 500 réceptions par type, la plupart des véhicules immatriculés (sans doute dans un rapport de 20 à 1) le sont à la suite d'une réception par type. Prenons l'exemple d'un constructeur qui développe un nouveau modèle et essayons de décrire les différentes étapes administratives nécessaires pour que, M. X puisse utiliser une voiture de ce modèle :

- le constructeur va demander une réception par type au Service des Mines. Pour ce faire, il devra faire exécuter un certain nombre d'essais sur son véhicule (par exemple : freinage) et présenter un prototype pour que le Service des Mines s'assure de sa conformité aux règles du Code de la Route. A l'issue de ces contrôles sera établie la "notice descriptive" dont on trouvera un exemple en Annexe. Comme on peut le remarquer cette feuille est un résumé très complet de toutes les caractéristiques du véhicule réceptionné ; elle contient une déclaration appelée "Procès verbal de réception" signée par le Service des Mines et affirmant la conformité au Code de la Route du prototype qu'il a eu à examiner. La "feuille des Mines" ainsi rédigée sera imprimée et diffusée parmi les services techniques intéressés.

- à partir de ce moment, le constructeur peut commercialiser les véhicules identiques, sous couvert de la réception par type. Il est évident que cette réception par type ne peut valoir pour un autre véhicule que s'il est identique au premier. C'est pourquoi, pour chaque véhicule vendu, le constructeur devra certifier la conformité du véhicule au type dont il se recommande. C'est le sens du "certificat de conformité" situé à la fin de la feuille des Mines et qui est rempli unitairement par le constructeur pour 1 véhicule donné. Ce certificat en résumé veut dire :

- le véhicule n°... (numéro poinçonné sur le châssis du véhicule) est conforme au type... ci-dessus.

La feuille des Mines ainsi remplie est distribuée en deux exemplaires au propriétaire du véhicule. C'est un certificat technique qui théoriquement devrait être conservé avec le plus grand soin par le propriétaire. L'expérience prouve cependant que cette feuille, si elle est conservée par les propriétaires de poids lourds qui en connaissent l'utilité, est pratiquement systématiquement égarée par les propriétaires de voitures particulières.

- le propriétaire d'un véhicule muni de la feuille des Mines dûment complétée par le constructeur n'en est pas quitte des formalités : il doit demander un "numéro d'immatriculation" à la Préfecture de son département. La Préfecture, agissant en tant que Service extérieur du Ministère des Transports s'assure que les contrôles techniques ont été faits et délivre en échange d'un des exemplaires de la feuille des Mines une carte grise. Celle-ci est sans doute avant tout un titre de propriété mais elle sert aussi à la police et à l'administration fiscale : il est indispensable d'identifier un véhicule ayant commis une infraction - d'où le numéro d'immatriculation - mais il est aussi nécessaire d'avoir un papier officiel indiquant la puissance administrative qui sert en particulier au paiement de la vignette.

Contrairement à la "feuille des Mines", la carte grise est dans notre pays, chiche de détails techniques : à part les numéros d'identification du véhicule (n° du véhicule, n° du châssis) et du propriétaire (nom, adresse), elle ne comporte que la puissance administrative et les poids importants (poids à vide, poids total autorisé en charge, poids total roulant autorisé).

Dès qu'il entre en possession de sa carte grise, le propriétaire a le droit de se servir de son véhicule.

Aux deux stades où il intervient, l'Etat prélève des droits fixés : il fait payer ... 120 F une réception par type et de 100 F à 3 000 F une immatriculation suivant la puissance administrative du véhicule.

Revenons à la réception par type : dans ce qui précède on parle de véhicules semblables. Il est bien évident que sur le plan technique, la couleur de la carrosserie ne peut être une raison de trouver des différences entre deux véhicules. A l'autre bout de l'échelle, il est évident qu'un poids lourd et une voiture particulière sont trop différents pour être rangés dans le même type. On est amené à définir des différences maximales qui obligent à faire deux réceptions par type différentes. Disons pudiquement que ces différences bien que strictement codifiées sont empiriques et parfois sans autre fondement que l'habitude. Ces notions sont encore compliquées par le fait qu'à l'intérieur d'un type, il peut y avoir des séries différentes, de caractéristiques différentes : par exemple, prenons une voiture particulière existant avec deux moteurs de cylindrées différentes et deux systèmes de freinage différents : en France, en 1978, chaque moteur constitue un type différent, par contre les systèmes de freinage ne forment que des séries différentes. Cela laisse sousentendre que le moteur est une pièce essentielle de la voiture alors que le système de freinage l'est moins. Dans le cas cité il y aura donc deux réceptions contenant elle-mêmes deux variantes suivant les systèmes de freinage. C'est visible sur la "feuille des Mines" donnée en Annexe. Au cas où il n'existe qu'un seul type et plusieurs variantes, les essais nécessaires seront faits, dans la mesure du possible dans le cas le plus défavorable et ce, pour limiter le nombre des essais, il ne reste qu'un seul problème lié à la détermination de ce cas le plus défavorable !...

II - HOMOLOGATIONS PARTIELLES -

Ces essais techniques particuliers exigés lors de la réception par type des véhicules sont en nombre bien déterminé : on en trouvera la liste en Annexe. On remarquera la différenciation entre essais destructifs et essais non destructifs. En France, ces essais sont faits soit par le Service des Mines soit par l'UTAC (Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle) ou, dans certains cas particuliers, par d'autres laboratoires agréés. L'UTAC, émanation des industriels de la branche automobile, est un organisme privé mais ayant le quasi monopole des essais d'homologation ; tous les essais faits pour des constructeurs étrangers sont faits à l'UTAC et certains essais, faits pour des constructeurs français et nécessitant un matériel particulier (essais de consommation, de pollution...) sont faits eux-aussi par l'UTAC. Cet organisme est né de l'inutilité pour les constructeurs d'avoir chacun des installations d'essais onéreuses et peu employées ; ils ont préféré investir ensemble pour ces installations mais l'UTAC s'est progressivement démarqué des constructeurs pour devenir un organisme agréé et un laboratoire de recherches pour les véhicules.

On apportera une attention particulière à la liste des textes applicables, ils sont de trois natures : - textes de la réglementation française

- directives CEE, dites de Bruxelles

- règlements de Genève

Il faut bien comprendre les différences entre les directives CEE et les règlements de Genève bien qu'ils soient très souvent similaires ; les directives CEE sont d'application obligatoire pour les pays de la Communauté Economique Européenne. Une fois qu'elles sont acceptées à Bruxelles, aucun pays ne peut interdire l'entrée de son territoire à des véhicules dont les parties répondent aux exigences de ces directives. Par contre le pays considéré peut rendre chaque directive obligatoire ou optionnelle pour son propre territoire

Par contre, à Genève, le texte élaboré n'est signé que par les pays qui le désirent. Un simple survol de la liste d'essais obligatoires en France permet de constater que pour la plupart d'entre eux, il est possible d'utiliser des directives européennes. Cela a le gros avantage pour les constructeurs qui veulent exporter d'avoir aussi des essais exportables, dans la CEE ; dans ce cas, c'est l'Administration française qui certifie vis à vis de l'étranger les résultats des essais et la procédure est la suivante :

les essais sont faits par l'UTAC ou le Service des Mines ; dans le cas de l'UTAC, les résultats d'essais sont transmis au Service des Mines et celui-ci accorde une homologation européenne. Puis il doit envoyer à chacun des pays de la CEE une photocopie de l'ensemble du dossier... ce qui constitue des tonnes de papiers... peut être peu utiles ! ...

Il est bien évident qu'une même homologation peut servir à la réception de plusieurs types. Supposons que la même carrosserie serve à deux automobiles, les homologations des ancrages de sièges et de ceintures de sécurité vaudront pour les deux véhicules !...

Il ne faut pas négliger l'importance des règlements purement français. Cela peut être une façon de protéger, sur le marché intérieur, les constructeurs français. Cela a sans doute le désavantage de les rendre moins compétitifs à l'étranger. Prenons l'exemple de la répartition du freinage entre les essieux ; l'arrêté français du 21-11-75 reprend une partie de la directive 75/524/CEE mais une partie seulement. C'était en 1975 une toute nouvelle réglementation ; le fait de l'appliquer, en France, avec ménagement permet un certain avantage au constructeur français ne vendant qu'en France par rapport au constructeur étranger qui veut exporter dans plusieurs pays et qui pour ne faire qu'une fois les essais les fera suivant la directive !. Pourtant une telle situation oblige le constructeur français, s'il veut en bénéficier et exporter, à faire d'autres essais plus compliqués pour l'exportation. Un des rôles actuels fondamentaux de l'Administration en ce domaine est la détermination des dates d'entrée en application en France de tel ou tel texte européen. Car elles peuvent avoir des influences non négligeables sur les entreprises automobiles. La preuve en serait, à l'heure actuelle les difficultés rencontrées pour les directives : aménagement intérieur et saillies extérieures. Ces directives sont censées protéger les passagers et les piétons en cas de choc en éliminant tout angle vif, qui pourrait être dangereux. Elles sont d'application difficile et posent des problèmes techniques aux constructeurs. Le fait d'introduire cette directive n'est pas neutre ; en France, on attend, en jugeant que cela handicaperait beaucoup dans l'immédiat les constructeurs français et un délai leur permettra de s'adapter plus facilement à cette mesure. En Grande Bretagne par contre, où les taux d'importation sont très élevés, on a introduit ces directives qui gênent certes les britanniques, mais aussi les nombreux étrangers.

.../...

On ne saurait trop insister sur le fait que presque tous les essais peuvent être faits suivant une directive européenne. Même les composants des véhicules qui doivent être homologués (ex. : ceintures de sécurité, phares ..) peuvent être construits selon des textes européens. De ce point de vue, l'homologation européenne existe. Seuls restent dans l'ombre et sans solution les problèmes des vitrages et celui des réservoirs d'air ; encore trouveront-ils probablement dans les quelques années à venir des solutions communautaires.

La bataille du verre est assez intéressante à observer. Tous les pays de la CEE considèrent qu'il faut sur les véhicules des vitrages spéciaux mais certains prennent le verre trempé et les autres le verre feuilleté. Chaque pays a fait de cette question un problème passionnel, actuellement, il n'existe pas d'argument technique objectif en faveur de l'une ou l'autre solution. Mais même l'opinion publique réagit instinctivement et violemment. Il semble qu'on s'achemine vers une solution où les vitrages pourront être feuilletés ou trempés, ce qui n'entraînera pas de bouleversements trop importants sur les habitudes des différents pays.

III - VISITES TECHNIQUES (V.T.) -

Pendant toute la vie du véhicule, celui-ci doit rester conforme au Code de la Route qui impose une sécurité minimum, c'est dans cet esprit qu'ont été instaurées des "visites techniques" des véhicules pendant leur durée de vie, à intervalles de temps réguliers.

Suivant le pays, ces visites sont faites par un agent de l'Administration, une organisation agréée ou des garages agréés et quand elles sont faites par l'Administration, elles peuvent être faites sur route ou bien dans des centres appropriés.

La liste des véhicules soumis à ces visites dépend aussi des pays.

En France, seuls les véhicules destinés au transport de marchandises ou certains véhicules de transport de personnes (cars, autobus, taxis ambulances ..) doivent se présenter tous les 6 mois ou 1 an devant le Service des Mines. Les contrôles autrefois effectués sur le bord des routes, sont de plus en plus souvent faits dans des centres d'essais ce qui permet d'avoir un matériel plus adapté donc de faire un contrôle plus sérieux (il est quand même plus facile de regarder en dessous d'un véhicule quand on a une fosse !). Cela a aussi l'avantage d'être moins dangereux : des essais de frein sur route risquent de gêner sérieusement la circulation!... Pendant ces contrôles on vérifie surtout les points de sécurité ; la direction, les freins, les pneus, l'éclairage ..

IV - RECEPTIONS A TITRE ISOLE (R.T.I.) -

Reste à étudier la procédure la plus ancienne, la réception à titre isolé. Intellectuellement, c'est la plus facile à comprendre. Il s'agit de réceptionner un véhicule, physiquement présent, en déterminant s'il est conforme au Code ou non. C'était bien évidemment la 1ère réception utilisée, à l'époque où les voitures étaient produites à l'unité et non en série. Avec l'augmentation du nombre des véhicules, cette procédure a dû être doublée par une autre, plus légère, celle de Réception par type qui a été examinée plus haut. Il reste cependant encore en France des réceptions à titre isolé, que ce soit pour permettre de réceptionner tel véhicule très particulier d'un constructeur destiné à être livré en nombre réduit ou pour donner la possibilité au bricoleur astucieux de se fabriquer la voiture de ses rêves. Les exigences d'une telle réception sont environ celles d'une réception par type mais il est évident qu'on ne fait pas les essais destructifs !... (selon la circulaire du 19-7-74); le certificat de conformité dont il a été question auparavant n'existe pas, bien sûr. Mais le Service des Mines délivre un certificat selon lequel le véhicule est conforme au Code de la Route (procès verbal de réception à titre isolé), ce qui en permettra l'immatriculation.

Pour éviter que les constructeurs n'utilisent cette procédure plutôt que la réception à titre isolé pour ne pas effectuer les essais destructifs, il a été mis une limite; au delà de 15 véhicules semblables par an, il est impossible de les faire réceptionner à titre isolé.

Il ne faut pas oublier que c'est cette procédure qui permet de contrôler les modifications faites par le propriétaire sur son véhicule. Prenons le cas de celui qui transforme son moteur pour avoir plus de puissance; il n'est pas absurde de vouloir contrôler que l'échappement, les freins suffisent pour le modèle transformé. Administrativement cela se passe par l'intermédiaire d'une réception à titre isolé qui permet de s'assurer que tout est en ordre. Dit comme cela, cela paraît idyllique. Mais quel bricoleur français va montrer ses transformations au Service des Mines ? Il est douteux que, dans ces cas, tout soit fait dans les règles.

Voilà dans ces grandes lignes la réglementation française, en ce qui concerne les homologations et réceptions de véhicules. Elle est certes, l'héritage du passé mais s'est compliquée et approfondie au fur et à mesure du temps !....

Il peut être très intéressant de voir que des pays de la CEE ont trouvé aux problèmes de la sécurité des véhicules des solutions assez différentes des nôtres !.

.../...

PRINCIPALES DIFFERENCES RELEVÉES A L'ÉTRANGER

Au cours de ce dossier long nous avons eu l'occasion d'aller voir quatre pays de la CEE, soit, dans l'ordre chronologique les Pays Bas, l'Italie, la République Fédérale Allemande et la Grande Bretagne. Notre étude se limitait au Pays de la CEE et nous avons choisi de préférence, ceux qui possèdent une industrie automobile, en espérant qu'ils étaient les plus à même de répondre à nos questions parce qu'ayant une expérience plus longue des réceptions. Dans chaque pays nous avons rencontré l'Administration s'occupant des réceptions d'une part, d'autre part, un constructeur national, nous avons ainsi essayé d'avoir deux sons de cloche différents et donc une vue plus fidèle de la situation dans ces divers pays. On trouvera d'ailleurs en Annexe, les compte-rendus des visites effectuées.

Les démarches que nous avons dû effectuer pour rencontrer ces diverses personnes ont été différentes suivant les pays, dans tous les cas nous avons pris contact avec les représentants français des constructeurs qui nous ont introduits auprès de leurs collègues des usines-mères. DAF et FIAT sont même intervenus pour nous organiser des rencontres avec les administrations neerlandaises et italiennes. Par contre, nous avons dû prendre contact, seuls et par l'intermédiaire du Service des Mines avec les administrations allemandes et anglaises. Un observateur peu averti pourrait en conclure que les rapports entre administrés et administrants différent selon les pays et sont plus cordiaux et plus confiants dans certains d'entre eux !...

Notre but n'était pas de stigmatiser l'étranger, non plus que de le louer inconsidérément. Nous cherchions plutôt à juger mieux la situation française à travers l'étranger. C'est pourquoi nous avons demandé comment les choses se passaient dans le pays visité mais nous avons toujours essayé de savoir quelle était l'opinion d'un pays sur la situation dans les autres pays, par exemple : que pensent les italiens des procédures d'homologations en France, ou en République Fédérale Allemande ? L'interprétation de ces avis est naturellement assez délicate, les anglais qui ont en ce moment beaucoup de problèmes à l'exportation auront tendance à penser que la réception française est difficile à obtenir. De plus, le fait que nous étions français n'est pas neutre. La flatterie et le désir de faire plaisir à des hôtes peuvent conduire à un avis plus indulgent sur la situation française qu'il ne l'est en réalité. A contrario, des gens attachés à montrer que nous leur causons du tort auront tendance à faire l'inverse et à noircir la situation. Notons bien, que ce ne devrait être le cas, en fait, que pour les avis émis envers la situation française !... Au bout du compte, des avis concordants de plusieurs personnes sans lien entre elles paraissent assez dignes de foi.

.../...

Le lecteur qui s'intéresse précisément à une procédure de réception dans un des pays visités pourra la trouver en Annexe. Il ne s'agit ici, que de mettre en évidence des différences assez sensibles entre les divers systèmes.

Nous nous bornerons à signaler les principales différences qui nous sont apparues, tout d'abord, de façon générale, sur les structures des contrôles, ensuite sur les procédures de contrôles. Enfin nous essaierons de déterminer les limites actuelles des procédures européennes.

I - STRUCTURES DES CONTROLES A L'INTERIEUR DE LA CEE -

1) Historique

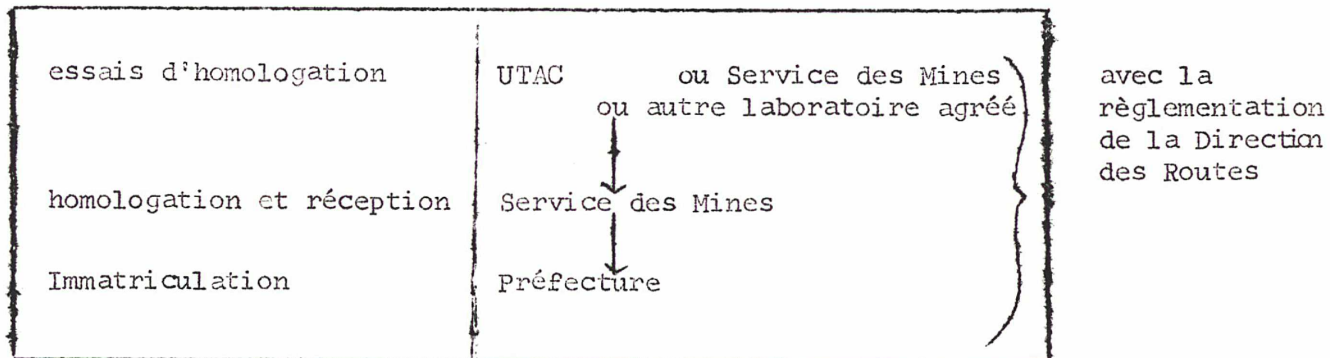
Plaçons nous tout d'abord sur le plan historique et prenons deux exemples extrêmes : la R.F.A. et la Grande Bretagne. De mémoire d'homme il y a toujours eu en Allemagne des réceptions à titre isolé (puis par type) et même des visites techniques; la responsabilité des vérifications de sécurité des véhicules incombe soit à l'Administration, soit à des organismes agréés par elle. Par contre cette même responsabilité revenait au constructeur anglais jusqu'à l'année dernière; l'Administration n'intervenait que pour donner des numéros d'immatriculation. Par ce simple exemple on peut comprendre toute la distance qui sépare les européens sur de telles questions. Entre un contrôle de l'Administration et pas de contrôle du tout, il y a un monde !. Mais même à l'intérieur de contrôles il peut y en avoir deux sortes, des contrôles de moyens et des contrôles de résultats. Essayons de l'expliquer par un exemple : si une réglementation exige d'un véhicule qu'il s'arrête en freinant en 200 mètres à une certaine vitesse, elle fixe des résultats; par contre si elle exige des freins à disques, elle fixe des moyens. De façon sans doute un peu précipitée, on pourrait dire que la réglementation de type anglais a fait confiance au constructeur, sans chercher à le contrôler, avec comme contre-partie une responsabilité totale pour le constructeur ; la réglementation à la française serait plutôt un contrôle de résultats laissant le constructeur choisir la solution technique qui lui plait pourvu qu'elle satisfasse à des résultats donnés ; quant à la réglementation allemande, elle serait plutôt du troisième type, une réglementation des moyens, qui va naturellement avec une limitation de la responsabilité du constructeur et une augmentation de la responsabilité du fonctionnaire.

Le fonctionnaire anglais ne contrôle pas, le français a le droit de contrôler, l'allemand a le devoir de contrôler. On aura quelque indulgence pour ces formules par trop concises et donc inexactes !... Il faut bien admettre aussi que la situation est en train de changer à cause de la Communauté Economique Européenne. Des règlements communs forcent insensiblement les diverses administrations à adopter des comportements similaires. Il semble qu'on glisse progressivement vers une solution à l'allemande peut être parce qu'elle conduit à des contrôles facilement codifiables et dont les résultats ne peuvent être contestés, ou alors parce que la puissance de l'industrie allemande fait pencher la balance... Laissons là ces interprétations, il reste que les anglais ont été amenés à créer un service et une procédure de réception par type à cause de la pression européenne, et que la procédure d'homologation que nous avons décrite dans le 1er chapitre est européenne.

2) Organisations des organismes de contrôles

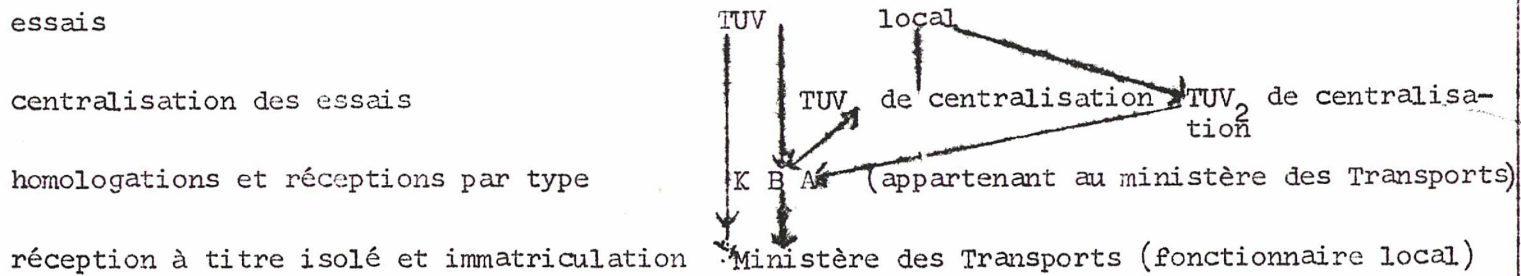
Selon les pays la structure des organismes chargés de veiller à l'application des textes est très différente. Revenons tout d'abord à la situation française : la direction des Routes au Ministère des Transports élabore la réglementation ; les Services des Mines la font respecter sur le plan technique et opèrent les contrôles dont nous venons de parler (R.P.T., R.T.I., V.T...) ; les Préfectures de chaque département, elles, immatriculent le véhicule. Les services des Mines et les Préfectures agissent en cette matière pour le compte du Ministère des Transports mais font partie l'un du Ministère de l'Industrie, l'autre du Ministère de l'Intérieur. En France, donc, trois ministères sont concernés par l'application du Code de la Route sans compter celui des Finances, celui de la Justice, celui de l'Agriculture. Ne regardons qu'une conséquence bien terre à terre : le bricoleur qui transforme son véhicule doit consulter successivement au moins deux administrations distinctes (et géographiquement situées à des endroits distincts) pour être en règle. Et sur le plan administratif peut-être existe-t-il des problèmes d'interface entre le personnel de deux Ministères n'ayant pas les mêmes préoccupations ?

Nous avons laissé croire que les contrôles étaient effectués au sein de l'Administration sans insister sur le rôle de l'UTAC qui parfois se substitue au Service des Mines pour des essais d'homologation. On peut représenter par un schéma le trajet administratif suivi par un dossier jusqu'à l'immatriculation.



C'est un schéma compliqué quand on le compare aux schémas anglais, néerlandais ou italien où tout dépend du Ministère des Transports. La "Direction des Routes" de ces pays englobe les Services des Mines et les Préfectures pour ce qui est de leurs tâches en matière de véhicules. Dans ces pays les fonctions de visites techniques et d'immatriculation sont regroupées au sein de mêmes unités locales. Les réceptions, elles, sont faites par un service fonctionnel centralisé (avec, en Italie par exemple, des cellules d'essais en plusieurs points du territoire). Ce sont des schémas simples et clairs qui ont des avantages !...

Ne quittons pas ce sujet sans parler de la situation allemande. C'est certes le schéma le plus compliqué qui existe et ce pour deux raisons. Tout d'abord les réceptions par type et les réceptions à titre isolé ne sont pas effectuées par les mêmes organismes, les réceptions par type sont accordées par le K.B.A. (Kraftfahrtbundesamt) au vu d'essais des TÜV (Technischer Überwachungs-verein), les réceptions à titre isolé directement par les T.U.V.; ces T.U.V. sont des organismes privés chargés de contrôles techniques. Une autre complication vient du fait que, pour des essais d'homologations, plusieurs T.U.V. différents doivent intervenir; les essais sont faits en général par le T.U.V. local mais dans certains domaines où l'appareillage nécessaire pour ces essais est important ou bien où les résultats sont difficiles à interpréter, le T.U.V. local doit s'adresser au "T.U.V. de centralisation" pour qu'il en fasse la synthèse. On pourrait ajouter que s'il y a un seul T.U.V. de centralisation pour une homologation particulière, il y en a plusieurs pour tout un véhicule. Le schéma pour la R.F.A. serait le suivant :



Pour comprendre ce système, nous pensons qu'il faut prendre conscience de la puissance des TUV en R.F.A. Ce sont eux qui, historiquement, ont fait les premiers contrôles. Penser à créer "un TUV de centralisation" est sain : c'est ce que nous avons fait en France en désignant le seul Service des Mines d'Ile de France responsable de la réception par type de toutes les voitures particulières et de pratiquement tous les véhicules importés. Mais pourquoi a-t-on laissé dans ces conditions au TUV local un rôle pour les réceptions par type ? Nous pensons que c'est pour ne pas priver un TUV de ses revenus; il faut à cet égard expliquer que la R.F.A. est découpée en zones contrôlées par un TUV local et chaque TUV est une entreprise privée indépendante des autres. Imaginons la scène en France, si on empêche brusquement le TUV Sochaux de faire les contrôles pour l'usine Peugeot en décidant de les confier au TUV Paris pour l'ensemble de la France; on ruine l'entreprise TUV Sochaux !... C'est sans doute dans le même esprit qu'il n'y a pas un unique TUV de centralisation; il ne faut pas trop avantager un TUV par rapport à un autre. On s'aperçoit cependant que ces raisons ont donné naissance à une procédure d'une particulière complexité qui manque donc de souplesse et nécessite de longs délais de mise en œuvre.

On peut faire une autre remarque d'importance en regardant ce tableau: le Ministère des Transports ne contrôle pas totalement le système; en cas de réception par type, c'est un de ses bureaux qui les délivre (le KBA) et dans ce cas, le KBA contrôle les essais techniques. Mais dans le cas d'une RTI, le TUV est seul responsable; le fonctionnaire local qui délivre les immatriculations pourrait bien, en théorie, contrôler techniquement le travail du TUV mais il n'a pas la formation nécessaire.

Le Ministère des Transports n'a donc en fait d'autorité que sur les RPT. Ce qui se passe au cours de RTI et plus généralement, ensuite, pendant la vie du véhicule au cours des visites techniques échappe totalement à son contrôle. Dans ces conditions il est inévitable qu'il y ait divergence d'opinions et de façons de faire dans certains cas entre le Ministère et le TUV; le paradoxe réside dans le fait que le dernier mot reste au TUV puisqu'il applique la réglementation sur le terrain; le KBA nous a cité un exemple où il a une vision libérale des choses mais où le TUV impose une façon de faire plus restrictive !. Sans doute les TUV, parce qu'ils sont agréés par le Ministère, ne pourraient-ils pas aller trop loin et "faire secession" sans perdre cet agrément mais leur marge de manoeuvre reste très importante.

Nous avons indiqué les raisons qui nous font douter que la procédure allemande soit la meilleure, et admiré les systèmes très simples qu'ont imaginés la plupart des autres pays en ce domaine. En France, l'histoire a voulu que la complexité de notre organisation soit entre ces deux extrêmes.

3) Financement des contrôles et des homologations

Beaucoup des Administrations que nous avons rencontrées adaptent leurs tarifs aux prestations fournies (en particulier en R.F.A. et en G.B.). Ces Administrations facturent leurs services à des prix fixes mais calculés pour que le compte d'exploitation de fin d'année soit équilibré. Il faut comparer cela aux sommes dérisoires demandées par l'Administration française pour les mêmes services: une réception par type coûte, par exemple, 120 F en France, 270 F en Italie, 1 300 F en R.F.A. et même 3 150 F en Grande Bretagne. Il faut, de plus, noter que les prix du KBA sont calculés sur la base de 50 F par heure d'ingénieur à comparer avec les 150 F exigés par les TUV. Si on prend la R.F.A. comme exemple l'Administration vendant ses services à prix coûtant n'a cependant pas des tarifs exorbitants puisqu'elle est 3 fois moins chère que le privé. Il est certain que ce n'est pas la conception française où l'Administration a toujours été conçue comme "au service" de l'administré; dans cet esprit, ses honoraires devraient être nuls. De plus la non-affectation des ressources aux emplois permet au ministère du Budget de contrôler l'ensemble de l'Administration française. Mais il y a des arguments contre cette thèse; tout d'abord, il n'est pas très moral que l'impôt du citoyen non automobiliste serve à entretenir le service de réceptions des véhicules qu'il n'aura jamais à utiliser; il serait normal d'en faire payer les coûts aux utilisateurs, ce qui d'ailleurs est une idée chère aux nouveaux économistes. Dans notre cas, les utilisateurs sont les constructeurs (pour les R.P.T.), et les automobilistes (pour les R.T.I.); pourquoi ne pas leur faire payer les frais d'exploitation ? Il est un autre argument, moins noble

le nombre de dossiers traité par un service des Mines est en très forte croissance; peut-être pourrait-on espérer que des prix plus élevés dissuaderaient les constructeurs de multiplier ce nombre de dossiers ou tout au moins permettraient d'affecter plus de personnel à leur instruction. De toute façon, voilà, nous semble-t-il une question importante: comment doit être gérée l'Administration? Doit-elle couvrir ses frais (comme le secrétariat d'Etat aux Postes et aux Télécommunications par exemple) ou non?.

4) Différences juridiques

Cette étude nous a permis aussi de prendre conscience de l'existence de différences fondamentales à l'intérieur de l'Europe, dues aux différentes formes de Constitutions!. La Constitution française prévoit évidemment une Assemblée Nationale mais cantonne son action à des domaines précis (articles 34 et 37); dans ces domaines jugés importants, seule l'Assemblée a le droit de légiférer. Dans tous les autres domaines, c'est l'Administration qui réglemente par décret ou arrêté, sans avoir à en référer au Parlement. Ainsi le Code de la Route, comme on l'a dit au début, est pratiquement uniquement du domaine réglementaire.

Depuis qu'il existe une réglementation internationale (par exemple les directives européennes) il n'est besoin, quand il s'agit du domaine réglementaire, que d'une signature d'un Ministre pour l'intégrer dans le droit français. C'est donc une procédure simple et rapide. En Angleterre, où le régime est totalement parlementaire, la loi-cadre est votée par le Parlement (ici, le Road Traffic Act); le ministre désigné dans la loi-cadre a le pouvoir de réglementer à l'intérieur de ce cadre mais sa réglementation est sujette à rejet mais non à amendement de la part de l'Assemblée et donc elle ne peut entrer en vigueur qu'après acceptation du Parlement. Revenons alors au cas d'une directive européenne; pour entrer dans le droit anglais, il lui faut un acquiescement supplémentaire et donc des délais supplémentaires. L'Italie avait aussi beaucoup de difficultés pour ces directives; elles devaient y être revotées exactement comme toutes les autres lois par le Parlement; comme les délais atteignaient plusieurs années, les italiens ont adopté pour introduire les directives CEE un système plus souple, se rapprochant du système anglais. Quant aux allemands, les difficultés doivent être chez eux gigantesques puisque dans le domaine du Code de la Route, ils n'ont encore introduit dans leur législation aucune (!...) directive CEE; "cela est contraire à la souveraineté d'un état", nous a-t-on dit au KBA. A moins qu'il n'y ait une autre raison: la législation allemande telle qu'elle est, offre par sa précision une solide barrière contre l'importation et il serait sans intérêt de la remplacer par une législation européenne!... Reste que les divers pays de la CEE ont, de par leurs Constitutions, des facilités plus ou moins grandes pour assimiler des réglementations européennes; ce n'est pas parce que la France est en ce domaine privilégiée qu'il faut ignorer les problèmes rencontrés par les autres pays.

Ces considérations générales nous ont permis de situer les grandes différences. Essayons d'en examiner les résultats au niveau des procédures !.

II - DIFFERENCES DE PROCEDURES DE RECEPTION ET DE VISITES TECHNIQUES -

Nous fixerons notre attention, dans ce paragraphe, successivement sur les réceptions à titre isolé, les réceptions par type et les visites techniques et nous finirons sur une remarque de forme.

1) Réceptions à titre isolé

Commençons par la plus ancienne, la réception à titre isolé. Curieusement, elle n'existe pas dans tous les pays, et ce, pour différentes raisons ; elle n'existe pas aux Pays-Bas et en Italie et cela semble venir d'une méfiance envers le bricoleur qui, ne connaissant pas les règles de l'art, serait capable de construire des engins dangereux. Ces pays ont donc interdit la construction de véhicules à toute personne non déclarée "constructeur". Dans ce cas, la réception à titre isolé du modèle bricolé disparaît. Reste à considérer le cas d'un constructeur voulant construire un modèle à 1 seul exemplaire ; dans cette procédure, il ne peut obtenir de réception à titre isolé et est obligé de demander... une réception par type .. pour un type comportant un seul véhicule. C'est naturellement une procédure extrêmement lourde nécessitant la destruction préalable d'un certain nombre de parties identiques à celles qui seront montées sur le véhicule lors des essais destructifs alors que le but final est de faire rouler un unique exemplaire de ce véhicule. Dans ces pays, la réglementation semble avoir été pensée pour permettre à l'Administration de contrôler très précisément le système. Mais avouons que la notion de type de véhicules à un seul véhicule peut paraître légèrement comique !.

Les Anglais non plus, n'ont pas de R.T.I. et ce pour une autre raison. Nous avons déjà souligné le caractère libéraliste de la réglementation anglaise jusqu'à ces dernières années. Il n'existait pas de réceptions. Pour le moment seules les procédures de réception par type ont été introduites et les Britanniques se demandent s'ils vont organiser des réceptions à titre isolé ou ne rien faire dans ce domaine.

On pourrait croire que le schéma allemand qui autorise la R.T.I. ressemble au nôtre. Cependant il ne contient pas cette limitation à 15 R.T.I. par modèle et par an qui existe en France. Cela amène à faire jouer aux R.T.I. un rôle très important; en attendant de recevoir la réception par type de ses modèles, le constructeur, en Allemagne, peut faire réceptionner un à un ses véhicules à titre isolé. ~~DÄHLER~~-BENZ nous a confié qu'un Ingénieur de l'organisme agréé pour les R.T.I., le Technischer Überwachungs Verein (TUV) était en permanence occupé dans les usines à réceptionner des véhicules d'un type donné mais dont le type n'avait pas encore été réceptionné et ce au rythme d'une vingtaine par jour. Cette procédure est destinée, en République Fédérale Allemande, à compenser les délais extrêmement longs nécessaires pour l'obtention d'une réception par type et permettent au constructeur de commercialiser ses véhicules en attendant. Il resterait à déterminer si ce système garantit l'égalité devant la loi du constructeur allemand et du constructeur étranger !...

Déjà sur ce point des R.T.I. on s'aperçoit que les réponses au problème données par des pays différents sont très variées ; la solution française qui prévoit des véhicules "extra-ordinaires" et pourtant limite cette procédure aux véhicules effectivement non ordinaires semble avoir résolu ce problème de façon élégante pour l'esprit, même si la raison qui a nécessité cette solution réside dans la faiblesse des moyens du Service des Mines, qui n'aurait pas assez de personnel pour faire ces réceptions supplémentaires et qui ne pourrait embaucher des contractuels, vu les prix ridicules demandés pour une R.T.I.

2) Réceptions par type

Passons maintenant aux RPT : nous ne nous attacherons pas à définir toutes les différences de détails entre une réception anglaise et une réception allemande par exemple. Il suffit de savoir qu'il existe des différences, la couleur des phares en serait peut-être la plus flagrante puisqu'ils sont blancs presque partout ~~sauf~~ en France où ils doivent être jaunes. Il est intéressant de noter que les directives européennes en particulier la directive 70/156/ CEE annoncent, à terme, une réception par type européenne ; tel véhicule Fiat réceptionné en Italie, sera accepté sans autre forme de procès en France.

Un seul détail nous a frappés; tous ces textes qui parlent de "type" de véhicule ne le définissent jamais. Tout le monde est d'accord pour dire comme nous le faisons remarquer dans le 1er chapitre que deux véhicules identiques à la couleur près appartiennent au même type et qu'un poids lourd et une voiture ne peuvent être dans ce cas. Nous avons souligné que la définition du type est assez empirique en France et nous avons été rassurés de la trouver aussi empirique à l'étranger. Malheureusement, .. les empirismes ne sont pas les mêmes. Nous pourrions même dire qu'un "type" de constructeur n'est pas un "type" des différentes Administrations.

Pour les constructeurs, et ce dans tous les pays, le type serait en fait, la dénomination commerciale et dépend principalement de la carrosserie s'il s'agit de voitures particulières et du couple puissance-poids maximal s'il s'agit de transport de marchandises. Les Administrations italiennes et britanniques sont très libérales dans la définition du type et se rapprocheraient assez de cette conception. Il est d'ailleurs à noter pour la suite de l'étude que le poids total en charge est une caractéristique du type en Italie (il n'y a pas de type pour les transports de marchandises en Grande Bretagne et le poids total en charge n'intervient que dans ce cas, si bien qu'on ne peut citer la position des anglais à son égard).

En France, la définition d'un type est très subtile. Le PTAC est une caractéristique mais la carrosserie en est une autre ; prenons le cas d'une voiture particulière vendue sous forme de berline et sous forme commerciale (c'est le plus souvent le cas...), ces deux voitures ne peuvent être intégrées dans le même type, même si la partie mécanique est identique pour les deux modèles. Dans ce cas, on considère que la différence de carrosserie justifie deux traitements différents. Mais une berline à 4 portes et une berline à 2 portes feront partie du même type ! Ce n'est pas simple à comprendre..

Parmi les pays visités c'est sans doute la RFA qui a le plus formalisé la notion de type; elle est en train de voir se concrétiser les efforts d'un groupe de travail sur ce sujet. Elle serait sur le point de retenir comme limite du type :

- le constructeur
- le genre du véhicule (voiture particulière, transport de marchandises, remorques ..)
- des différences importantes portant sur les parties porteuses, le châssis le moteur
- le nombre d'essieux
- la position des essieux moteurs
- trop (?) de changements par rapport au type de base.

Nous insistons sur ce détail, d'abord parce qu'il pose quelques problèmes pratiques au constructeur mais encore parce qu'il semble bizarre, aux personnes formées par les mathématiques que nous sommes, de travailler sur une notion que l'on n'a pas définie ; la CEE étudie depuis des années la réception par type, mais quel type ?

Il faut, certes, nuancer ce propos en remarquant que, dans chaque directive sur les homologations partielles, les caractéristiques définissant le type pour la directive (pour le freinage, par exemple) sont bien précisées. Mais le manque de définition générale vient peut-être de ce que la notion de type, dans chaque pays, est floue et qu'il aurait donc été difficile d'en tirer une notion européenne claire.

3) Visites techniques

Venons en à un sujet beaucoup plus connu dans le public, celui des visites techniques. Périodiquement, en effet, les journaux français nous annoncent des changements dans ce domaine pour s'aligner sur nos voisins européens.

La position des divers pays de la CEE dans ce domaine est très variée, la position extrême étant celle des allemands qui font contrôler en plus des français toutes les voitures particulières et les camionnettes. En RFA, le contrôle est effectué par les TÜV (Technischer Überwachungs Verein) dont nous rappelons que ce sont des organismes privés, chargé des contrôles et toujours dans des centres d'essais. Les allemands ont adopté ce système voici déjà bien longtemps, ce qui leur permet maintenant d'avoir des centres d'essais extrêmement rapprochés. Le nombre de véhicules traités permet aussi des souplesses d'organisation ; là où il est souvent nécessaire en France, de prendre rendez vous avec le Service des Mines, pour une visite technique, il est possible d'aller au TÜV le jour que vous voulez, sans formalités !...

En Grande Bretagne, les contrôles sont faits par l'Administration pour les poids lourds mais par des garages agréés pour les voitures particulières; cela pose le problème de la surveillance de ces garages.

Ils ont le pouvoir exorbitant d'interdire la circulation de véhicules pour défauts techniques. Et, pour ce faire, ils sont juges et parties !... Le principe ne semble donc pas sain, d'autant que leur grand nombre les rend difficiles à contrôler ; on doit, sur un tel sujet, garder présent à l'esprit les risques importants de corruption que cela entraîne, et sans doute les évaluer de façon pessimiste !... Autrement dit, on peut se demander si cette situation est très satisfaisante et plus les garages agréés sont nombreux, plus le risque est grand !...

La décision française de ne pas contrôler les voitures particulières est parfois critiquée à l'étranger. Nous laisserions rouler sur nos routes des "tas de ferrailles dangereux". Il faut peut-être nuancer cette opinion, tout d'abord en disant que ces visites techniques sont nées non seulement pour la sécurité mais à la demande des organismes de contrôle et parfois des constructeurs ; si on élimine du marché un certain nombre de véhicules, on créerait conséquemment la place pour autant de véhicules neufs, et on offrirait des débouchés pour les constructeurs. Pourtant, à long terme, il semblerait que l'existence de contrôles périodiques soit de nature à prolonger la vie des véhicules, comme l'ont montré des études en Suède. Dans certains pays, comme la RFA, les contrôles font à la fois le bonheur des constructeurs et la prospérité des organismes de contrôle (les TUV allemands réputés pour leur richesse et leur puissance tirent 50 % de leur ressources des contrôles de véhicules).

Cependant, des études statistiques sérieuses sur les accidents menées en France au début des années 70 révèlent que la plus grande majorité d'entre eux n'est pas due à des défauts techniques. Autrement dit, des visites techniques qui contrôleraient l'état des véhicules et qui ne le feraient naturellement qu'imparfaitement ne seraient capables d'éviter qu'un faible pourcentage d'accidents. En revanche elles nécessiteraient des infrastructures lourdes à mettre en place et coûteuses. A l'époque, le jeu n'a pas semblé en valoir la chandelle. Pourtant la tendance européenne semble être vers ces contrôles techniques; les hollandais par exemple les introduisent peu à peu. Par suite, si on voulait trouver une solution européenne, il est douteux que les allemands acceptent de revenir en arrière, d'autant qu'ils peuvent hisser la bannière de la sécurité. Quant à la France, il nous semble évident qu'une augmentation des contrôles ferait lever des protestations véhémentes chez les automobilistes. Une solution communautaire n'est sans doute pas pour demain ! ..

4) Remarque de forme

Une autre différence minime mais qui révèle les difficultés de la construction de l'Europe réside dans les renseignements techniques communiqués systématiquement au Monsieur Durand local à l'achat de son véhicule. Nous avons appris - certainement par de mauvaises langues - qu'un pays européen n'avait pu, malgré son envie, rendre le format des permis de conduire conforme à celui de la majorité de ses voisins .. parce qu'il restait des stocks de formules vierges préimprimées et prédécoupées jusqu'en l'an 2000. On comprend que des problèmes de cette nature soient insolubles. Pour les papiers des véhicules, on ne doit pas s'attendre à trouver deux formats semblables, ni même deux couleurs semblables. Notre "carte grise" est inconnue en tant que telle dans les autres pays. Ce serait sans importance si les renseignements portés sur ces papiers

étaient les mêmes mais l'anglais n'a en sa possession que l'équivalent d'une carte grise sans aucun renseignement technique, l'italien, lui a une carte grise détaillée, l'allemand a une carte grise laconique et une notice descriptive moins détaillée que la nôtre mais qui lui sert de titre de propriété et qu'il conserve donc soigneusement. Nous avons déjà vu que le français a une carte grise et une notice descriptive très détaillée - ou plutôt il devrait avoir cette notice descriptive puisque l'expérience prouve qu'elle est égarée dans la majorité des cas. Si nous insistons sur ces détails pratiques, c'est qu'ils révèlent les difficultés terre à terre de l'Europe et aussi qu'ils ont, ou auront une influence non négligeable sur les réceptions; les renseignements que contiennent ces différents papiers officiels doivent toujours être valables à tous moments de la vie du véhicule, donc si vous voulez changer l'une quelconque des données répertoriées dans ces papiers, vous êtes obligés de faire appel à l'Administration qui aura tendance à penser que vous modifiez là des caractéristiques essentielles du véhicule. Mais cet adjectif "essentiel" est très relatif ; la caractéristique n'est essentielle que parce que les formulaires lui donnent ce titre dans un pays. Lesdits formulaires ont dû être un jour élaborés à partir de données techniques, mais maintenant, ils sont figés, purement administratifs, sans contact avec la technique et ils continuent de influencer directement sur les procédures de réception chargées de vérifier la sécurité technique d'un véhicule. Dans ce cas, le formulaire n'est pas innocent !

III - LIMITES ACTUELLES DE LA RECEPTION EUROPEENNE -

Nous pensons qu'il y a aujourd'hui deux difficultés majeures à une réception européenne, la première est liée aux conditions d'application des textes existants, la seconde à un problème non résolu, celui des poids et dimensions.

1) Mise en oeuvre des procédures existantes

La procédure d'homologation que nous avons décrite dans le 1er chapitre est une procédure européenne et appliquée comme telle dans tous les pays de la CEE. Le constructeur allemand ayant reçu d'une administration de la CEE l'homologation d'un système de freinage peut l'exporter dans tous les autres pays sans contrôle supplémentaire. Restent deux difficultés, celle de l'interprétation des directives et celle des délais.

Certaines directives prêtent à plusieurs interprétations et sans vouloir dire que chaque pays les interprète à son avantage, disons que chaque pays a une interprétation conforme à l'idée qu'il se fait d'une réglementation. La signature d'une telle directive, au lieu de dissoudre le groupe de travail qui l'a mise au jour, le voit continuer à se réunir pour en faire une version claire susceptible d'une lecture commune. C'est bien le cas aussi à l'intérieur de chaque pays (les circulaires françaises n'ont d'autre but que d'expliquer des lois ou des arrêtés) mais le système européen est beaucoup plus lourd à déplacer et comme il ne prévoit pas d'arrêtés d'application, il exige une parfaite définition des textes !.

Il est un autre problème, celui des délais. De la demande d'homologation avant essais à la signature officielle du certificat, il s'écoule suivant les pays des délais extrêmement variés. D'environ 3 mois en France à 6 mois (ou même 1 an dans des cas difficiles) en RFA. En fait, les directives donnent au constructeur le choix de l'administration à laquelle s'adresser pour obtenir l'homologation. Cela devrait lui permettre d'éliminer celles dont les délais, trop longs, le gêneraient pour commercialiser rapidement un modèle. En fait, les réactions des constructeurs sont beaucoup plus complexes; en effet, ils devront, de toute façon s'adresser à l'Administration de leur pays pour obtenir la réception par type de leurs véhicules, ils préfèrent donc ne pas trop indisposer cette Administration, et faire faire les homologations à l'étranger contient une sorte de blâme caché contre l'administration nationale. Même dans les pays dont les délais sont les plus longs, les constructeurs restent, dans la grande majorité des cas, dans leurs pays pour les homologations. Ajoutons à cela que l'attitude des administrations elles-mêmes n'est pas toujours libérale, le Rijksdienst néerlandais et le KBA allemand sembleraient défendre l'opinion selon laquelle les homologations doivent avoir lieu, sauf autorisation spéciale, dans les pays des constructeurs !... Tout cela conduit à la situation paradoxale dont nous donnons un exemple; il est arrivé que Daimler-Benz attende trop longtemps en RFA une homologation CEE et ce constructeur voulait commercialiser le plus vite possible les véhicules correspondants en France. Il s'est donc directement adressé à l'Administration française, a fait faire les essais exigés par la réglementation française et obtenu la possibilité d'exporter en France, avant d'avoir l'homologation européenne de la partie en cause. Dans un cas comme celui là l'homologation européenne existe mais ne sert strictement à rien !... Daimler-Benz est obligé de faire autant d'essais et obtenir autant de certificats qu'il y a de pays où il veut exporter. Il semblerait évident qu'il faille libéraliser ce système pour que la procédure en cause joue réellement son rôle.

Signalons tout de même que la France n'a guère intérêt à ces libéralisations : les délais français sont corrects, les constructeurs français peuvent choisir le pays où ils souhaitent voir homologuer les parties de leurs véhicules. Ils utilisent, eux, la procédure d'homologation européenne à plein et reconnaissent que cela leur est une grande simplification. Pourtant ils aimeraient que cela puisse aller plus loin et qu'il existe une réception européenne totale.

2) Poids et dimensions

Cela achoppe pour les véhicules de transports de marchandises principalement sur un point : les poids et dimensions. Dans le Code de la Route de chaque pays existent des limites de poids et de dimensions ; en France, par exemple, pour un véhicule isolé à 2 essieux, la longueur est limitée à 11 m, le poids total en charge à 19 T et la charge par essieu à 13 T.

Essayons de déterminer parmi ces critères ceux qui ont une réalité économique. Il y a tout d'abord la charge par essieu ; des études ont en effet montré que c'est cette charge plus que le poids total qui détermine l'endommagement de la route. Grossièrement on peut dire que les dégâts provoqués par un véhicule à une route sont proportionnels à la puissance 4 de cette charge par essieu. L'autre grandeur importante pour un transporteur est le poids total autorisé en charge, c'est à dire au poids à vide près, la charge utile, ou parfois le volume de chargement ; par définition, un transporteur est quelqu'un qui transporte sur routes une cargaison d'un poids ou d'un volume donné.

Mais toutes les valeurs que nous avons citées au départ interagissent les unes sur les autres :

- si on augmente la charge par essieu on risque d'endommager les routes qui ont été construites en prenant en compte une charge plus faible,
- si on réduit la charge par essieu ; pour un véhicule donné, on limite aussi la charge utile et on pénalise le transporteur. De plus on augmente la consommation d'énergie d'un pays.

On pourrait faire tous les raisonnements possibles. En voilà un exemple : si on diminue la charge par essieu, le constructeur, pour obtenir des véhicules ayant le même poids total en charge va être obligé de construire plus d'essieux ce qui va augmenter, en général, la longueur du véhicule ; on pourra alors être obligé d'augmenter la limite de longueur du véhicule...

Si nous insistons sur l'aspect compliqué et imbriqué de toutes ces limites c'est pour expliquer qu'il est difficile, sur le plan économique de les modifier.

Bien entendu chaque pays européen a ses propres limites comme il est possible de le vérifier en Annexe 3. Pourtant la largeur des véhicules est partout limitée à 2,5 m (sauf sur certaines routes néerlandaises où elle est limitée à 2,2 m).

Depuis plus de dix ans, un groupe de travail se réunit à Bruxelles pour déterminer des valeurs communes en Europe. Après mille péripéties, on est toujours au même point, très loin de la solution. Le problème central est peut être celui de la charge par essieu mais nous avons montré qu'il influait directement sur celui des poids totaux. Les plus hostiles à un relèvement de la charge par essieu sont naturellement les britanniques dont les chaussées actuelles ne résisteraient pas à une charge supérieure à 10 t, qui est la valeur la plus basse en Europe. Quant aux français ils ne sont pas prêts de renoncer à leur 13 t, valeur maximale dans la CEE.

Il est intéressant de noter que les Italiens sont passés de 10 t à 12 t en 1977 et ont à cette époque repensé entièrement leurs limites de poids et de dimensions, chose possible en Italie dans la mesure où les routes étaient déjà dimensionnées pour 12 t. A entendre nos interlocuteurs, elles pourraient constituer à terme des valeurs de compromis. Mais il faut comprendre que ces décisions sont avant tout des décisions politiques, qui dépendent sans doute d'un accord au niveau des Chefs d'Etat.

Mais pour le moment, il ne peut y avoir de gros véhicule européen de transport de marchandises. Comment les véhicules isolés de 2 essieux français et allemands peuvent-ils être identiques, l'un est construit pour 19 t et 13 t par essieu et l'autre pour 16 t et 10 t par essieu. Il est intéressant à cet égard de noter les différentes attitudes des constructeurs européens; les néerlandais de Daf construisent résolument pour l'Europe, ils fabriquent un modèle assez solide pour être utilisé partout. En particulier même les véhicules vendus autre part qu'en France, sont munis d'essieux capables techniquement de supporter 13 t. British Leyland, par contre, en Grande Bretagne construit deux modèles différents, l'un avec un essieu 10 t sera vendu sur place et l'autre avec un essieu 13 t sera vendu en France. Quant à ~~Daier~~ ~~Benz~~, ils nous ont avoué construire pour la RFA et modifier leur modèle pour l'étranger. Autrement dit, pour les véhicules de transport de marchandises, l'Europe est encore un vain mot. Chacun construit pour son marché intérieur et essaie ensuite d'exporter.

Naturellement il existe des exceptions: le groupe IVECO regroupant FIAT et OM (italiens) - UNIC (français) - MAGIRUS (allemand) du fait de son caractère de multinationale, et Daf, le constructeur néerlandais qui se doit d'être international parce que son marché intérieur est beaucoup trop petit. Il nous semble que le principal obstacle à une unification européenne de ces véhicules est justement ce manque d'unité des poids et dimensions limites.

CONCLUSION

En conclusion de cette partie disons qu'en ce qui concerne les réceptions de véhicules, l'harmonisation européenne a été poussée assez loin. Il reste cependant des points importants (tels les poids et dimensions) qui, tant qu'ils ne seront pas résolus, empêcheront une réception valable à l'intérieur de tous les pays de la CEE.

Qui veut réellement une solution européenne ? Certains constructeurs qui font un pourcentage important de leur chiffre d'affaires à l'exportation !. Mais d'autres craignent de voir leur marché intérieur encore plus menacé. Et puis n'oublions pas que cette réception européenne profiterait aussi aux constructeurs extérieurs à la CEE qui n'auraient alors besoin que d'une seule réception pour exporter vers la CEE, au lieu des 9 nécessaires actuellement.

Une solution provisoire non sans intérêt pourrait consister en des accords de réciprocité entre deux pays, chacun acceptant la réception accordée par l'autre (le Service des Mines accepterait en France les véhicules réceptionnés en Italie par le Ministère des Transports italien et selon la réglementation italienne). Cela suppose une certaine similitude entre les divers règlements et il semblerait qu'on l'ait déjà atteinte. Ce serait un pas important vers l'"Europe des véhicules".

On pourrait aussi se poser une question plus générale: que doit être la réglementation pour les véhicules ? Doit-elle être libérale ou protectionniste? Il semble qu'elle soit en France plutôt libérale pour l'instant. Mais une telle réglementation ne peut être favorable aux constructeurs français que si les réglementations des autres pays le sont aussi. Si on veut conserver ce libéralisme, alors il faut insister pour obtenir la réception européenne qui permettra, à un constructeur français d'exporter dans la CEE sans formalité particulière.

Par contre, si certains pays font du protectionnisme, l'intérêt de la France n'est-il pas d'en faire aussi, pour protéger son industrie ? Il n'est certes pas très loyal d'utiliser des mesures indirectes - comme les délais - pour défavoriser les étrangers mais n'est-ce pas une réalité dans presque tous les pays ?

Depuis vingt ans, la situation s'est beaucoup harmonisée en Europe mais chaque pays a voulu conserver un verrou lui permettant de contrôler tous les véhicules de son territoire . Tant qu'existent ces verrous, il n'est pas de solution globale au problème. Qui sait si les 9 accepteront de lâcher ce point stratégique ?.

Les dix prochaines années répondront sans doute à quelques unes de ces questions.

- DEUXIEME PARTIE -

Aspects techniques et administratifs de la notion de poids total en charge.

Projet d'une simplification de la procédure de réception par type des véhicules de transport de marchandises s'appuyant sur une réhabilitation de la distinction entre ces deux aspects.

RAPPELS HISTORIQUES ET PRESENTATION DU PROBLEME ACTUELI - LE POIDS TOTAL AUTORISE AU CHARGE EN TANT QUE NOTION TECHNIQUE -

Initialement, quand le Code de la Route a été formulé suivant la forme que nous lui connaissons actuellement (Décret du 10 juillet 1954) la notion de poids total en charge revêtait un aspect pratiquement exclusivement technique. Il s'agissait de déterminer le poids maximal admissible compatible d'une part avec la bonne tenue mécanique des véhicules et d'autre part avec un endommagement limité des chaussées et des infrastructures routières : "Le poids total autorisé en charge est fixé ... d'après la résistance des organes du châssis et des pneumatiques, compte tenu des prescriptions réglementaires édictées par le présent décret."

En ce qui concerne la bonne tenue mécanique des véhicules, le poids maximal admissible est limité par la résistance des essieux et des structures, par les performances de freinage minimales que l'on impose aux véhicules, et par le fait que l'on souhaite que tout véhicule ait, quelles que soient les circonstances, une stabilité générale satisfaisante. C'est d'ailleurs en se référant à ces derniers points que l'on peut interpréter l'article R 55 du Code de la Route qui limite 19 t le poids total en charge autorisé (PTAC) des véhicules à deux essieux, à 26 t le PTAC des véhicules à trois essieux, et à 38 t le poids total roulant autorisé (PTRA) des ensembles de véhicules. D'autre part la circulation de véhicules dépassant ces limites de poids ne peut se faire qu'au prix d'une autorisation préfectorale de transport exceptionnel, assortie de prescriptions spéciales et draconiennes de circulation (itinéraires, horaires de passage imposés, vitesses limitées etc...). Pour éviter un endommagement trop important des chaussées, le Code de la Route a été amené à limiter à 13 t la charge maximale admissible par essieu (R 56) et même à des valeurs plus faibles dans le cas d'essieux consécutifs (R 58). Implicitement, ces valeurs limitent ainsi le poids maximal admissible des véhicules.

Il résulte de ce que l'on vient de dire que le PTAC d'un véhicule sera déterminé en prenant la borne inférieure entre le poids maximal techniquement admissible (déclaré par le constructeur) et le poids maximal administrativement admissible (imposé par l'Administration pour limiter l'endommagement des chaussées). C'est le sens de l'article R 54 § B qui précise : "Le PTAC d'un véhicule ou d'un élément de véhicule est fixé par le Service des Mines lors de sa réception, dans la limite du poids maximal admissible déclaré par le constructeur". Les mêmes règles sont bien sûr applicables au PTR.A.

Présenté ainsi, le problème apparaît comme particulièrement simple : le PTAC est une caractéristique essentielle du véhicule. Il est attribué de manière univoque à chaque véhicule (la borne inférieure est unique !) et il semble logique d'admettre que sa modification ne puisse se faire qu'au prix d'une modification technique du véhicule (ce qui revient en fait à dire qu'on change de véhicule) entérinée par une nouvelle réception (Circulaire du 20 juillet 1954 relative à l'immatriculation des véhicules).

L'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules précise également que la modification du PTAC est une modification notable et qu'il convient donc de procéder à une nouvelle réception du véhicule (article R 106). Par ailleurs, il est implicitement écrit qu'une modification du PTAC ne peut se faire qu'au prix d'une modification technique, art. 13 : "Lorsque la demande (de réception d'un véhicule transformé) est introduite à la suite d'une transformation d'un véhicule comportant un relèvement du PTAC, homologué par le Service des Mines lors de la précédente réception, l'auteur de la transformation devra préciser sous sa responsabilité le PTAC résultant de cette transformation. Par ailleurs, cette notice (décrivant la transformation) doit être accompagnée de l'accord écrit du constructeur du châssis autorisant sans restriction d'utilisation le nouveau PTAC pour les parties non modifiées du châssis".

Au moment où ces textes ont été écrits, c'est le contenu technique de la notion de PTAC qui prévalait, et modification du PTAC signifiait relèvement du PTAC afin d'accroître les capacités du véhicule. Puisque le PTAC représente le poids maximum admissible compte tenu des limitations techniques dues au véhicule lui-même et des limitations administratives, le relèvement du PTAC (art. 13 de l'arrêté du 19 juillet 1974) ne peut se faire que dans deux cas bien précis : augmentation des performances techniques du véhicule à la suite d'une transformation technique notable ou relèvement des limites administratives. A contrario, toute demande de relèvement du PTAC qui ne relève pas de ces deux cas précis doit être rejetée. C'est la signification de la circulaire du 4 janvier 1956 dont le but est d'explicitier les prescriptions de l'article 13 de l'arrêté du 19 juillet 1954 : "Il a été porté à ma connaissance que certains constructeurs délivraient des

attestations pour autoriser le relèvement du PTAC de leur véhicule sans aucune modification. Cette manière de procéder qui rend sans objet la réception prévue à l'article R 54 du Code de la Route, est incorrecte et ces demandes devront être rejetées". Cette phrase est intéressante car elle montre qu'alors, le PTAC était considéré comme le poids maximum (donc unique et donc caractéristique du véhicule) techniquement et administrativement possible. Plus avant dans la circulaire, on peut lire : "La demande vise à obtenir un PTAC plus élevé que celui présumé lors de la réception du type en considération des limites administratives imposées par l'ancienne réglementation (décret du 20 août 1939) alors que les seules caractéristiques techniques auraient permis de fixer un poids total en charge plus élevé P'. Compte tenu des nouvelles limites de poids, la demande devra être accueillie favorablement". On retrouve ici le deuxième cas où le relèvement du PTAC était possible.

Vers 1954 - 1956, les diminutions de PTAC ne devaient pas être fréquentes puisque le législateur dans la même circulaire du 4 janvier 1956 n'y fait qu'une allusion discrète : "En ce qui concerne les diminutions du PTAC, il y aura lieu de continuer à suivre les usages antérieurs". Quoiqu'il en soit et conformément à ce que nous avons dit dans les paragraphes précédents une telle diminution n'est techniquement pas justifiée et en désaccord avec l'acceptation d'alors de l'article R 54.

Le PTAC étant une caractéristique essentielle du véhicule, il ne paraît pas possible d'imaginer un type de véhicule où les différents véhicules pourraient avoir différents PTAC. C'est cette conception qui prévaut encore aujourd'hui, bien que de nos jours, comme nous allons bientôt le montrer, elle ne soit plus justifiée, le PTAC ayant actuellement perdu sa seule signification technique.

II - LE POIDS TOTAL AUTORISE EN CHARGE EN TANT QUE NOTION ADMINISTRATIVE -

Nous avons vu que le PTAC apparaissait comme une caractéristique essentielle et que sa définition basée sur des critères purement techniques interdisait pratiquement que deux véhicules techniquement identiques aient des PTAC différents.

Par ailleurs le PTAC est une grandeur qui a une signification physique simple et concrète ayant des incidences sur la sécurité: il est certainement plus dangereux de conduire un véhicule de 20 tonnes qu'un véhicule de 2 t. On sera donc amené à restreindre les possibilités de circulation des véhicules lourds, à limiter leur vitesse, à exiger pour leur conduite des permis de conduire plus difficiles à obtenir, à limiter la délivrance des licences de transport pour les véhicules lourds etc .. Enfin si l'on estime qu'il est juste de faire payer aux usagers des routes les dégradations qu'ils occasionnent lorsqu'ils circulent, quel meilleur paramètre, simple et facile pour la mise en oeuvre de la réglementation, y a-t-il que le PTAC ?.

L'ensemble de ces considérations a donc tout naturellement amené le législateur à faire jouer un rôle privilégié au PTAC, l'utilisant aussi pour discriminer les véhicules vis à vis de différentes réglementations non nécessairement techniques. (Ceci est vrai au sein d'une même catégorie de véhicules : à PTAC égal un véhicule destiné au transport ~~en commun~~ de personnes et un véhicule destiné au transport de marchandises ont chacun leur réglementation propre). C'est ainsi qu'est née la signification administrative du PTAC. Donnons quelques exemples :

- Pour les véhicules, autres que ceux réservés au transport en commun de personnes, dont le PTAC est supérieur à 3,5 t, il faut passer du permis de conduire B au permis de conduire C ou C1 (autre frontière caractérisée par les poids en charge) Article R 124.

- La vitesse des véhicules est limitée en fonction du PTAC (au delà de 10 t) par les arrêtés des 23 septembre 1954 et 26 août 1971.

- Sauf dérogation, la circulation des véhicules de transport de marchandises dont le PTAC est supérieur à 6 t est interdite les dimanches et jours fériés de 6 h à 22 h (arrêté du 27 décembre 1974).

- La catégorie des licences de transports dépend du PTAC etc...

L'exemple le plus récent et sans doute aussi le plus important en pratique c'est celui de la taxe à l'essieu. Cette taxe créée en 1971 affecte les véhicules dont le PTAC est supérieur à 16 t et a pour but de faire payer aux usagers de la route les dégradations qu'ils causent aux chaussées. Ces dégradations dépendant pratiquement exclusivement de la charge sur les essieux, les barèmes de la taxe s'appuient sur le PTAC (ou le PTRA) des véhicules et sur le nombre d'essieux.

On trouvera en Annexe 4 les tarifs de la taxe à l'essieu pour 1979. La particularité essentielle de cette taxe réside certainement dans le fait que la redevance est rigoureusement proportionnelle aux dommages subis par les chaussées. Ces derniers variant très fortement avec les charges sur les essieux, les barèmes de la taxe sont établis par tranches étroites de PTAC (500 kg) dont les tarifs augmentent très rapidement. A titre d'exemple, pour un véhicule à deux essieux dont le PTAC est de 16 t, la taxe annuelle est de 400 F ; pour un véhicule à deux essieux et de 19 t de PTAC, la taxe annuelle passe à 5 000 F, soit 12,5 fois plus que dans le cas précédent. La raison en est que techniquement il semble que le deuxième véhicule endommage 12,5 fois plus la chaussée que le premier. Par ailleurs le fait que les véhicules dont le PTAC est inférieur à 16 t ne soient pas assujettis à la taxe à l'essieu semble indiquer qu'avec le dimensionnement actuel des chaussées françaises (construite pour supporter 13 t par essieu), les véhicules de PTAC inférieur à 16 t n'ont pratiquement aucun effet sur la dégradation des chaussées. La taxation des véhicules en fonction des dégâts réels qu'ils causent aux chaussées et donc en fonction de leur PTAC est actuellement spécifique à la France. Néanmoins, des projets analogues sont actuellement à l'étude en Grande Bretagne et en RFA et ce type d'imposition pourrait, à terme, être généralisé à l'ensemble de la CEE.

Signalons d'autre part, que les véhicules qui ne sont pas assujettis à la taxe à l'essieu sont dans le cas des véhicules automobiles soumis à la taxe différentielle (vignette) basée sur la puissance administrative du moteur.

III - CONFUSION ENTRE NOTION TECHNIQUE ET NOTION ADMINISTRATIVE - LES EFFETS PERVERS -

Depuis que le législateur a choisi de faire jouer un rôle privilégié au PTAC en tant que paramètre de discrimination administrative, les propriétaires de véhicules ont naturellement vu dans le PTAC autre chose que le poids maximum que l'on pouvait attribuer à leur véhicule eu égard à sa bonne tenue mécanique et à la protection des chaussées. Tel propriétaire de véhicule dont le PTAC technique serait par exemple 4 t, n'ayant pas le permis de conduire correspondant à des véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 t souhaitera un PTAC de 3,49 t, sacrifiant 510 kg de charge utile à l'autorisation de conduire son véhicule ! Tel autre propriétaire désirant circuler les dimanches et jours fériés pourra par exemple demander un PTAC de 5,95 t pour son véhicule même si ce dernier est techniquement capable de supporter 7 t. . .

Depuis 1971, date de l'apparition de la taxe à l'essieu, le phénomène précédent a pris plus d'ampleur encore. Les difficultés économiques aidant, les transporteurs ont cherché à adapter au plus près le niveau des taxes à la nature de leur transport; prenons le cas d'un transporteur qui doit acheminer des matériaux peu denses mais encombrants. Il souhaite disposer d'un véhicule important mais de faible PTAC, par exemple 16 t. (Même si le transporteur n'a besoin que d'un PTAC inférieur à 16 t, il est vraisemblable qu'il choisira ce dernier. En effet, dans ce cas il est soumis à la taxe à l'essieu (400 F/an). Avec un PTAC inférieur à 16 t, il est soumis à la taxe différentielle. Pour un moteur dont la puissance administrative est supérieure à 17 CV, cas fréquent pour les camions, il paierait 1200 F/an ! C'est sans doute encore une des bizarreries du système). Il sera donc amené à acquérir un véhicule qui par exemple est techniquement capable d'un PTAC de 19 t et il cherchera tous les moyens de le faire immatriculer sous un PTAC de 16 t.

Dans le cas des véhicules automobiles à deux essieux, la taxe à l'essieu comprend quatre tranches d'imposition : 16 t à 16,500 t - 16,501 t à 17,500 t - 17,501 t à 18,500 t - 18,501 t à 19 t. Mais il est évident que les constructeurs ne vont pas fabriquer un modèle spécifique correspondant à chacune de ces tranches. En revanche, pour des raisons commerciales, ils feront en sorte que le même véhicule, capable par exemple d'un PTAC de 19 t puisse être immatriculé à 16,5 t/17,5 t/18,5 t et 19 t.

Il arrive également fréquemment en pratique qu'un véhicule change d'utilisation au cours de son existence et qu'à l'occasion de ce changement, le propriétaire cherche, en général pour les raisons fiscales dues à la taxe à l'essieu, à faire modifier le PTAC de son véhicule.

Tous les exemples que nous venons d'indiquer montrent en fait que depuis que l'on a décidé de faire jouer un rôle administratif et fiscal important au PTAC, on ne peut plus considérer ce dernier comme la borne inférieure entre le seul poids techniquement admissible par construction et le seul poids techniquement admissible pour la tenue des chaussées. Actuellement, il faut admettre que dans les faits, le PTAC est considéré comme la borne inférieure entre le poids techniquement admissible pour la bonne tenue mécanique du véhicule, le poids techniquement admissible vis à vis de l'endommagement des chaussées (fixé par le Code de la Route) et le poids "fiscalement admissible" au plus généralement "administrativement supportable" par l'utilisateur.

Les difficultés que nous connaissons aujourd'hui avec le PTAC et les effets pervers que nous allons brièvement décrire proviennent du fait que le Code de la Route n'a pas encore reconnu cette nouvelle conception du PTAC et considère toujours le PTAC comme une borne inférieure purement technique. L'interprétation qui avait été donnée en 1954 à l'article R 54 (cf § I) et qui en fait n'a plus de raisons d'être aujourd'hui, reste toujours admise et les utilisateurs qui désirent modifier le PTAC de leur véhicule ou faire immatriculer un même véhicule sous différents PTAC successifs doivent avoir recours à des méthodes compliquées

Autrefois, on assistait surtout à des demandes de relèvement du PTAC (circulaire du 4 janvier 1956). Aujourd'hui les utilisateurs demandent plutôt l'abaissement du PTAC et surtout l'autorisation de faire immatriculer plus facilement le même modèle de véhicule à plusieurs PTAC différents. Comment s'y prend-on avec la réglementation actuelle et quelles sont les possibilités dont on dispose aujourd'hui ? Ceci constitue l'objet du paragraphe suivant.

IV - ATTITUDES ACTUELLES DES CONSTRUCTEURS ET DES UTILISATEURS FACE AU PROBLEME POSE PAR LE PTAC -

Les constructeurs veulent offrir à leur clientèle la possibilité de faire immatriculer des véhicules techniquement identiques sous différents PTAC. A ceci s'oppose l'interprétation actuelle de l'article R 54 qui fait que pour un type donné de véhicule il n'y a qu'un PTAC. Les constructeurs font donc réceptionner le même véhicule sous différents types à des PTAC différents. Ainsi par exemple, pour un véhicule à deux essieux (quatre tranches d'imposition pour la taxe à l'essieu) on aura dans les cas extrêmes pour un même véhicule (techniquement capable de supporter 19 t) :

- type A	PTAC : 16,5 t
- type B	PTAC : 17,5 t
- type C	PTAC : 18,5 t
- type D	PTAC : 19 t

Pour ce faire, il suffit au constructeur de déclarer à l'Administration lors de la réception de ces quatre types que le poids maximal admissible par construction est de 16,5 t pour le type A - 17,5 t pour le type B etc ... bien que les différents véhicules soient tous parfaitement identiques. Cette manière de procéder a été admise par l'Administration qui ne voulait pas pénaliser économiquement les constructeurs en les obligeant à créer des différences techniques artificielles entre les différents types.

Cette multiple réception permet de concilier évidemment la nouvelle conception de PTAC (technique et administrative) avec la conception traditionnelle en vigueur (technique). Mais là où techniquement il ne serait nécessaire d'avoir qu'un seul dossier de réception - le comportement des véhicules des différents types vis à vis du freinage, de la pollution, du bruit, de la sécurité étant identique - on en trouve quatre ce qui multiplie d'autant le travail des constructeurs pour la préparation des dossiers et celui de l'Administration pour leur instruction. De plus, le volume d'archives est multiplié par quatre, le nombre de notices descriptives diffusées aux Administrations locales est lui aussi multiplié par quatre etc... Il s'agit en l'occurrence d'une multiplication contraignante et totalement injustifiée quant au fond, du nombre des dossiers à traiter et des documents à diffuser.

En ce qui concerne la modification du PTAC au cours de la vie du véhicule la procédure adoptée aujourd'hui est encore plus subtile. Depuis la circulaire du 4 janvier 1956, et jusqu'à celle du 7 août 1972 sur laquelle nous reviendrons dans un instant, la modification du PTAC n'était admise qu'à la suite d'une modification technique portant sur des organes définis par la circulaire. En pratique le plus simple pour l'utilisateur consistait en une modification de la suspension de son véhicule (en enlevant par exemple une lame de ressort en cas de détamage) et à obtenir à la suite de cette transformation une attestation du constructeur certifiant que le véhicule ainsi transformé était compatible avec le nouveau PTAC demandé (circulaire du 4 janvier 1956). Il ne restait plus alors au propriétaire du véhicule muni de son attestation, qu'à demander au Service des Mines une réception à titre isolé de son véhicule au nouveau PTAC, réception qui lui était accordée automatiquement. En présentant ensuite le procès verbal de réception aux services chargés de délivrer les cartes grises, il finissait par obtenir la modification du PTAC de son véhicule.

La circulaire du 7 août 1972 tout en reprenant la conception classique (purement technique) du PTAC a permis un certain assouplissement de la procédure de modification du PTAC (cf Annexe 5) : "Cependant, lorsque deux types de véhicules, ayant des caractéristiques techniques voisines, ont été réceptionnés avec deux poids autorisés différents, et qu'un véhicule conforme à l'un des types est modifié de façon à être rendu conforme à l'autre type, le poids autorisé final sera donné au véhicule, lors de la réception à titre isolé, quel que soit le sens de la variation par rapport au poids autorisé du type initial"

Cette nouvelle procédure permet, conjointement au fait qu'un même véhicule est réceptionné sous différents types, les types ne différant que par le PTAC, de faciliter le changement de PTAC. Prenons par exemple le cas d'un propriétaire qui possède un véhicule du type D (PTAC = 19 t) et qui veut obtenir un PTAC de 16,5 t (type A) pour son véhicule. La mise en conformité de son véhicule (type D) avec un véhicule du type A est automatique puisque ce sont les mêmes véhicules !... Il lui suffit donc de demander une attestation au constructeur certifiant que son véhicule est conforme au type A. Actuellement des constructeurs français comme RVI ou UNIC signent en moyenne quotidiennement une quinzaine d'attestations permettant la modification du PTAC. Le propriétaire demande alors, avec son attestation à l'appui, une réception à titre isolé de son véhicule et peut ainsi faire modifier auprès des services chargés de délivrer les cartes grises le PTAC de son véhicule.

Bien que la circulaire du 7 août 1972 simplifie considérablement la procédure de modification du PTAC par rapport à la situation créée par l'application de la circulaire du 4 janvier 1956, celle-ci reste encore mal aisée. D'autre part la procédure actuelle n'a plus de justification technique. Bien plus, elle oblige les constructeurs à faire réceptionner préventivement un même véhicule sous un grand nombre de PTAC (donc de types) différents. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui les constructeurs et l'Administration sont unanimes à réclamer une modification de la réglementation de manière à réhabiliter les deux aspects technique et administratif du PTAC et à entériner par une simplification de la procédure le comportement des propriétaires de véhicule face au problème de la modification du PTAC.

- SOUHAITS DE L'ADMINISTRATION ET DES CONSTRUCTEURS FACE AUX PROBLEMES ACTUELS POSES PAR LE POIDS TOTAL AUTORISE EN CHARGE
- EXAMEN DES DIFFICULTES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES SOULEVEES PAR UNE REFORME DE LA REGLEMENTATION -

I - POSITION DU PROBLEME -

Bien que l'état actuel de la réglementation face au problème du poids total autorisé en charge permette encore de résoudre tous les problèmes qui se posent en pratique, il est certain que la situation présente, telle que nous l'avons décrite au paragraphe précédent, n'est pas saine. La procédure actuelle est très compliquée et cette complication ne tire pas sa légitimité de raisons techniques mais de raisons administratives historiques parfois contradictoires qui se sont agrégées petit à petit au cours des années sans que le problème ait été vraiment **reposé**. A présent les constructeurs et l'Administration s'accordent à souhaiter une réforme de la réglementation de manière à supprimer au maximum les contraintes non techniques.

Très schématiquement, les constructeurs souhaitent d'une part que l'on puisse réceptionner un type de véhicule **sous** plusieurs PTAC différents c'est à dire que l'on puisse regrouper en un seul dossier les différents dossiers de réception nécessaires aujourd'hui pour avoir différents PTAC et d'autre part que la modification du PTAC d'un véhicule existant ne se fasse plus nécessairement au prix d'une attestation du constructeur et d'une réception à titre isolé.

L'Administration, de son côté, verrait également ses tâches simplifiées par l'adoption d'une telle réforme. Néanmoins sa principale préoccupation doit être de simplifier la procédure tout en maintenant la sécurité des véhicules à son niveau actuel et en faisant en sorte que la nouvelle réglementation ne permette pas plus de fraudes qu'auparavant. Plus précisément, l'Administration ne pourra proposer une nouvelle procédure que si elle conserve les contraintes techniques de l'ancienne en simplifiant la partie purement administrative.

.../...

On a vu au paragraphe précédent que la principale source des difficultés actuelles était une confusion, progressivement apparue au cours des années, entre l'aspect technique et l'aspect administratif et réglementaire du PTAC. L'idée de base consisterait donc à réhabiliter au moins implicitement la ~~distinction~~ distinction entre ces deux aspects en conservant au sein d'un même type un PTAC technique unique (au sens de l'interprétation actuelle de l'article R 54) mais en proposant plusieurs PTAC administratifs possibles. Comme nous le verrons avant longtemps, ceci va poser le problème de la définition du type vis à vis de la nouvelle réglementation, c'est à dire de la définition des caractéristiques techniques invariables et ~~de celles qui dépendent au contraire du PTAC~~ administratif.

D'ores et déjà nous proposons les définitions suivantes :

- On appellera poids maximal admissible autorisé (PMAA) la borne inférieure entre le poids maximal techniquement admissible (déclaré par le constructeur conformément à l'article R 54) et le poids maximal admis par l'Administration afin de limiter l'endommagement des chaussées (Art. R 55). Le PMAA correspond donc à la notion purement technique de PTAC et il semble naturel d'admettre qu'il sera unique au sein d'un type et caractéristique du type. On aura une définition analogue pour le poids total roulant admissible autorisé (PTRAA).

- En revanche, on appellera poids total autorisé en charge (PTAC) la borne inférieure entre le PMAA (unique pour un type) et le poids "fiscalement admissible" ou "administrativement admissible" par le propriétaire du véhicule. Dans ces conditions, le PTAC n'a plus de raisons d'être unique au sein d'un type puisqu'il dépendra de l'utilisation particulière de chaque véhicule. Il est cependant évident que le dépassement réel du PTAC déclaré et ce même dans la limite du PMAA constituera une infraction au Code de la Route (Art R 238) dans la mesure où, si la sécurité propre du véhicule n'est pas à mettre en cause, l'endommagement des chaussées sera supérieur à celui prévu par la taxe à l'essieu et où l'utilisateur ne sera plus en règle avec les règlements en vigueur (licences de transport, permis de conduire, limitation de vitesse, restriction de circulation etc...). Une définition analogue sera appliquée au poids total roulant autorisé (PTRA).

Le principe de la modification de la réglementation serait donc le suivant : à un type donné, on associerait un PMAA et un PTRAA uniques tout en prévoyant pour l'immatriculation plusieurs PTAC ou couples PTAC-PTRA (dans le cas d'un véhicule automobile susceptible de tirer des remorques ou des semi-remorques). L'utilisateur choisirait alors, parmi ceux qui sont proposés, le PTAC ou le couple PTAC-PTRA qui lui convient, en ayant la possibilité en cas de changement d'utilisation du véhicule de modifier sans trop de difficultés le PTAC ou le couple PTAC-PTRA.

Dans un premier temps, la nouvelle procédure ne concernerait que les véhicules de transport de marchandises ainsi que leurs remorques et semi-remorques dont le PTAC serait supérieur à 3,5 t. Il y a à ceci deux raisons. La première est que la possibilité de faire immatriculer un même véhicule à différents PTAC n'intéresse pratiquement que les transports de marchandises. Pour les transports en commun de personnes, la modification du PTAC correspond à une modification du nombre de personnes transportables, ce qui suppose des aménagements importants et une transformation physique du véhicule. Il n'apparaît donc pas nécessaire de modifier la procédure actuelle, la modification du nombre de personnes transportables devant toujours se faire sous le contrôle de l'Administration. En ce qui concerne la restriction aux PTAC supérieurs à 3,5 t, elle s'impose d'elle-même puisque d'une part la frontière de 3,5 t correspond à un changement du genre du véhicule - au sein du type, on désire conserver l'unité du genre - (camionnette/camion) et que d'autre part en dessous de 3,5 t il n'y a pas de règles administratives qui rendent souhaitable le détachement. La deuxième est qu'il paraît indispensable de limiter au départ la portée de la réforme afin de diminuer les conséquences des effets imprévisibles.

Ceci étant, examinons à présent les difficultés que peut soulever la réforme proposée.

II - DIFFICULTES SOULEVEES PAR LE PROJET DE REFORME DE LA REGLEMENTATION -

Elles sont de trois ordres et concernent respectivement les longueurs carrossables, le freinage et les plaques et inscriptions réglementaires.

1) Les longueurs carrossables :

Un véhicule de transport de marchandises est généralement construit en deux étapes : le constructeur automobile fabrique un châssis et le carrossier y ajoute ensuite, selon les désirs de l'utilisateur, une carrosserie ou des aménagements spéciaux. Les caractéristiques de la carrosserie ou des aménagements doivent être compatibles avec les données techniques du châssis. Plus précisément la position longitudinale du centre de gravité de la charge va dépendre du PTAC du véhicule (supposé variable), du poids à vide du véhicule et des charges maximales admissibles sur chaque essieu. La position la plus avancée de la charge correspond à une charge maximum sur l'essieu avant ; la position la plus reculée à une charge maximum sur le ou les essieux arrières. Dans le premier cas on aura la carrosserie la plus courte possible, dans le second la plus longue possible. (cf. Annexe 6). Actuellement le même châssis réceptionné à des PTAC différents par exemple P et P' avec P' inférieur à P mais dont les charges maximales admissibles par essieu sont les mêmes aura des positions extrêmes de centre de gravité de la charge différentes, l'intervalle correspondant à P' incluant l'intervalle correspondant à P (cf annexe 6). Ainsi, à charges maximales par essieu constantes, la carrosserie pourra être d'autant plus longue que le PTAC est plus faible. C'est ce que l'on constate d'ailleurs souvent en pratique.

Les charges maximales par essieu conditionnent la dimension des pneumatiques et il pourrait être souhaité, pour des raisons économiques, que les charges maximales par essieu diminuent quand le PTAC diminue. Il faut alors noter que dans ce cas, les charges maximales admissibles diminuant, l'intervalle encadrant les différentes positions possibles du centre de gravité de la charge diminue corrélativement.

Les positions extrêmes du centre de gravité de la charge (cf Annexe 6) ne dépendent, à géométrie de châssis donné, que du rapport des "réactions normales maximales de carrossage" (définies dans l'Annexe 6) à la charge utile. Ainsi, on peut augmenter l'intervalle possible pour le centre de gravité de la charge en diminuant le PTAC tout en maintenant les mêmes charges maximales admissibles par essieu ; en revanche si on veut diminuer les charges maximales admissibles par essieu avec le PTAC de manière à pouvoir utiliser des pneumatiques moins coûteux, on diminue d'autant l'intervalle possible pour le centre de gravité de la charge.

Les grandeurs, "intervalle possible pour le centre de gravité de la charge" et "charges maximales admissibles par essieu" (donc dimension des pneumatiques) varient en sens contraire. Par ailleurs, nous allons voir que pour des considérations de freinage du véhicule, il sera difficile d'admettre que ces deux grandeurs puissent varier toutes deux au sein d'un même type avec plusieurs PTAC différents. Il faudra alors choisir quelle sera la grandeur invariable caractéristique du type.

2) Freinage :

Le freinage des véhicules de transport de marchandises est réglementé par les articles R 79 à R 81 du Code de la Route. L'arrêté du 18 août 1955 modifié essentiellement par les arrêtés du 26 septembre 1974 et du 21 novembre 1975 qui visent à introduire dans la réglementation nationale les prescriptions CEE des directives 71/320 et 75/524, indique les conditions d'application.

Schématiquement la réglementation actuelle sur le freinage des véhicules a deux aspects distincts :

- Performances de freinage selon la directive 71/320/CEE modifiée par la directive 74/132/CEE
- Répartition de l'adhérence entre les essieux (l'adhérence représente le rapport de la force de traînée à la réaction normale) et prescriptions de performances minimales en cas d'adhérence réduite (ici coefficient de frottement pneumatique-chaussée réduit). Directive 75/524/CEE ou arrêté du 21 novembre 1975.

Nous ne reviendrons pas ici sur la question des performances de freinage. Il s'agit de prescriptions classiques qui visent à s'assurer que pour différentes vitesses et quel que soit le chargement du véhicule, les distances de freinage ne dépassent pas certaines limites. Ce point particulier ne soulève pas de difficultés spéciales pour le problème que nous nous posons.

La directive 75/524/CEE (dont le contenu technique est repris par l'arrêté du 21 novembre 1975) est plus originale et mérite quelques explications. Le freinage d'un véhicule est obtenu par mise en action du système de freinage qui crée un couple résistant sur les essieux.

Ce couple résistant se transmet à la route par des forces de traînées parallèles au sol et appliquées au point de contact sol-roue. Ce sont ces forces de traînée qui assurent le freinage du véhicule. Le taux de freinage du véhicule (rapport de la décélération du véhicule à l'accélération de la pesanteur) est donc le quotient de la somme des forces de traînée s'exerçant à la périphérie des roues par le poids réel du véhicule. Ainsi les performances de freinage ne visent qu'à imposer une traînée globale minimale sans imposer de règles particulières quant à la répartition des forces de traînée sur les différents essieux. Mais l'expérience et le calcul montrent que cette répartition influe sur la qualité du freinage. En effet, lorsque l'adhérence (rapport de la force de traînée à la réaction normale) devient égale au coefficient de frottement entre la roue et la chaussée, la roue se bloque et se met à glisser. Dans ces conditions, on peut montrer que si le blocage des roues arrière survient avant celui des roues avant, il y a instabilité dynamique du véhicule qui tend à faire un "tête à queue". Il est donc souhaitable de répartir les efforts de traînée entre les différents essieux, de manière à ce qu'en cas de blocage des roues les roues avant se bloquent avant les roues arrière. Voilà schématiquement les prescriptions de la directive 75/524/CEE, que nous avons reportées de manière synthétique en Annexe 7. La prescription B 1 correspond à ce que nous venons d'indiquer. Le législateur a cependant prévu que si le véhicule ne pouvait pas satisfaire la prescription B 1, il était équivalent qu'il satisfasse la prescription B 2. Cette dernière est beaucoup moins intuitive et résulte en fait d'un compromis. La prescription A, quant à elle, vise à assurer dans des conditions d'adhérence réduite (route mouillée par exemple) un taux de freinage minimum sans qu'il y ait dérapage. On impose en effet aux courbes d'adhérence d'être à droite de la droite d'équation $k = (z + 0,07)/0,85$ ce qui signifie que le taux de freinage minimum que l'on peut obtenir sans dérapage est supérieur à $0,1 + 0,85 (k - 0,2)$. (On commence à voir apparaître sur le marché des dispositifs anti-bloqueurs de roues qui empêchent le blocage des roues en diminuant automatiquement, lorsque cela devient nécessaire, la pression sur le système de freinage. Pour des véhicules équipés de tels dispositifs les prescriptions de la directive n'ont théoriquement plus lieu d'être. Cependant, ces dispositifs sont encore à l'heure actuelle au stade expérimental et en l'absence de cahier des charges qui définirait leurs performances minimales, il est encore nécessaire d'équiper les véhicules munis d'appareils anti-bloqueurs de dispositifs de freinage traditionnels).

En pratique, la traînée de freinage sur un essieu est à peu près proportionnelle à la pression envoyée dans le dispositif de freinage. Par ailleurs au moment du freinage, il y a accroissement de la réaction normale sur l'essieu avant et diminution de la réaction normale sur l'essieu arrière (le véhicule "pique" vers l'avant), l'accroissement et la diminution étant égaux entre eux et proportionnels aux taux de freinage. Pour satisfaire les prescriptions de la directive, il est donc nécessaire de moduler le freinage en imposant généralement un effort de traînée beaucoup plus important sur l'essieu avant que sur l'essieu arrière et donc d'avoir une pression sur les freins arrière plus faible que sur les freins avant, l'écart étant d'autant plus grand que le véhicule est moins chargé. Pour ce faire on utilise un correcteur de freinage qui module la pression envoyée sur l'essieu arrière un fonction de la réaction normale (mesurée par le débattement de la suspension) sur cet essieu.

L'application correcte de la directive supposerait bien évidemment que l'on vérifie ses prescriptions pour tous les cas de chargement possibles. En pratique la directive demande que l'on ne vérifie les prescriptions en matière d'adhérence que dans deux cas, le véhicule à vide et le véhicule à son poids maximal (notion inconnue du Code de la Route français). De plus, lorsqu'à poids donné plusieurs cas de chargement sont possibles on prend la configuration où l'essieu avant est le plus chargé (essieu arrière le moins chargé), configuration qui conduit au cas-enveloppe le plus défavorable.

Par poids maximal, la directive entend poids maximal techniquement admissible qui peut-être supérieur au poids maximal autorisé. C'est l'acception retenue par l'Administration française. En revanche l'Administration allemande ou l'Administration hollandaise voient dans le poids maximal le PTAC du véhicule. Ceci paraît quelque peu curieux dans la mesure où la directive a sans doute voulu introduire cette notion de poids maximal pour éviter de refaire les calculs d'un pays à l'autre tant que les limites administratives pour les poids restent spécifiques à chaque pays.

Il n'y a aucune raison, et l'on connaît d'ailleurs des exemples, pour que, dès lors que les courbes à vide et en charge sont satisfaisantes, les courbes correspondant à un chargement partiel soient également en accord avec la directive, (certains véhicules à deux essieux vendus en France et en RFA doivent avoir, bien qu'étant techniquement identiques, des réglages de correcteurs différents dans la mesure où le poids maximal sera de 19 t en France et de 16 t en Allemagne (voir plus haut).

En pratique, la directive admet alors implicitement que le freinage en cas de chargement partiel est "suffisamment" satisfaisant si le freinage à vide et en charge le sont. C'est une doctrine cohérente puisqu'en fait les prescriptions de la directive sont plus qualitatives que quantitatives.

En résumé, la doctrine française est la suivante : dès lors qu'un véhicule satisfait les prescriptions de la directive à vide et au poids maximal techniquement admissible, on considère que ce véhicule est conforme à la réglementation pour tous les états de chargement partiel. En particulier, lorsqu'un même véhicule est réceptionné sous différents types à plusieurs PTAC différents (voir plus haut), on ne fournit qu'un calcul de répartition d'adhérence au poids maximal techniquement admissible, les différents PTAC étant alors considérés comme des cas de chargement partiel.

Ceci étant, il paraît donc possible, puisqu'en conformité avec la doctrine actuelle, de faire réceptionner un même véhicule sous un seul type, à plusieurs PTAC différents, à condition de s'assurer que les PTAC inférieurs au poids maximal techniquement admissible correspondent bien à des états de chargement partiel du véhicule.

Pour rester dans le cadre d'un chargement partiel pour les PTAC inférieurs au poids maximal techniquement admissible (en pratique inférieurs au PMAA), il faut que l'intervalle possible pour le centre de gravité de la charge soit donné une fois pour toutes au sein d'un même type (cf paragraphe sur les longueurs carrossables). On s'oriente donc vers une définition du type qui correspond à un intervalle possible pour le centre de gravité de la charge, défini une fois pour toutes (et donc une fourchette de carrossage définie une fois pour toutes) et des charges maximales admissibles sur les essieux qui diminuent avec le PTAC. Ces dispositions générales seront précisées au chapitre suivant. Signalons d'ores et déjà que dans ces conditions et conformément à ce que nous venons d'expliquer, la conformité du véhicule vis à vis des dispositions concernant le freinage ne poserait plus de problèmes dès lors que le véhicule satisfait les prescriptions de la directive 75/524/CEE à vide et au PMAA.

3) Plaques et inscriptions réglementaires :

Elles résultent des dispositions de l'article R 97 (plaque du constructeur indiquant en particulier le PTAC et le PTR A) et de l'article R 98 qui oblige à faire figurer entre autres, le PTAC à la droite du véhicule. L'application de l'article R 98 ne pose pas de problème si sous un seul type on a plusieurs PTAC ; le propriétaire du véhicule pourra facilement modifier les inscriptions sur son véhicule dès que le PTAC change.

La plaque du constructeur soulève en revanche plus de difficultés Elle doit indiquer conformément à l'article R 97 le PTAC et le PTR A du véhicule, ces deux grandeurs servant lors des contrôles routiers de la police. En cas de réception d'un véhicule sous un seul type avec plusieurs PTAC ou couples PTAC-PTR A différents, l'article R 97 peut laisser sous-entendre que la plaque du constructeur devra indiquer le PTAC et le PTR A retenus pour la première immatriculation. En cas de modification du PTAC ou du PTR A de son véhicule, le propriétaire devrait donc faire apposer à proximité de la plaque du constructeur une plaque additionnelle indiquant le nouveau couple PTAC-PTR A. Une telle manière de procéder est évidemment lourde et difficile à mettre en oeuvre pratiquement. Par ailleurs, quand l'article R 97 a été rédigé (10 juillet 1954) le PTAC révélait une signification uniquement technique, signification que nous souhaitons à présent attribuer au PMAA. Il paraît donc envisageable, grâce à cette interprétation de l'article R 97, que la plaque du constructeur indique non le PTAC et le PTR A mais le PTAC maximum et le PTR A maximum pour le type (PMAA et PTR AA). Cela aurait un triple avantage. D'abord, on aurait une plaque de constructeur identique pour tous les véhicules d'un même type. Ensuite faire figurer le PMAA (technique) à la place du PTAC (technique et administratif) serait sans doute plus conforme à l'esprit de l'article R 97. Enfin, les modifications de poids au cours de la vie du véhicule n'auraient plus besoin d'être subordonnées à la position d'une plaque additionnelle faisant figurer les nouveaux poids retenus.

Si lors d'un contrôle routier on constate un désaccord entre les inscriptions de la plaque du constructeur et les mentions de la carte grise, il est admis que ce sont ces dernières qui font foi. Porter le PMAA et le PTR AA sur la plaque du constructeur ne risque donc pas de soulever trop de difficultés pratiques puisque la carte grise continuera de mentionner le PTAC et le PTR A, poids réels à ne pas dépasser compte-tenu du niveau de contraintes administratives choisi lors de l'immatriculation par le propriétaire du véhicule (taxe à l'essieu, vitesses limites, restrictions de circulation etc...).

En ce qui concerne la plaque de constructeur européenne (directive 76/114/CEE) obligatoire en France à partir du 1er octobre 1981 (arrêté du 24 novembre 1978), il conviendra sans doute de retenir une doctrine analogue.

o

o

o

- PROJET POUR UNE REFORME DE LA PROCEDURE DE RECEPTION
DES VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES -

- DISPOSITIONS GENERALES ET PROJET DE TEXTE REGLEMENTAIRE -

I - INTRODUCTION ET DISPOSITIONS GENERALES -

Dans le chapitre précédent nous avons indiqué sous quelles conditions il serait intéressant de faire réceptionner un véhicule de transport de marchandises sous un seul type à plusieurs PTAC ou couple PTAC-PTRA différents et nous avons indiqué les domaines où il pourrait y avoir des difficultés: longueurs carrossables et charges maximales par essieu, freinage, plaque réglementaire. Nous avons également explicité les difficultés inhérentes à chacun de ces domaines. Dans ce chapitre, nous allons montrer comment on peut proposer une solution au problème que nous nous étions posé sans nuire à la sécurité des véhicules et en allégeant les formalités administratives.

A un type de véhicule donné, on associe un poids maximal admissible autorisé (PMAA) et un poids total roulant admissible autorisé (PTRAA) uniques. Ces grandeurs correspondent à la notion classique et purement technique de PTAC et de PTRA. Ce sont les plus grandes valeurs techniquement admissibles vis à vis de la constitution générale du véhicule et vis à vis de l'endommagement des chaussées et des infrastructures routières.

Si un véhicule de PTAC donné peut être considéré comme un cas de chargement partiel du véhicule au PMAA, ce dernier étant supposé satisfaire les dispositions du Code de la Route en matière de freinage, nous avons vu au chapitre précédent que le véhicule plus léger est aussi acceptable. S'il en est ainsi cela implique que, quel que soit le PTAC inférieur au PMAA, le centre de gravité de la charge reste compris dans les limites admissibles techniquement pour le véhicule pris au PMAA. Toute disposition différente serait contraire à la doctrine retenue par l'Administration française vis à vis des prescriptions de l'arrêté du 21 novembre 1975 (directive 75/524/CEE) et nécessiterait que l'on refasse les essais et les calculs de répartition d'adhérence pour tous les PTAC inférieurs au PMAA.

Bien plus, il est vraisemblable (et l'on connaît des exemples) que si l'on conserve la même charge maximale admissible sur l'essieu avant quel que soit le PTAC, ce qui revient à dire que l'on peut avancer le centre de gravité de la charge au fur et à mesure que l'on diminue le PTAC, le véhicule dont le PTAC est inférieur au PMAA ne satisfait plus les dispositions sur le freinage. Une telle solution semble donc à exclure.

Par ailleurs, les charges maximales admissibles par essieu ont une double signification. Elles indiquent d'abord la charge qu'il ne faut pas dépasser pour ne pas endommager les essieux et la suspension du véhicule; elles indiquent ensuite et surtout la charge qu'il est souhaitable de ne pas dépasser, à PTAC donné, afin de ne pas avoir sur les essieux une répartition déséquilibrée des charges qui pourrait compromettre la stabilité du véhicule. En ce sens, la solution qui consisterait à garder au sein du type et quel que soit le PTAC, les mêmes charges maximales admissibles par essieu a été exclue. Cette remarque est complémentaire de la précédente.

Ceci nous amène tout naturellement à admettre qu'il ne sera possible de réceptionner un même véhicule sous différents PTAC qu'à condition que le véhicule dont le PTAC est inférieur au PMAA puisse être considéré comme le véhicule le plus lourd partiellement chargé.

Dans ces conditions on donne une unité géométrique au type (géométrie du véhicule le plus lourd) et dès lors que le véhicule le plus lourd est conforme à la réglementation en matière de freinage, tous les véhicules de poids inférieurs le sont également.

Le fait que l'on donne une unité géométrique au type entraîne en particulier que le centre de gravité de la charge devra pour tous les PTAC possibles rester compris entre deux positions extrêmes, définies une fois pour toutes (hypothèse du chargement partiel). Bien entendu, les longueurs extrêmes possibles pour le carrossage (minimum et maximum) sont alors définies une fois pour toutes et ne dépendent plus du PTAC d'utilisation. Ceci peut évidemment pénaliser les utilisateurs éventuels qui souhaiteraient disposer d'une carrosserie d'autant plus longue que le PTAC est plus faible (hypothèse de la charge maximale admissible par essieu constante); cependant, cette possibilité ne pourra être admise qu'au prix de la création d'un nouveau type, avec en particulier de nouveaux calculs de répartition de freinage.

Conserver l'unité géométrique au sein du type présente cependant deux autres avantages non négligeables. D'une part on n'aura pas de problème pratique en cas de modification du PTAC au cours de la vie du véhicule, la vérification de la conformité de la longueur de la carrosserie avec le nouveau PTAC devenant inutile. D'autre part les charges maximales admissibles par essieu diminueront en fonction du PTAC ce qui permettra d'utiliser pour des PTAC plus faibles des pneumatiques plus petits donc moins coûteux. Une telle possibilité n'est évidemment pas possible si l'on conserve au sein du type les mêmes charges maximales admissibles sur les essieux. On rappelle en effet que ce sont elles qui conditionnent les dimensions des pneumatiques.

La définition du type respectera donc les trois principes suivants :

- unité de genre :

- unité géométrique: Tous les véhicules à PTAC inférieurs au PMAA seront des cas de chargement partiel du véhicule le plus lourd. La vérification de la conformité du type avec les dispositions du Code de la Route, en particulier en matière de freinage, n'aura à se faire que sur le véhicule le plus lourd (PMAA-PTRAA), les autres véhicules étant alors automatiquement conformes. (En prenant l'hypothèse de l'unité géométrique du type, on diminue ~~avec le~~ PTAC les charges maximales admissibles par essieu et donc les rayons sous charge des pneumatiques (Plus le PTAC est petit, plus les pneumatiques le sont également). Ceci conduit à abaisser la hauteur du centre de gravité du véhicule avec le PTAC par rapport à ce qu'elle serait si on conservait quel que soit le PTAC des pneumatiques identiques. En fait cela ne pose pas de problèmes vis à vis des prescriptions de l'arrêté du 21 novembre 1975 (directive 75/524/CEE) puisque dès lors que le véhicule est conforme pour une hauteur de centre de gravité donné, il est automatiquement conforme si le centre de gravité s'abaisse).

- unité technique: il ne devra rigoureusement y avoir aucune différence technique entre les véhicules du type même s'ils doivent être immatriculés à des PTAC différents. En particulier le système de freinage et de correction de freinage, y compris le réglage, sera le même pour tous les véhicules du type. Bien que les charges maximales admissibles par essieu diminuent avec le PTAC (hypothèse de l'unité géométrique) les dispositifs de suspension resteront identiques au sein du type et compatibles avec le PMAA.

Sous ces seules conditions, il est possible sans nuire à la sécurité d'alléger les procédures de réception des véhicules de transport de marchandises en réceptionnant sous un seul type des véhicules dont le PTAC peut varier.

En cas de modification du PTAC ou du couple PTAC-PTRA au cours de la vie du véhicule, il suffira de vérifier les points suivants :

- conformité des pneumatiques avec le nouveau PTAC (qui conditionne les charges maximales admissibles par essieu).
- vérification que le dispositif de freinage assure au nouveau PTAC ou couple PTAC-PTRA demandé, les prescriptions minimales de performances telles qu'elles sont indiquées dans l'arrêté du 13 août 1955.
- conformité des inscriptions réglementaires avec le nouveau PTAC (cf chapitre précédent).

Il s'agit d'un contrôle technique relativement simple qui pourra être effectué lors d'une visite technique périodique du véhicule ; la nouvelle procédure que nous proposons ici s'applique en effet à des véhicules soumis à contrôle technique périodique (arrêté du 13 avril 1974)

II - PROJET POUR UNE MODIFICATION DE LA REGLEMENTATION -

Nous donnons ci-après un projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules. Ce projet d'arrêté reprend les principes généraux auxquels notre raisonnement nous a conduits après que nous nous étions posé la question de savoir s'il était possible, afin d'alléger les contraintes administratives actuelles des usagers, des constructeurs et de l'Administration, de faire réceptionner sous un seul type un véhicule de transport de marchandises à plusieurs PTAC ou couple PTAC-PTRA différents.

Il est important de signaler que cet arrêté n'intervient qu'au stade de la réception des véhicules de transport de marchandises et n'influe nullement sur d'autres réglementations. Il permet un allègement des tâches administratives, y compris lors d'une modification de poids, sans avoir de répercussion ni sur la sécurité générale ni sur les autres réglementations telles que la fiscalité des véhicules, les permis de conduire, les licences de transport. Il s'agit uniquement d'une réhabilitation "de jure" de la distinction entre la notion technique de poids (PMAA et PTRAA) et la notion technico-administrative (PTAC-PTRA). L'arrêté n'a d'autre but que d'offrir une procédure plus simple que celle qui existe actuellement, et qui dans

les faits soit en meilleur accord avec l'ensemble des autres réglementations sur les véhicules de transport de marchandises (cf chapitre 3). Par ailleurs cet arrêté n'interdira nullement à quiconque Le jugera opportun de continuer de se conformer à l'avenir à la procédure actuellement en vigueur.

1) Projet

A R R E T E du...

modifiant l'arrêté du 19 juillet 1954
relatif à la réception des véhicules

Le Ministre des transports,

Vu le code de la route et notamment ses articles R 54, R 97, R 98
R 106,

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

Vu l'arrêté du 18 août 1955 modifié relatif au freinage des véhicules,

Sur la proposition du directeur des routes et de la circulation routière,

A R R E T E :

Art 1er : Le présent arrêté modifie l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules en ce qui concerne les véhicules destinés au transport de marchandises ainsi que leurs remorques et semi-remorques, lorsque le poids total autorisé en charge de ces véhicules est supérieur à 3,5 tonnes.

Définitions :

Art 2 : - Le poids total autorisé en charge (PTAC), le poids total roulant autorisé (PTRA), le poids maximal admissible, et le poids total roulant admissible sont définis conformément à l'article R 54 du code de la route.

- Le poids maximal admissible autorisé (PMAA) est déterminé par le Service des Mines lors de la réception du véhicule dans la limite du poids maximal admissible déclaré par le constructeur.

- Le poids total roulant admissible autorisé (PTRA) est déterminé par le Service des Mines lors de la réception du véhicule dans la limite du poids total roulant admissible déclaré par le constructeur.

Dispositions générales :

Art 3 : Le constructeur d'un véhicule dont la catégorie est mentionnée ci-dessus, peut proposer la réception par type de ce véhicule, sous un seul type, à plusieurs PTAC ou couples PTAC-PTRA différents, les PTAC et les PTRAs n'excédant pas respectivement le PMAA et le PTRA.

.../...

Toutes les caractéristiques techniques doivent être constantes pour tous les véhicules du type quels que soient les PTAC ou les couples PTAC-PTRA proposés. En particulier, les dispositifs de suspension, de freinage et de correction de freinage devront être identiques quels que soient les véhicules du type. La projection verticale sur un plan perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du véhicule, du centre de gravité de la charge utile devra toujours, pour tous les véhicules du type et quel que soit le PTAC, être comprise entre deux positions extrêmes définies une fois pour toutes et caractéristiques du type ; ces deux positions extrêmes seront repérées par leur distance à la projection verticale de l'axe de l'essieu avant sur le plan de projection défini ci-dessus. Elles permettront de déterminer pour chaque PTAC, les charges maximales admissibles sur chaque essieu et les caractéristiques des pneumatiques.

Le Service des Mines ne pourra, lors de la réception, que retenir les PTAC ou les couples PTAC-PTRA pour lesquels le véhicule est en conformité avec les dispositions du code de la route et des textes pris en son application.

Les procès verbaux d'essais et les notes de calcul destinés à prouver la conformité du véhicule seront faits aux PMAA et PTRAA.

La notice descriptive et le certificat de conformité devront faire apparaître clairement tous les PTAC ou couples PTAC-PTRA retenus. Devront également figurer pour tous les PTAC ou couples PTAC-PTRA les charges maximales admissibles par essieu et les caractéristiques des pneumatiques, suivant le modèle de l'annexe I.

La plaque du constructeur indiquera le plus grand PTAC et le plus grand PTRA du type.

Art 4 : Les écarts entre poids successifs doivent être au moins égaux à :

- 100 kg pour les PMAA supérieurs à 3,5 t et n'excédant pas 6 t.

- 200 kg pour les PMAA supérieurs à 6 t.

De plus, le nombre de PTAC ou de couples PTAC-PTRA retenus pour un type de véhicule, ne pourra excéder 10.

Première mise en circulation du véhicule :

Art 5 : Lors de l'immatriculation d'un véhicule neuf, les deux exemplaires du certificat de conformité présentés pour l'immatriculation ne doivent comporter qu'un PTAC ou couple PTAC-PTRA suivant le modèle de l'annexe II. Le choix du PTAC ou du couple PTAC-PTRA doit être réalisé par le constructeur en accord avec le propriétaire du véhicule concerné.

.../...

Modification des poids des véhicules existants :

Art 6 : Lors de la modification du certificat d'immatriculation ayant pour objet le seul changement du PTAC ou du couple PTAC-PTRA, le propriétaire du véhicule devra présenter aux services chargés de délivrer les certificats d'immatriculation :

- a) une déclaration fournie par le propriétaire du véhicule suivant la formule de l'annexe I de la circulaire du 20 juillet 1954 relative à l'immatriculation des véhicules,
- b) le certificat d'immatriculation (carte grise),
- c) une attestation délivrée par le Service des Mines à l'occasion d'une visite technique périodique, datant de moins de trois mois, et autorisant la modification de poids en indiquant le nouveau PTAC ou couple PTAC-PTRA.

Ceux-ci ne pourront être choisis que parmi ceux figurant explicitement sur la notice descriptive du véhicule, dans la limite de ceux compatibles avec les caractéristiques techniques et l'utilisation actuelles du véhicule.

Dans ces conditions, la modification du PTAC ou du couple PTAC-PTRA, telle qu'elle est décrite plus haut, ne devra pas être considérée comme une modification notable au sens de l'article R 106 du code de la route et le changement de poids se fera sans nouvelle réception du véhicule.

Le Service des Mines ne pourra délivrer l'attestation mentionnée ci-dessus qu'après s'être assuré que le véhicule est muni des pneumatiques correspondant au nouveau PTAC choisi et qu'il satisfait les prescriptions de l'arrêté du 18 août 1955 sur le freinage pour le PTAC ou le couple PTAC-PTRA demandé.

Il appartiendra aux services chargés de délivrer les certificats d'immatriculation de renvoyer vers le Service des Mines tout propriétaire de véhicule demandant la modification du PTAC ou du couple PTAC-PTRA de son véhicule et ne fournissant pas l'attestation mentionnée plus haut.

Il appartiendra en outre au propriétaire du véhicule, lors du changement du PTAC de son véhicule, de modifier en conséquence les inscriptions prévues à l'article R 98 du code de la route.

Le Service des Mines sera chargé de vérifier, lors des visites techniques périodiques, le respect des dispositions de l'alinéa précédent.

Art 7 : Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Française.

A N N E X E I

PTAC	:	16 500	:	16 500	:	18 500	:	19 000	:	19 000
	:		:		:		:		:	
PTRA	:	32 000	:	35 000	:	35 000	:	35 000	:	38 000
	:		:		:		:		:	
E. AV	:	5 915	:	5 915	:	6 375	:	6 500	:	6 500
	:		:		:		:		:	
E. AR	:	11 000	:	11 000	:	12 625	:	13 000	:	13 000
	:		:		:		:		:	
Pneus	:	Type A	:	Type A	:	Type B	:	Type B	:	Type B
	:	ou Type B	:	ou Type B	:		:		:	
	:		:		:		:		:	
	:		:		:		:		:	

A N N E X E II

PTAC	:	16 500	:	16 500	:	18 500	:	19 000	:	19 000
	:		:		:		:		:	
PTRA	:	32 000	:	35 000	:	35 000	:	35 000	:	38 000
	:		:		:		:		:	
E. AV	:	5 915	:	5 915	:	6 375	:	6 500	:	6 500
	:		:		:		:		:	
E. AR	:	11 000	:	11 000	:	12 625	:	13 000	:	13 000
	:		:		:		:		:	
Pneus	:	Type A	:	Type A	:	Type B	:	Type B	:	Type B
	:	ou Type B	:	ou Type B	:		:		:	
	:		:		:		:		:	
	:		:		:		:		:	

NOTA :

Le projet de texte réglementaire a été rédigé en supposant que, conformément à l'esprit de l'article R 97, il était possible d'indiquer sur la plaque du constructeur non pas le PTAC et le PTR A retenus pour l'immatriculation (notion technique et administrative) mais le plus grand PTAC et le plus grand PTR A du type (notion technique) qui correspondent aux notions traditionnelles de PTAC et de PTR A. Cependant, s'il s'avère impossible de procéder ainsi et qu'il faille en fait indiquer sur la plaque ~~du constructeur le PTAC~~ et le PTR A retenus pour l'immatriculation, nous proposons pour le projet de texte réglementaire la variante suivante :

- a. Le dernier alinéa de l'article 3 est supprimé.
- b. Le dernier alinéa de l'article 5 est remplacé par le ~~texte~~ suivant :
"La plaque du constructeur doit porter, conformément aux dispositions de l'article R 97 du code de la route, le couple PTAC-PTR A retenu.
"Par ailleurs, selon l'article R 98 du code de la route, le PTAC "choisi figurera sur la partie droite du véhicule".
- c. Les deux derniers alinéas de l'article 6 sont ~~supprimés~~.
- d. Il est créé un article 6-1 :

"Art 6-1 : En application des dispositions de l'article R 97 du code de la route, le propriétaire du véhicule sera chargé de faire apposer une plaque additionnelle indiquant le nouveau couple PTAC-PTR A. La plaque additionnelle qui devra présenter les mêmes conditions de résistance que la plaque initiale du constructeur sera apposée à proximité de cette dernière de manière à ce qu'on ne puisse pas voir l'une sans l'autre. En cas de modifications successives, le propriétaire du véhicule devra remplacer l'ancienne plaque additionnelle par une nouvelle de manière à ce qu'il y en ait jamais plus d'une.

" Il appartiendra en outre au propriétaire du véhicule, lors du changement du PTAC de son véhicule, de modifier en conséquence les inscriptions prévues à l'article R 98 du code de la route.

" Le Service des Mines sera chargé de vérifier, lors des visites techniques périodiques, le respect des dispositions du présent article".

2) Commentaires :

L'objet de ce paragraphe est de donner un certain nombre d'explications afin de commenter et de préciser les dispositions et les modalités d'application du projet d'arrêté.

1 - La portée de l'arrêté est, pour le moment, limitée aux véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en chargé dépasse 3,5 t. La raison de cette limitation est rappelons-le double : d'abord, il n'y a guère que les véhicules de transport de marchandises de PTAC supérieur à 3,5 t pour lesquels les utilisateurs peuvent être amenés, pour des raisons fiscales et administratives, à faire immatriculer un même véhicule à différents poids. Pour les autres véhicules, le changement de poids correspond pratiquement toujours à une modification portant sur la structure physique du véhicule et il est souhaitable que cette modification reste subordonnée à un contrôle de l'Administration (réception à titre isolé). Pour ces catégories de véhicule, le PTAC conserve encore essentiellement sa signification technique. La deuxième raison pour laquelle on a été conduit à restreindre le champ d'application de la réforme, est la volonté de minimiser au maximum les conséquences d'éventuels effets pervers imprévisibles, qui pourront être induits par la réforme. (caractère semi-expérimental de la réforme).

2 - Les deux nouvelles notions de PMAA et de PTRAA introduites par le projet d'arrêté doivent être considérées comme les limites techniques et réglementaires (article R 55 du code de la route) des PTAC et des PTRAA possibles pour un véhicule de caractéristiques techniques données. Le PMAA par exemple, est la borne inférieure entre le poids maximal techniquement admissible par constructeur et le poids maximal autorisé par l'article R 55 du code de la route. Le PMAA et le PTRAA sont donc des caractéristiques purement techniques du type de véhicule et sont donc par conséquent uniques. Le PMAA et le PTRAA représentent la conception classique mais dépassée de nos jours de PTAC et de PTRAA (purement technique). Par l'introduction de ces deux nouvelles grandeurs, on sépare les conceptions techniques et administratives de poids, en formalisant la distinction de fait qu'on observe aujourd'hui

- conception technique de poids : PMAA/PTRAA
- conception "administrative" de poids : PTAC/PTRAA

.../...

Le projet d'arrêté permet donc la réception d'un type technique à un seul PMAA ou couple PMAA-PTRAA et l'immatriculation des véhicules du type sous plusieurs PTAC ou couples PTAC-PTRA différents. On retrouve ainsi la dualité : poids technique/poids administratif.

3 - Comme il est dit à l'article 3, la nouvelle procédure ne concernera que les réceptions par type. Pour les réceptions à titre isolé il conviendra de suivre la procédure actuellement en vigueur.

4 - Au sein d'un même type, tous les véhicules doivent être physiquement identiques à l'exception cependant des pneumatiques dont les dimensions dépendent des charges maximales admissibles sur les essieux et donc du PTAC retenu. Tous les véhicules qui appartiennent à un même type devront être conçus, construits et réglés de manière identique.

5 - Au sein d'un type, au sens de l'arrêté proposé il doit y avoir pour tous les véhicules :

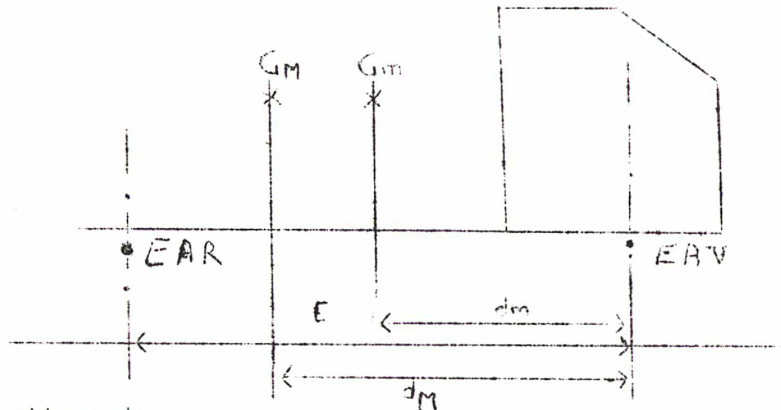
- unité technique : tous les véhicules doivent être physiquement identiques, tels que sont actuellement les véhicules au sein d'un type.

- unité de genre : camion, tracteur routier, remorque, semi-remorque. Cependant, il n'est pas nécessaire de créer au sein d'un même genre autant de types qu'il y a de carrosseries possibles. De plus, par exception à la règle précédente, on pourra réceptionner sous un seul type des chassis nus ou des chassis-cabines même si ces derniers après carrossage deviennent des camions, des véhicules très spéciaux pour usage divers ou encore des véhicules très spéciaux de transport.

- unité géométrique au sens de l'article 3 : "La projection verticale sur un plan perpendiculaire ou plan longitudinal de symétrie du véhicule, du centre de gravité de la charge utile devra toujours, pour tous les véhicules du type et quel que soit le PTAC, être comprise entre deux positions extrêmes définies une fois pour toutes et caractéristiques du type". Dans le cas d'un tracteur routier, les deux positions extrêmes se réduisent à une seule qui correspond à la projection sur le plan de projection défini plus haut, du point d'application de la semi-remorque sur la sellette d'attelage.

6 - Les deux positions extrêmes pour la projection du centre de gravité de la charge utile seront repérées par leur distance à la projection verticale de l'axe de l'essieu avant sur le plan de projection défini à l'article 3 du projet de texte réglementaire.

Elles seront indiquées dans la notice descriptive : d_m , d_M .



E = empattement

G_M, G_m = positions extrêmes possibles pour le centre de gravité de la charge utile

d_M, d_m = distances de la projection verticale de l'axe de l'essieu avant aux projections des positions extrêmes pour le centre de gravité de la charge utile.

Les grandeurs d_m et d_M permettent de calculer les longueurs minimum et maximum de carrosserie. Par exemple, dans le cas d'une charge utile uniformément répartie à l'arrière de la cabine, la longueur minimum (l_m) et la longueur maximum (l_M) de la carrosserie seront :

$$l_m = 2 [d_m - \lambda]$$

$$l_M = 2 [d_M - \lambda]$$

où λ représente la distance entre l'entrée de carrosserie et la droite matérialisant l'axe de l'essieu avant.

7 - Les charges maximales admissibles par essieu sont définies pour chaque PTAC. Elles seront calculées pour chaque PTAC en fonction de d_m et d_M de la manière suivante :

Symboles :

i : indice de l'essieu (i = 1, essieu avant; i = 2, deuxième essieu, etc.)

E : empattement du véhicule

PV : poids à vide du véhicule non carrossé

N_i^0 : réaction normale statique du sol sur l'essieu i, le véhicule étant à vide (non carrossé). ($\sum N_i^0 = PV$)

- N_i^m : charge maximale admissible sur l'essieu i (fonction du PTAC)
 π : poids conventionnel des passagers ; on prend en général $\pi = 150$ kg correspondant à deux passagers de 75 kg chacun.
 e : distance entre la projection de l'axe de l'essieu avant et la projection du centre de gravité des deux passagers (e est compté positivement dans le cas où les passagers sont à l'avant de l'essieu avant).

Dans le cas d'un véhicule à deux essieux (isostatique) on a :

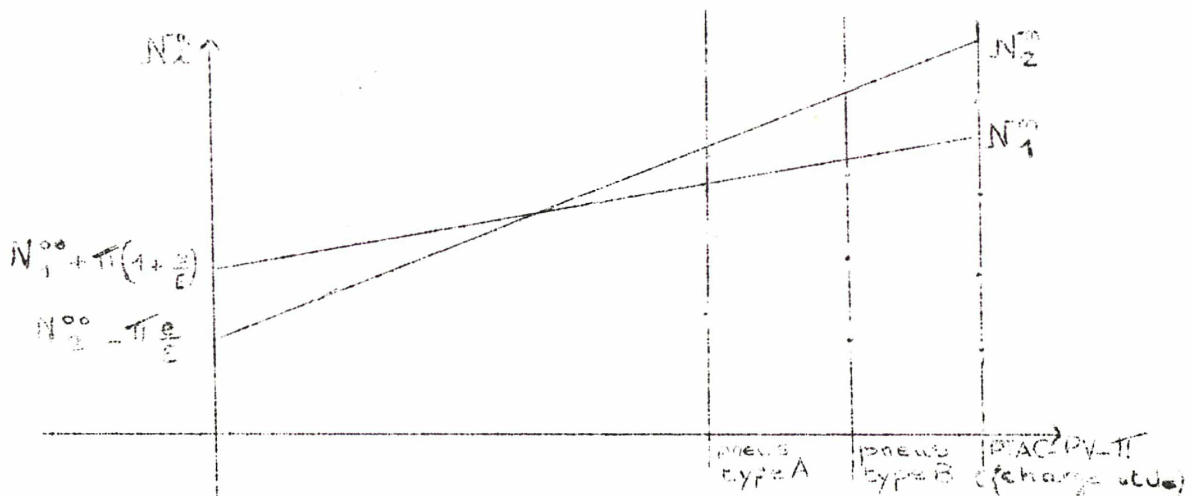
$$N_1^m = N_1^{oo} + \pi \left(1 + \frac{e}{E}\right) + (PTAC - PV - \pi) \left(1 - \frac{dm}{E}\right)$$

$$N_2^m = N_2^{oo} - \pi \frac{e}{E} + (PTAC - PV - \pi) \frac{dm}{E}$$

Dans le cas d'un véhicule à trois essieux ou plus (hyperstatique) il n'est plus possible de donner de formule générale. Les charges maximales admissibles sur chaque essieu seront calculées en fonction des conditions spécifiques d'hyperstaticité du véhicule suivant une méthode analogue. La charge utile dans sa position la plus avancée (respectivement la plus reculée) permettra le calcul de la charge maximale admissible sur le ou les essieux avant (respectivement le ou les essieux arrière).

Il appartiendra au Service des Mines lors de la réception du type de véhicule de vérifier le calcul des charges maximales admissibles sur les essieux et le respect des prescriptions, dans le cas des véhicules à trois essieux ou plus, de l'article R 58 du code de la route.

Les caractéristiques des pneumatiques devront, pour chaque PTAC, être compatibles avec les charges maximales admissibles sur les essieux telles qu'elles auront été calculées comme indiqué plus haut.



8 - L'article 3 précise : "Les procès verbaux d'essais et les notes de calcul destinés à prouver la conformité du véhicule seront faits aux PMAA et au PTRAA". Il s'agit en l'occurrence de vérification des prescriptions concernant le freinage des véhicules où les poids interviennent explicitement. On pourra toutefois, conformément aux indications de l'arrêté du 21 novembre 1975 sur le freinage (directive 75/524) faire les essais de performances et les calculs de répartition d'adhérence aux poids maximaux techniquement admissibles par construction. Ces poids sont évidemment supérieurs ou égaux au PMAA et au PTRAA. Dans ce dernier cas, pour le calcul de la répartition d'adhérence, la charge maximale à prendre en compte sur l'essieu avant (la directive stipule qu'on prend la configuration de charge où l'essieu avant est le plus chargé) devra être celle donnée par les formules précédentes où le PTAC est remplacé par le poids maximal techniquement admissible par construction.

9 - En accord avec les constructeurs de véhicules automobiles et de remorques, la limitation à 10 pour les PTAC ou les couples PTAC-PTRA paraît suffisante. Par ailleurs les intervalles minimaux de poids prévus par l'article 4 doivent permettre de couvrir l'ensemble des cas possibles.

10 - L'article 5 précise que lors de la première immatriculation du véhicule le choix du PTAC ou du couple PTAC-PTRA sera réalisé par le constructeur en accord avec le propriétaire du véhicule concerné. Du fait de l'engagement de la responsabilité du constructeur, ce dernier veillera à ne pas laisser le propriétaire du véhicule choisir lui-même les poids sur les certificats de conformité - un exemplaire remis aux Services chargés de délivrer les cartes grises, un exemplaire conservé par le propriétaire du véhicule - suivant le modèle de l'annexe II. En outre le constructeur est responsable de la bonne adéquation des pneumatiques au PTAC choisi pour la première immatriculation.

11 - La procédure de modification des poids des véhicules existants est très simple dès lors qu'il s'agit de choisir le nouveau PTAC ou couple PTAC-PTRA parmi ceux qui ont été prévus et donc pour lesquels le véhicule a été homologué par le Service des Mines lors de la réception du véhicule. Puisqu'à ce nouveau PTAC ou couple PTAC-PTRA le véhicule est conforme au code de la route, l'autorisation de changement de poids sera subordonnée à la seule vérification des bonnes performances de freinage aux nouveaux poids demandés, à la présence des inscriptions réglementaires (inscriptions prévues par l'article R 98 du code de la route), et à la conformité des pneumatiques avec le nouveau PTAC demandé.

Pour ce dernier point, l'expert chargé du contrôle se référera à la notice descriptive du véhicule à l'exclusion de tout autre document. Ces contrôles, très simples, seront faits à l'occasion d'une visite technique périodique. Il est cependant impératif que pour les essais de freinage, le véhicule se présente chargé au PTAC ou couple PTAC-PTRA demandé.

Le Service des Mines inscrira sur le procès-verbal de visite les poids auxquels auront été faits les essais.

En cas de demande de modification de poids visant à obtenir un PTAC ou un couple PTAC-PTRA non prévu par la notice descriptive, il conviendra d'appliquer les dispositions de la circulaire du 4 janvier 1956, le PTAC ou le PTRA visés par la circulaire étant en l'occurrence remplacés par le PMAA et le PTRAA. De toute façon une réception à titre isolé sera nécessaire.

12 - L'article 6 précise : "Le nouveau PTAC ou couple PTAC-PTRA ne pourra être choisi que parmi ceux figurant explicitement sur la notice descriptive du véhicule dans la limite de ceux compatibles avec les caractéristiques techniques et l'utilisation actuelles du véhicule".

Cette disposition concerne des véhicules un peu spéciaux comme ceux qui portent une grue de manutention derrière la cabine. Il est en effet évident que pour que le véhicule soit conforme au code de la route en particulier en matière de freinage et de répartition d'adhérence, il faut que le centre de gravité de la charge utile reste compris à l'intérieur de l'intervalle (G_M, G_m) . Pour ces véhicules un peu spéciaux ce n'est généralement pas le cas, la grue par exemple portant au-delà de G_m le centre de gravité de la charge quand le véhicule est à vide. Bien entendu on pourrait imaginer de lester le véhicule vers l'arrière de manière à ce que même non chargé le centre de gravité de la charge utile reste au sein de l'intervalle (G_M, G_m) !. Si ce n'est pas le cas, il est théoriquement nécessaire de refaire les calculs de répartition d'adhérence et de vérifier qu'ils conviennent. Afin de faciliter cette situation, un certain nombre de dérogations sont prévues. Ainsi dans le cas des grues derrière cabine, on admet que si le poids total de la grue ne dépasse pas 20 % du PTAC, il n'est pas nécessaire de reprendre les calculs de répartition d'adhérence. Si l'on veut profiter de cette dérogation dans le cas d'une grue de 3 t par exemple, il sera nécessaire de choisir parmi les PTAC possibles, un PTAC supérieur à 15 t. .../...

C'est en ce sens qu'il faut comprendre les restrictions prévues par l'article 6 quant au choix des PTAC de la notice descriptive. Dans les cas particuliers, non couverts par la dérogation, où le centre de gravité de la charge utile est dans certains cas de chargement en dehors de l'intervalle (G_M, G_m), (par exemple avancé par rapport à G_m), il faudra également vérifier que les charges supportées par les essieux (en l'occurrence l'essieu avant) sont compatibles avec les charges maximales admissibles correspondant au PTAC retenu. Dans le cas contraire, il conviendra d'accroître le PTAC et par là même la résistance des pneumatiques. En fait, pour ces véhicules spéciaux, il faudra s'assurer, au moment du choix du PTAC, qu'à celui-ci correspondent des charges maximales admissibles sur les essieux compatibles avec la charge réellement supportée par les essieux. Ainsi on ne pourra retenir que les PTAC qui d'une part ne conduisent pas à un dépassement des charges maximales admissibles sur les essieux et qui d'autre part permettent de profiter de telle ou telle dérogation. Il est évident qu'une dérogation n'est nécessaire que dans la mesure où il existe des cas normaux de chargement pour lesquels le centre de gravité de la charge utile n'est pas compris entre G_m et G_M .

13 - La présence d'un ralentisseur devra être traitée conformément aux dispositions de la circulaire du 4 mars 1959. Les véhicules équipés d'un ralentisseur bénéficient dans la limite de 500 kg d'une dérogation au PTAC figurant sur leur notice descriptive, correspondant au poids en ordre de marche de ce dispositif. La présence d'un ralentisseur n'a pas pour effet de diminuer la charge utile, en conséquence de quoi, on modifie au vu d'une attestation du Service des Mines les indications de PTAC et de poids à vide sur les cartes grises des véhicules en cause.

Le cas des semi-remorques "kangourou" sera traité conformément aux dispositions de la circulaire du 12 janvier 1973.

14 - La circulaire du 7 août 1972 relative à la modification du poids total autorisé en charge des véhicules n'est plus applicable pour les véhicules relevant des dispositions du projet d'arrêté.

Dans la limite des dispositions définies par le projet d'arrêté, les articles 13 et 14 de l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules ainsi que le paragraphe II-4 de la circulaire du 20 juillet 1954 relative à l'immatriculation des véhicules ne devront plus être pris en considération.

L'article 3.4.1 de la circulaire du 19 juillet 1974 n'est pas applicable en ce qui concerne les modifications de poids relevant du projet d'arrêté.

III - CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE -

Dans la seconde partie du dossier, nous avons montré comment au fil des années, le poids total autorisé en charge et le poids total roulant autorisé ont perdu dans les faits leur seule signification technique pour être aussi utilisés comme paramètres de discrimination réglementaire et fiscale. Nous avons ensuite dressé un panorama de la situation actuelle où la non-reconnaissance "de jure" de cette nouvelle signification attachée à la notion de poids en charge conduisait "de facto" à un certain nombre d'absurdités : - multiplication non justifiée techniquement des dossiers de réception par type - procédure longue et difficile en cas de modification purement administrative du poids en charge des véhicules.

La situation paradoxale que nous connaissons aujourd'hui provient de ce que le code de la route n'a pas encore assimilé cette ambivalence. Un des buts de la présente étude (deuxième partie) était donc de proposer une solution permettant de modifier la réglementation actuelle afin de reconnaître par un texte réglementaire la distinction fondamentale qui apparaît aujourd'hui entre l'aspect technique et l'aspect réglementaire de la notion de poids en charge. En ce sens, nous proposons au chapitre 5 un projet d'arrêté ministériel qui, en aménageant la seule procédure de réception des véhicules de transport de marchandises sans toucher aux autres réglementations, permettrait à l'Administration, aux constructeurs, et aux usagers de supprimer bon nombre de contraintes administratives d'origine non techniques en proposant une procédure adaptée aux impératifs actuels.

D'après les constructeurs que nous avons consultés tout au long de la mise au point de ce projet de texte, le nombre de dossiers traités en matière de réception par type des véhicules de transport de marchandises devrait pouvoir, par l'adoption de cette nouvelle procédure, être diminué d'environ 40 à 50 %. Une étude réalisée récemment par le Service des Mines d'Ile de France estime à 635 F le coût réel pour l'Administration d'une réception par type qui est payée 120 F. La diminution attendue du nombre de dossier permettrait une économie annuelle dont l'ordre de grandeur serait environ 250 000 F.

En ce qui concerne les abaissements ou les relèvements de poids éventuels au cours de la vie des véhicules, on devrait être en mesure d'éviter une cinquantaine de réceptions à titre isolé par jour.

Sur ces deux exemples, on se rend immédiatement compte de l'enjeu d'une telle réforme qui n'est de plus qu'un premier pas. En matière de véhicules, il y a encore de nombreux domaines où l'inadéquation des règlements avec les contraintes techniques et économiques conduit également à une multiplication, injustifiée quant au fond, des tâches purement administratives. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans la conclusion générale de ce dossier. Si l'on ne doit retenir qu'une chose à la lecture de cette seconde partie, c'est à notre avis celle-ci : il est impératif que les textes réglementaires s'adaptent au plus vite aux réalités économiques et techniques. Tout retard conduit à des situations paradoxales. L'exemple du problème des poids en charge est de ce point de vue assez éloquent.

o

o

o

- C O N C L U S I O N -

La première partie de cette étude nous a permis de faire connaissance avec les différentes règles de réception et d'homologation en Europe. Nous nous sommes ainsi aperçus de leur complexité et nous avons pu constater que bon nombre de ces règles n'ont maintenant plus qu'un lointain fondement technique. La principale raison en est sans doute une accumulation progressive au cours du temps de réglementations fragmentaires sans que le système ait été repensé dans son ensemble. C'est ainsi qu'en France, il nous paraît possible de simplifier un nombre important de procédures. La seconde partie de ce dossier long en est une illustration dans un cas particulier.

L'expérience que nous avons vécue sur le problème des poids en charge nous a montré que le rôle des constructeurs dans la préparation des textes est essentiel : ils sont parmi les premiers à mettre en évidence les problèmes et leur connaissance du marché leur permet de prévoir les conséquences possibles d'une solution proposée par l'Administration.

Il est bien d'autres domaines que celui des poids en charge où il nous est apparu possible d'apporter des simplifications ; il semblerait par exemple bénéfique de limiter les contraintes que fait peser sur les réceptions techniques la notion de puissance administrative.

Si on tire toutes les conclusions possibles de cette réflexion, on est amené à redéfinir le type de véhicules et ses frontières en privilégiant les aspects techniques du problème par rapport aux aspects administratifs. Les enseignements que nous avons tirés de nos visites à l'étranger peuvent nous y aider. Nous sommes ainsi conduits à proposer comme nouvelles caractéristiques possibles pour un type :

- le constructeur
- le genre (voiture particulière, camionnette, camion, transport en commun de personnes, remorque ...)

.../...

- le modèle commercial
- le poids maximal admissible autorisé et le poids total roulant admissible autorisé (voir deuxième partie du dossier)
- le nombre et la disposition des essieux
- dans une certaine mesure, le châssis, la carrosserie et la suspension.

Par contre, des moteurs différents, des transmissions différentes, des poids totaux autorisés en charge différents pourraient être inclus au sein d'un même type dans des séries différentes.

Nous avons été frappés au cours de nos visites à l'étranger de constater qu'en général l'Administration facturait ses services aux prix réels. Il en résultait une meilleure adéquation des moyens aux besoins et aux ressources réels. L'Administration française en général est régie selon un tout autre système : la non-affectation des ressources aux emplois. A l'heure où les nouveaux économistes doutent de plus en plus de l'opportunité d'une telle pratique, ne serait-il pas temps de reposer le problème?

Description du véhicule JR 2 B 15

Construit par RENAULT VÉHICULES INDUSTRIELS

Siège social : 30, quai Claude-Bernard — 69007 LYON

MARQUE : SAVIEM.
TYPE : JR 2 B 15.
GENRE : Châssis nu ou châssis-cabine pour tracteur routier.
Poids total autorisé en charge : 13 000 kg.
Poids total roulant autorisé : 20 000 kg.
Nombre de places assises (y compris le conducteur) : 3.

I. — CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

Nombre d'essieux et de roues : 2 essieux. — AV. : 2 roues simples. — AR. : 2 roues jumelées.
Pneumatiques : 10 X 22,5 ou similaires.
Roues motrices : AR.
Constitution du châssis : Châssis constitué par des longerons et traverses en tôle d'acier emboutie, assemblés par boulons et rivets, forme droite.
Emplacement et disposition du moteur : Moteur placé au-dessus de l'essieu AV., perpendiculairement aux essieux et monté élastiquement dans les longerons.
Cabine de conduite : Avancée type 870 basculable.

II. — DIMENSIONS ET POIDS

Les dimensions sont exprimées en mètres, les poids en kilogrammes.

Empattement	2,850
Voie AV.	1,801
Voie AR.	1,705
Longueur hors tout :	
Sans ferrures et accessoires	5,020
Avec ferrures et accessoires	5,140
Largeur hors tout	2,270
Porte-à-faux AV.	1,220
Porte-à-faux AR. :	
Sans ferrures et accessoires	0,950
Avec ferrures et accessoires	1,070
Distance entre l'AR. de la cabine et l'axe du pont AR.	2,560
Distance entre l'axe de la sellette et l'axe du pont AR. :	
de	0,300
à	0,474
Ferrures et accessoires	0,120
Garde au sol (véhicule en charge)	0,234
Poids du châssis nu	3 750
Poids du châssis-cabine en ordre de marche (sans conducteur)	3 945
Essieu AV.	2 420
Pont AR.	1 525
Charge maxi sur l'axe de la sellette y compris le coupleur (en fonction de l'avancée de la sellette par rapport à l'axe du pont AR.) :	
de 0,300	8 578
à 0,474	8 845
Poids total autorisé en charge	13 000
Charge maxi admissible sur :	
Essieu AV.	4 100
Pont AR.	9 200
Poids total roulant autorisé	20 000
Les poids des châssis nus et des châssis-cabines en ordre de marche peuvent varier de 4 % environ.	

III. — MOTEUR

Description :

a) Marque : SAVIEM.
Type : 798.
Cycle : 4 temps.
Alésage : 102 mm. — Course : 112 mm. — Cylindrée : 5 488 cm³.
Nombre et disposition des cylindres : 6 en ligne.
Rapport volumétrique de compression : 17/1.
Mode de refroidissement : Eau.
Suralimentation : Par turbocompresseur entraîné par les gaz d'échappement.
Filtre à air : Sec.

Émissions de polluants :

Dispositifs additionnels antifumée : Néant.
Ce véhicule satisfait aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 12 novembre 1963 (modifié en dernier lieu le 3 janvier 1978).
Valeur corrigée du coefficient d'absorption : 2,41 m-1.
Emplacement du symbole de cette valeur : Sur la plaque constructeur.

Alimentation :

Description des tubulures d'admission et de leurs accessoires : Une fois filtré, l'air est aspiré par le turbocompresseur. Celui-ci propulse l'air à travers une tubulure en alliage léger afin de le distribuer dans les différentes chambres de combustion par l'intermédiaire d'un collecteur d'aspiration lui-même en alliage d'aluminium composé de 6 tubulures horizontales se montant sur la culasse du moteur.

Alimentation en carburant : Par pompe d'injection.
Carburant-réservoir : Gas-oil - 130 litres. Sur demande, 200 litres. Ces réservoirs satisfont aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 13 mars 1972.
Système de démarrage à froid : C.A.V. Thermostat pour réchauffage de l'air d'admission.

Distribution :

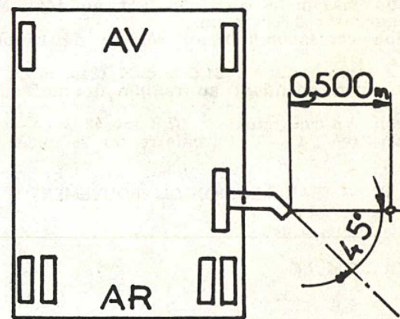
Soupapes en tête et culbuteurs, 1 seul arbre à cames dans carter entraîné par pignons.

Dispositifs d'échappement :

Le collecteur d'échappement, monobloc en fonte ductile brute de coulée comporte 6 tubulures horizontales à travers lesquelles s'échappent les gaz se dirigeant vers le turbocompresseur et une tubulure, sur laquelle se raccorde la canule d'échappement ainsi que le silencieux SAVIEM n° 60 00 351 730.

Niveau sonore général : 89,5 dB.A., mesuré dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 13 avril 1972 (modifié en dernier lieu le 31 décembre 1974).

Niveau sonore au point fixe : 101,5 dB.A., mesuré à proximité de l'échappement dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 14 avril 1975 au régime de régulation à vide et dans la configuration reproduite par le croquis ci-dessous.



Renseignements additionnels :

Graissage : Par pompe à engrenages.
Refroidissement : Par circulation d'eau. Radiateur placé en AV. du moteur. Thermostat. Capacité du système de refroidissement : 25 l.
Alimentation électrique du véhicule : 24 volts en 2 batteries d'accumulateur de 12 volts, 110 Ah. Alternateur 35 A.

Performances du moteur :

Vitesse de rotation maximale correspondant au régime de régulation (coupure en charge) : 2 900 tr/mn.
Vitesse de rotation correspondant au régime de couple maximum : 1 800 tr/mn.
Couple maximum - norme suivie : 44 m.daN (44 m.kg - D.I.N.).
Vitesse de rotation correspondant au régime de puissance maximum : 2 900 tr/mn.
Puissance maximum - norme suivie : 109,6 kw (149 ch - D.I.N.).
Puissance administrative : 15 CV (circulaire du 28 décembre 1956).

b) Marque : SAVIEM.

Type : 797 à combustion.
Cycle : 4 temps.
Alésage : 102 mm. — Course : 112 mm. — Cylindrée : 5 488 cm³.
Nombre et disposition des cylindres : 6 en ligne.
Rapport volumétrique de compression : 17/1.
Mode de refroidissement : Eau.
Suralimentation : Sans.
Filtre à air : Sec.

Émissions de polluants :

Dispositifs additionnels antifumées : Néant.
Ce véhicule satisfait aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 12 novembre 1963 (modifié en dernier lieu le 3 janvier 1978).
Valeur corrigée du coefficient d'absorption : 1,23 m-1.
Emplacement du symbole de cette valeur : Sur la plaque constructeur.

Alimentation :

Description des tubulures d'admission et de leurs accessoires : Une fois filtré, l'air est distribué dans les différentes chambres de combustion par l'intermédiaire d'un collecteur d'aspiration en alliage d'aluminium, composé de 6 tubulures horizontales se montant sur la culasse du moteur.

Alimentation en carburant : Par pompe d'injection.

Carburant - réservoir : Gas-oil - 130 litres. Sur demande, 200 litres. Ces réservoirs satisfont aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 13 mars 1972.
Système de démarrage à froid : C.A.V. Thermostat, pour réchauffage de l'air d'admission.

Distribution :

Soupapes en tête et culbuteurs. 1 seul arbre à cames dans carter, entraîné par pignons.

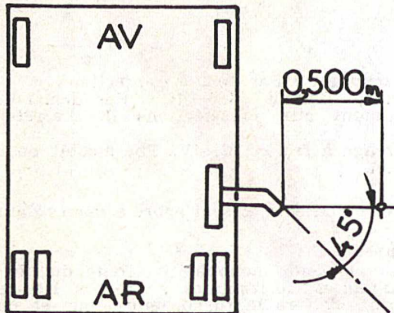
Dispositifs d'échappement :

Le collecteur d'échappement, en fonte ductile brute de coulée, est divisé en 2 parties distinctes, chacune d'elles se compose à partir du bloc-moteur de 3 tubulures horizontales se rejoignant pour n'en former qu'une seule à l'extrémité de laquelle vient se fixer une des 2 tubulures de la canule.

Ces 2 tubulures se réunissent en 1 seule, afin de permettre le raccordement du silencieux : 50 00 351 729.

Niveau sonore général : 90 dB.A., mesuré dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 13 avril 1972 (modifié en dernier lieu le 31 décembre 1974).

Niveau sonore au point fixe : 104 dB.A., mesuré à proximité de l'échappement, dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 14 avril 1975, au régime de régulation à vide et dans la configuration reproduite par le croquis ci-dessous.



Renseignements additionnels :

Graissage : Par pompe à engrenages.

Système de refroidissement : Par circulation d'eau, radiateur placé devant le moteur. Thermostat. Contenance du circuit : 19 litres.

Alimentation électrique du véhicule : 24 volts en 2 batteries d'accumulateurs de 12 volts, 110 Ah. Alternateur 35 A.

Performances du moteur :

Vitesse de rotation maximale correspondant au régime de régulation (coupure en charge) : 2 900 tr/mn.

Vitesse de rotation correspondant au régime de couple maximum : 1 800 tr/mn.

Couple maximum - norme suivie : 34,5 m.daN (34,5 m.kg - D.I.N.).

Vitesse de rotation correspondant au régime de puissance maximum : 2 900 tr/mn.

Puissance maximum - norme suivie : 97,9 kw (133 ch - D.I.N.).

Puissance administrative : 15 CV (circulaire du 28 décembre 1956).

IV. — TRANSMISSION DU MOUVEMENT

Embrayage : Monodisque, à sec.

Boîte de vitesses :

A) Avec moteur SAVIEM 798.

Marque : ZF.

Type : S 6.65.

Mécanique : 6 vitesses en marche AV. — 1 en marche AR. — 6^e petite en prise directe. Toutes ces vitesses sont doublées par un surmultiplicateur incorporé.

Commande : Par fourchettes et levier à main.

Transmission du moteur : Boîte et pont. Par cardans entre boîte et pont AR.

Démultiplication : Le pont AR, à simple démultiplication peut comporter les couples suivants : 6 x 37. — 6 x 41 (en option).

Démultiplication de la transmission avec le couple 6 x 37 = 6,17.

Combinaisons des vitesses	Rapports de la boîte		Démultiplications finales	
	P. V.	G. V.	P. V.	G. V.
1	9,00	7,52	55,53	46,40
2	5,18	4,33	31,96	26,72
3	3,14	2,62	19,37	16,16
4	2,08	1,73	12,83	10,67
5	1,44	1,2	8,88	7,40
6	1	0,83	6,17	5,12
M. AR.	8,45	7,05	52,14	43,50

Avec des pneumatiques 10 x 22,5 dont la circonférence de roulement sous charge est de 3,100 m, au régime du moteur de 1 000 tr/mn, la vitesse atteinte est de :

Combinaisons des vitesses	Vitesses en km/h	
	P. V.	G. V.
1	3,35	4,01
2	5,82	6,96
3	9,60	11,51
4	14,50	17,43
5	20,95	25,13
6	30,15	36,33
M. AR.	3,57	4,28

Au régime de puissance maximum du moteur à 2 900 tr/mn, la vitesse du véhicule en 6^e, ressort approximativement à :

Couples	6 x 41	6 x 37
Vitesses	95 km/h	105,5 km/h

D'autres boîtes mécaniques peuvent être montées donnant avec des couples de pont convenables, des vitesses sensiblement identiques.

B) Avec moteur SAVIEM 797.

Marque : ZF.

Type : S 6.65, mécanique à 6 vitesses en marche AV. (6^e en prise directe) et 1 en marche AR.

Commande par fourchettes et levier à main.

Transmission du moteur, boîte et pont : Par cardans entre boîte et pont AR.

Démultiplication : Le pont AR, à simple démultiplication peut comporter les couples suivants : 6 x 37. En option : 6 x 41 - 7 x 37.

Démultiplication de la transmission avec couple 6 x 37 = 6,17 :

Combinaisons des vitesses	Rapports de la boîte	Démultiplications finales
1	9,00	55,53
2	5,18	31,96
3	3,14	19,37
4	2,08	12,83
5	1,44	8,88
6	1,00	6,17
M. AR.	8,45	52,14

Avec des pneumatiques 10 x 22,5 dont la circonférence de roulement sous charge est de 3,100 m, au régime du moteur à 1 000 tr/mn, la vitesse atteinte est de :

Combinaisons des vitesses	Vitesses en km/h
1	3,35
2	5,82
3	9,60
4	14,50
5	20,95
6	30,15
M. AR.	3,57

Au régime de puissance maximum du moteur à 2 900 tr/mn, la vitesse du véhicule en 6^e, ressort approximativement à :

Couples	6 x 37	6 x 41	7 x 37
Vitesses en km/h	87	79	102

D'autres boîtes de vitesses mécaniques peuvent être montées, donnant avec des couples de pont convenables, des vitesses maximales sensiblement identiques.

Poussée et réaction de freinage : Par la lame maîtresse de ressorts AR. Indicateur de vitesses : Incorporé au chronotachygraphe.

Limiteur de vitesses : Sur pompe d'injection.

Blocage de différentiel : Sur demande, à commande électropneumatique.

V. — SUSPENSION

Suspension à flexibilité variable composée :

1^o A l'AV. : De ressorts à lames droits réunis au châssis à l'AV. par mains et à l'AR. par patins ;

de 2 amortisseurs télescopiques ;

de 2 butées élastiques ;

d'une barre stabilisatrice.

2^o A l'AR. : De ressorts à lames droits réunis au châssis à l'AV. par mains et à l'AR. par patins ;

de 2 amortisseurs télescopiques ;

de 2 butées élastiques ;

d'une barre stabilisatrice.

Flexibilité sous charge : A l'AV. : 5,5 % environ. — A l'AR. : 3 % environ.

Sur demande, des suspensions de flexibilité ou d'amortissement différents peuvent être montées.

VI. — DIRECTION

Marque : ZF.

Type : 8038. A vis sans fin. Mouvement transmis aux roues AV. par biellettes à rotules. Liaison entre direction et volant par cardans.

Démultiplication : 20,9/1.

Diamètre de braquage hors tout : 11,160 m environ.

Cette direction est assistée d'une servo-hydraulique (avec servo incorporée au boîtier de direction).

Dans le cas d'une défaillance de la source d'énergie, la commande reste assurée directement par le volant.

VII. — FREINAGE

Type : Oléopneumatique.

Dispositif de freinage de service : Agit sur les 4 roues par des circuits AV. et AR. indépendants.

Un robinet double, commandé au pied par pédale et alimenté par 2 réservoirs, agit par 2 circuits indépendants d'air comprimé sur 2 maîtres-cylindres qui commandent simultanément les cylindres hydrauliques des freins AV. et AR. du tracteur.

Agit également sur la semi-remorque par l'intermédiaire d'une valve relais alimentée directement par la valve quadruple et commandée par les circuits AV. et AR. ou l'un d'entre eux.

Dispositif de freinage de secours : Assuré par l'indépendance des 2 circuits de freinage de service, agit sur les freins AV. et AR. en cas de défaillance de l'un ou de l'autre circuit. Le circuit non défaillant agit également sur le freinage de service de la semi-remorque par l'intermédiaire de la valve relais du freinage de service.

Dispositif de freinage de stationnement : Action mécanique : Par cylindre à ressort.

Un robinet simple, à commande manuelle agit sur 2 cylindres à ressort sur les roues AR. seules (1 par roue), par l'intermédiaire d'un câble relié à une came agissant sur les segments de frein.

En position de desserrage, le ressort est normalement maintenu bandé par le cylindre sous la pression de l'air comprimé. Le robinet actionné par le conducteur, permet la fermeture du circuit, et l'échappement de l'air du cylindre provoquant le serrage du dispositif.

En l'absence d'air, on peut, à titre exceptionnel, desserrer le frein d'immobilisation en vissant un écrou extérieur prévu à cet effet.

Caractéristiques :

Source d'énergie : Air comprimé par un compresseur d'air entraîné par le moteur.
Pression maxi d'alimentation : 15 bars.
Pression d'utilisation : Le robinet du frein de service et le robinet du frein de parking, détendent la pression d'alimentation jusqu'à 7,5 bars.
Indépendance des circuits : AV., AR., parking et servitudes, assurée par une valve de protection 4 circuits. En cas de rupture de l'un d'eux, les autres continuent d'être alimentés en pression réduite à 5,5 bars.
Capacité des réservoirs : Groupes oléopneumatiques : 4,4 litres chaque.
Réservoir supplémentaire sur circuit AR. : 6 litres.
Types et nature des freins : A mâchoires intérieures. — Garnitures en aggloméré d'amiante. Type DON 262.
Liaison avec les roues : Les tambours sont fixés directement sur les moyeux de roues.
Diamètre des tambours : AV. et AR. : 393,7 mm.
Surfaces brutes des garnitures : AV. : 1859 cm². — AR. : 2286 cm².
Dissipation de l'énergie calorifique : Par la surface extérieure des tambours.
Commande des mâchoires :
Frein principal : Par cylindres hydrauliques.
AV. : 1 de 1" 1/2 par roue. — AR. : 1 de 1" 3/4 par roue.
Frein de parking : Par cylindre à ressort, câbles et cames.
Contrôle de l'énergie : Circuit pneumatique :
1 manomètre de contrôle au tableau de bord.
1 voyant rouge de pression mini (1 contacteur par circuit AV. et AR. couplés).
1 voyant rouge de pression mini (frein de parking).
Circuit hydraulique : 1 voyant rouge de niveau de liquide de frein.
Usure des garnitures : 1 voyant rouge.
Réglage des câbles de frein de parking : 1 voyant rouge.
Un contacteur permet de vérifier le bon fonctionnement de ces voyants.
Un limiteur de freinage en fonction de la charge est monté sur le circuit AR.
Ralentisseur : Sur échappement du type FOWA, sur demande.
Ces dispositifs sont conformes aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 18 août 1955 (modifié en dernier lieu le 22 février 1977) et à celles de l'arrêté ministériel du 21 novembre 1975, relatif à la répartition du freinage entre les essieux.

VIII. — CARROSSERIE

Le châssis peut être livré : En châssis nu. — En châssis-cabine.
Cabine, conduite intérieure : Les 2 portes articulées vers l'AV., sont équipées de serrures avec ouverture par bouton-poussoir et comportent chacune une glace descendante.

Le pare-brise en verre de sécurité est d'un type agréé.
Les autres glaces sont en verre de sécurité.
Cabine basculable : Celle-ci, outre son système d'arrêt, comporte un verrouillage de sécurité avec avertisseur lumineux signalant son déverrouillage.
Aménagements intérieurs et extérieurs : Ce véhicule satisfait aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 19 décembre 1958 (modifié en dernier lieu le 28 novembre 1975).

IX. — ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Feux AV. : Route et croisement : 2 projecteurs encastrés dans la face AV. de la cabine, réglage par vis.
Position : Incorporés avec les feux de route et de croisement.
Position : Incorporés avec les feux de route et de croisement.
Indicateurs de changement de direction : 2 antérolatéraux sur l'avant de cabine de couleur orange.
Feux latéraux : Feux de gabarit : Placés sur les ailes de cabine de couleur blanche vers l'AV., et rouge vers l'AR.
Feux AR. : Feux rouges : 2.
Feux de stop : 2 de couleur rouge.
Indicateurs de changement de direction : 2 de couleur orange.
Dispositifs réfléchissants : 2.
Éclairage de plaque d'immatriculation AR.
Ces dispositifs satisfont aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 16 juillet 1954 (modifié en dernier lieu le 22 mars 1976).

X. — DIVERS

Le véhicule est muni des accessoires suivants :
— 2 essuie-glace et lave-glace.
— 2 rétroviseurs extérieurs, conformes aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 20 novembre 1969 (modifié en dernier lieu le 26 juin 1970).
— 2 pare-soleil.
— 1 chronotachygraphe agréé.
— 1 avertisseur agréé.
Mode de pose et emplacement des plaques et inscriptions réglementaires :
Sur la carrosserie : Sur face extérieure du tablier derrière la calandre, côté droit.
Sur le moteur : Sur le carter-cylindres, côté gauche.
Sur le châssis : Type et numéro d'ordre dans la série du type, frappés à froid et encadrés du poinçon du constructeur, sur le longeron droit à l'AR., à proximité de la main AR. du ressort.
Le départ du numérotage des véhicules dans la série du type pour la mise à jour commence au n° 002 001.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION

Il résulte des constatations effectuées à la demande du constructeur le 3 décembre 1975, que le châssis-cabine n° 000 001 à moteur n° 798 933 17 28, décrit et présenté comme prototype d'une série SAVIEM, type JR 2 B 15, satisfait aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69 à R. 84, R. 94 à R. 97 et R. 104 du Code de la route et des arrêtés pris en application.

Le châssis-cabine ne satisfait pas aux articles R. 61, R. 62, R. 85 à R. 93. La déclaration de mise en circulation devra être accompagnée du présent procès-verbal et d'un certificat délivré par les personnes ayant mis

en place l'équipement ou la carrosserie, attestant que le véhicule terminé satisfait aux dispositions des articles précités et à celles de l'article R. 104.

Le châssis nu satisfait aux dispositions des articles R. 54 à R. 60, R. 69, R. 71, R. 75, R. 79 à R. 81 et R. 97 du Code de la route et des arrêtés pris en application. Il ne satisfait pas aux dispositions des articles R. 61, R. 62, R. 72 à R. 74, R. 76 à R. 78, R. 82 à R. 96 et R. 104. Les véhicules carrossés devront faire l'objet d'une réception complémentaire par le Service des Mines avant leur mise en circulation.

VU ET APPROUVÉ :

Enregistré sous le n° AU. 797-75

A Paris, le 23 janvier 1976

L'Ingénieur en Chef des Mines,
(Signé : JOURDAN)

VU :

Paris, le 23 janvier 1976

L'Ingénieur des Mines,
(Signé : GERIN)

A Paris, le 23 janvier 1976

L'Ingénieur des T.P.E. (Mines),
(Signé : LOURD)

REG. N° 2317-78.

La notice ci-dessus, qui précède le procès-verbal de réception déjà modifiée le 19 avril 1977 (AU. 2087-76), a été mise à jour conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'arrêté ministériel du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules.
Cette mise à jour s'applique à partir du N° d'ordre dans la série du type : 002 001.

VU ET APPROUVÉ :

Enregistré sous le n° 2317-78

A Paris, le 16 août 1978

L'Ingénieur en Chef des Mines,
(Signé : JOURDAN)

VU :

Paris, le 16 août 1978

L'Ingénieur des Mines,
(Signé : GERIN)

A Paris, le 16 août 1978

L'Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. (Mines),
(Signé : MOYER)

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Nous, soussignés, RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS, 30, quai Claude-Bernard, 69007 LYON, constructeur, certifions :

a) Que le véhicule :

1. Genre : TR. R.
2. Marque : SAVIEM.
3. Type : JR 2 B 15.
4. N° dans la série du type :
5. Source d'énergie : G.-O.
6. Cylindrée : 5488 cms.

7. Puissance administrative : 15 CV.

8. Carrosserie (*) : Châssis nu ou châssis-cabine.

9. Nombre de places assises (y compris le conducteur) : 3.

10. Poids total autorisé en charge : 13 000 kg.

11. Poids total roulant autorisé : 20 000 kg.

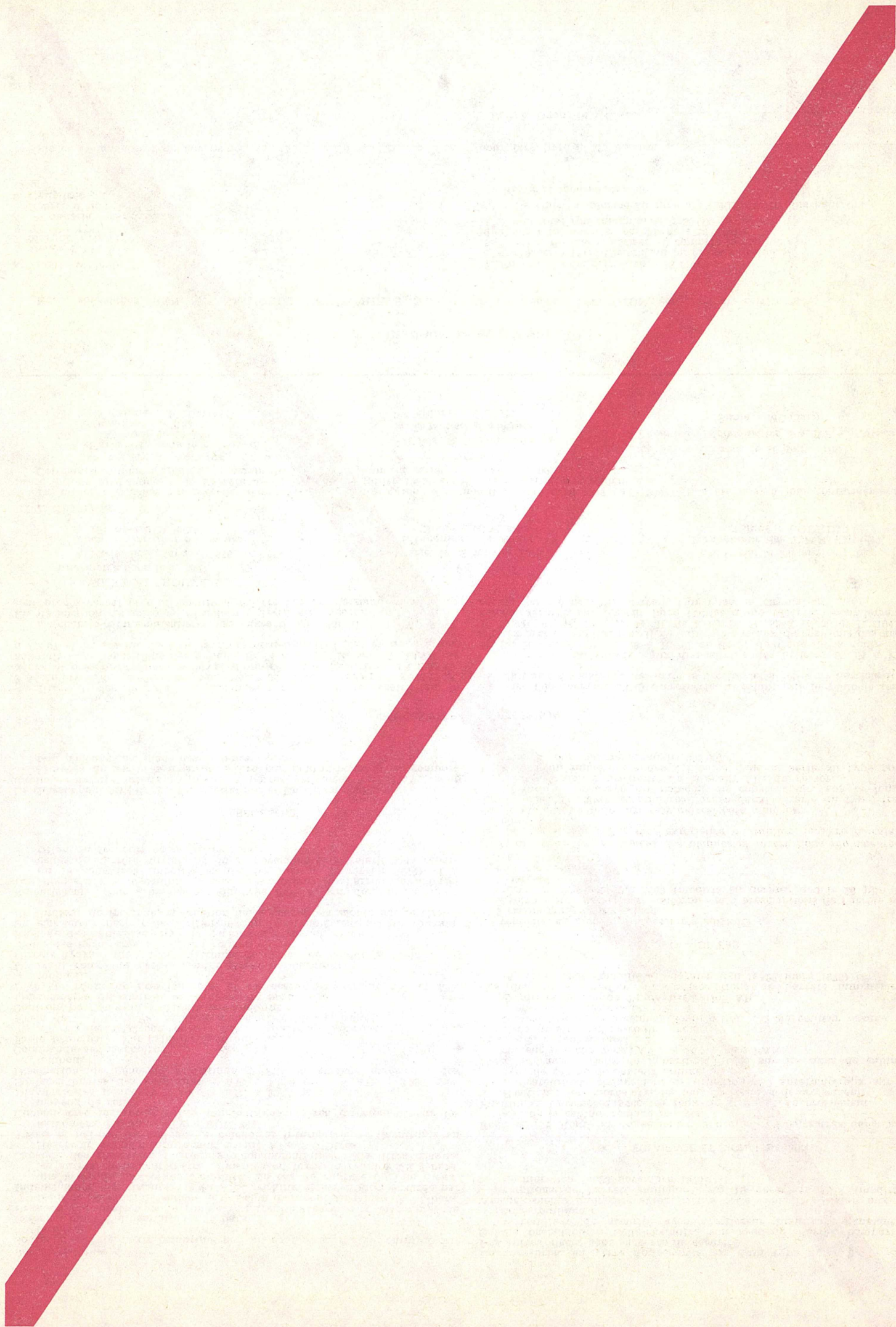
est entièrement conforme au type JR 2 B 15 décrit plus haut.

(*) Rayer la mention inutile.

b) Que ce véhicule sort de nos usines, le

pour être livré à M.

Fait à Lyon, le



! LISTES DES ESSAIS TECHNIQUES !
! exigés lors de la réception par type !
! des véhicules !

Nature des essais	Textes applicables			Véhicules concernés
	Règlementation française	Directive CEE	Règlements de Genève	
ESSAIS NON DESTRUCTIFS :				
1.1 concernant l'ensemble du véhicule :				
1.1.1 niveau sonore :	:AM 13.04.72 (modifié en dernier lieu le 16.09.77)	:directives n° 70/157 du 6.2.70 : n° 73/350 du 7.11.73 et n° 77/212 du 8.03.77	-	: tous véhicules automobiles
1.1.2 niveau sonore au point fixe :	:AM du 14.04.75	-	-	: tous véhicules automobiles (sauf électriques)
1.1.3 antiparasitage :	:AM du 28.04.69	:directive n° 72/245 du 20.06.72.	:règlement n°10	: tous véhicules automobiles munis d'un moteur thermique à allumage électrique.
1.1.4 consommation conventionnelle de carburant :	:circulaire n° 75.43 du 7.3.75	-	-	: VP
1.1.5 freinage :	:AM du 18.8.55 (mod. en dernier lieu le 22.2.77)	:directive n° 71/320 du 26.7.71	-	: tous véhicules sauf MOTO, VELO, TRA, REA, SREA.
1.1.6 répartition du freinage entre les essieux :	:AM du 21.11.75	:directive n° 75/524 du 25.07.75.	-	: tous véhicules sauf CTTE, VP, MOTO, VELO, TRA, REA et SREA.
1.1.7 rétroviseurs :	:AM du 20.11.69 (mod. en dernier lieu le 26.06.70)	:directive n° 71/127 du 1.03.71.	-	: tous véhicules automobiles.
1.2 concernant une partie du véhicule :				
1.2.1. Émission de gaz polluants (moteurs à essence)	:AM des 16.1.75 (mod. en dernier lieu le 5.10.77 et 4.10.77)	:directive n° 70/220 du 20.3.70 : n° 74/290 du 28.05.74 et n° 77/120 du 30.11.76	:règlement n° 70/1502	: tous véhicules automobiles munis d'un moteur à essence (sauf MOTO, VELO et TRA)

1.2.2	émission de gaz polluants (moteurs diesel)	:AM du 12.11.63 : (mod.en dernier lieu le 3.01.78 :	: directive n° 72/306 du 2.8.72 :	: règlement n° 24.01 :	: tous véhicules automobiles munis d'un moteur diesel :
1.2.3	puissance de référence (moteurs électriques)	:AM du 31.12.74 :	-	-	: tous véhicules automobiles munis d'un moteur électrique :
1.2.4	installation de freinage des remorques, semi-remorques et appareils remorqués agricoles dont le PTAC est > 6 tonnes :	:AM du 18.8.55 : (mod.en dernier lieu le 27.1.76) :	-	-	: REA et SREA :
2 - ESSAIS DESTRUCTIFS :					
2.1	essai de choc :	:AM du 5.2.69 : (mod.en dernier lieu le 22.7.74) :	: directive n° 74/297 du 22.7.74 :	: règlement n° 12.01 :	: VP :
2.2	ancrages pour ceintures de sécurité :	:AM des 5.2.69 : (mod.en dernier lieu le 8.12.76) et 1.8.77 :	: directive n° 76/115 du 18.12.76 :	: règlement n° 14.02 :	: VP et CTTE :
2.3	serrures et charnières des portes latérales :	:AM du 5.2.69 : (mod.en dernier lieu le 20.5.74) :	: directive n° 70/387 du 27.07.70 :	: règlement n° 11.01 :	: VP et CTTE :
2.4	résistance des sièges AR repliables ou démontables :	:AM du 17.5.77 :	: directive n° 74/408 du 22.7.74 :	: règlement n° 17.01 :	: VP :
2.5	antivol :	:AM du 18.2.71 :	: directive n° 74/61 du 17.12.73 :	: règlement n° 18 :	: VP :

PAYS	LIMITATION DE POIDS ET DIMENSIONS											
	CHARGES PAR ESSIEU (tonnes)				POIDS TOTAUX (tonnes)				DIMENSIONS-LONGUEUR (m)			
	Essieu simple : directeur	Essieu simple : non directeur	Essieux tandem (1)	2 essieux (1)	Véhicule isolé	3 essieux (1)	4 essieux (1)	Train routier : articulé	Train routier	Véhicule isolé	Train routier : articulé	Train articulé
Belgique (B)	10	13	20	19	26	26	38	40	11	15,5	18	
Danemark (DK)	10	10	16	18	24	32 (4)	44	44	12	15,5	18	
R.F.A. (D)	10	10	16	16	22	22	38	38	12	15	18	
France (F)	13	13	21	19 (5)	26 (5)	26 (5)	38 (5)	38 (5)	11	15	18	
GB (GB)	7,12	10,17	17,29 ; 20,34 (2)	14,26	24,39	30,51	32,52	32,52	11	15	18	
Irlande (IRL)	10,16	10,16	18,3	16,3	22,3	25,4	32,5	44,7	11	14,92	16,92	
Italie (I)	12	12	19	18	24	24	44	44	12	15,5	18	
Luxembourg (L)	10	13	20	19	26	26	38	40	11	15,5	18	
Pays-Bas (NL)	10	10	16 (3)	20	30	40	50	50	11	15,5	18	

(1) écartement compris entre 1,35 m et 2 m

(2) successivement

(3) prochainement 18 t

(4) 29,5 avec un essieu directeur

(5) maximum : 5 t/m

Vignette*

FISCALITE DES TRANSPORTS 1979
Taxe à l'essieu - Transports publics

Date de 1ère mise en circulation	8 à 11 CV inclus	12 à 16 CV inclus	17 CV et plus
- de 5 ans au 1.12	480.-	840.-	1.200.-
de 5 à 20 ans au 1.12	240.-	420.-	600.-
de 20 à 25 ans au 1.12	50.-	50.-	50.-
+ de 25 ans au 1.12		Exonération	

* Les véhicules assujettis à la taxe à l'essieu sont dispensés de la taxe différentielle (Vignette)

Catégories de véhicules	Poids total autorisé en charge ou poids total roulant Tonnes	Tarif plein		Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage				Véhicules banalisés	
		de la zone de camionnage		de la zone courte		Tarif plein (a)			
		Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.
		F	F	F	F	F	F	F	F
Véhicules automobiles à 2 essieux	16 à 16,500 16,501 à 17,500 17,501 à 18,500 18,501 à 19	100 350 750 1 250	4 14 30 50	25 87,50 187,50 312,50	1 3,50 7,50 12,50	50 175 375 625	2 7 15 25	115 402,50 862,50 1 437,50	4,60 16,10 34,50 57,50
Véhicules automobiles à 3 essieux	25,500 à 26	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 2 essieux	25 à 25,500	50	2	12,50	0,50	25	1	57,50	7,30
	25,501 à 26,500	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35
	26,501 à 27,500	650	26	162,50	6,50	325	13	747,50	29,90
	27,501 à 28,500	1 100	44	275	11	550	22	1 265	50,60
	28,501 à 29,500	1 650	66	412,50	16,50	825	33	1 897,50	75,90
	29,501 à 30,500	2 250	90	562,50	22,50	1 125	45	2 587,50	103,50
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 3 essieux	30,501 à 31,500	2 400	96	600	24	1 200	48	2 760	110,40
	31,501 à 32	3 600	144	900	36	1 800	72	4 140	165,60
	31,501 à 32,500	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35
	32,501 à 33,500	550	22	137,50	5,50	275	11	632,50	25,30
Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux	33,501 à 34,500	950	38	237,50	9,50	475	19	1 092,50	43,70
	34,501 à 35	1 400	56	350	14	700	28	1 610	64,40
Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux	35,001 à 36,500	400	16	100	4	200	8	460	18,40
	36,501 à 37,500	850	34	212,50	8,50	425	17	977,50	39,10
	37,501 à 38	1 300	52	325	13	650	26	1 495	59,80
Remorques à 2 essieux	17,500 à 18,500	550	22	137,50	5,50	275	11	632,50	25,30
	18,501 à 19	800	32	200	8	400	16	920	36,80
Transports exceptionnels :									
Véhicules à 2 essieux		1 250	50	312,50	12,50	625	25	1 437,50	57,50
Véhicules à 3 essieux		250	10	62,50	2,50	125	5	287,50	11,50
Ensembles avec tracteur à 2 essieux	sans 1/2 essieux en ligne	750	30	187,50	7,50	375	15	862,50	34,50
	avec 1/2 essieux en ligne	375	15	93,75	3,75	187,50	7,50	431,25	17,25
Ensembles avec tracteur à 3 essieux	sans 1/2 essieux en ligne	1 000	40	250	10	500	20	1 150	46
	avec 1/2 essieux en ligne	500	20	125	5	250	10	575	23
Véhicules utilisant des systèmes mixtes rail-route		Même tarif que pour les véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage							

Taxe à l'essieu Transports pour compte propre

Catégories de véhicules	Poids total autorisé en charge ou poids total roulant	VÉHICULES EN PROPRIÉTÉ OU FAISANT L'OBJET D'UN CONTRAT DE CRÉDIT-BAIL								VÉHICULES EN LOCATION							
		Tarif plein		Véhicules ne sortant pas				Véhicules banalisés		Tarif plein		Véhicules ne sortant pas				Véhicules banalisés	
				de la zone de camionnage		de la zone courte		Tarif plein (a)				de la zone de camionnage		de la zone courte		Tarif plein (a)	
		Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.
Tonnes		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
Véhicules automobiles à 2 essieux	16 à 16,500 16,501 à 17,500 17,501 à 18,500 18,501 à 19	80 280 600 1 000	3,20 11,20 24 40	20 70 150 250	0,80 2,80 6 10	40 140 300 500	1,60 5,60 12 20	92 322 690 1 150	3,68 12,88 27,60 46	90 315 675 1 125	3,60 12,60 27 45	22,50 78,75 168,75 281,25	0,90 3,15 6,75 11,25	45 157,50 337,50 562,50	1,80 6,30 13,50 22,50	103,50 362,25 776,25 1 293,75	4,14 14,49 31,05 51,75
Véhicules automobiles à 3 essieux	25,500 à 26	180	7,20	45	1,80	90	3,60	207	8,28	202,50	8,10	50,62	2,02	101,25	4,05	232,87	9,31
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 2 essieux	25 à 25,500	40	1,60	10	0,40	20	0,80	46	1,84	45	1,80	11,25	0,45	22,50	0,90	51,75	2,07
	25,501 à 26,500	180	7,20	45	1,80	90	3,60	207	8,28	202,50	8,10	50,62	2,02	101,25	4,05	232,87	9,31
	26,501 à 27,500	520	20,80	130	5,20	260	10,40	598	23,92	585	23,40	146,25	5,85	292,50	11,70	672,75	26,91
	27,501 à 28,500	880	35,20	220	8,80	440	17,60	1 012	40,48	990	39,60	247,50	9,90	495	19,80	1 138,50	45,54
	28,501 à 29,500	1 320	52,80	330	13,20	660	26,40	1 518	60,72	1 485	59,40	371,25	14,85	742,50	29,70	1 707,75	68,31
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 3 essieux	29,501 à 30,500	1 800	72	450	18	900	36	2 070	82,80	2 025	81	506,25	20,25	1 012,50	40,50	2 328,75	93,15
	30,501 à 31,500	1 920	76,80	480	19,20	960	38,40	2 208	88,32	2 160	86,40	540	21,60	1 080	43,20	2 484	99,36
	31,501 à 32	2 880	115,20	720	28,80	1 440	57,60	3 312	132,48	3 240	129,60	810	32,40	1 620	64,80	3 726	149,04
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 3 essieux	31,501 à 32,500	180	7,20	45	1,80	90	3,60	207	8,28	202,50	8,10	50,62	2,02	101,25	4,05	232,87	9,31
	32,501 à 33,500	440	17,60	110	4,40	220	8,80	506	20,24	495	19,80	123,75	4,95	247,50	9,90	569,25	22,77
	33,501 à 34,500	760	30,40	190	7,60	380	15,20	874	34,96	855	34,20	213,75	8,55	427,50	17,10	983,25	39,33
Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux	34,501 à 35	1 120	44,80	280	11,20	560	22,40	1 288	51,52	1 260	50,40	315	12,60	630	25,20	1 449	57,96
	35,001 à 36,500	320	12,80	80	3,20	160	6,40	368	14,72	360	14,40	90	3,60	180	7,20	414	16,56
Remorques à 2 essieux	36,501 à 37,500	680	27,20	170	6,80	340	13,60	782	31,28	765	30,60	191,25	7,65	382,50	15,30	879,75	35,19
	37,501 à 38	1 040	41,60	260	10,40	520	20,80	1 196	47,84	1 170	46,80	292,50	11,70	585	23,40	1 345,50	53,82
Transports exceptionnels : Véhicules à 2 essieux Véhicules à 3 essieux	17,500 à 18,500	440	17,60	110	4,40	220	8,80	506	20,24	495	19,80	123,75	4,95	247,50	9,90	569,25	22,77
	18,501 à 19	640	25,60	160	6,40	320	12,80	736	29,44	720	28,80	180	7,20	360	14,40	828	33,12
Ensembles avec tracteur à 2 essieux	sans 1/2 essieux en ligne	200	8	50	2	100	4	230	9,20	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35
	avec 1/2 essieux en ligne	600	24	150	6	300	12	690	27,60	675	27	168,75	6,75	337,50	13,50	776,25	31,05
Ensembles avec tracteur à 3 essieux	sans 1/2 essieux en ligne	800	32	200	8	400	16	920	36,80	900	36	225	9	450	18	1 035	41,40
	avec 1/2 essieux en ligne	400	16	100	4	200	8	460	18,40	450	18	112,50	4,50	225	9	517,50	20,70
Véhicules utilisant des systèmes mixtes rail-route		Même tarif que pour les véhicules, en propriété ou en location, ne sortant pas de la zone de camionnage															

- CIRCULAIRE DU 7 AOÛT 1972

*relative à la modification du poids total autorisé
en charge des véhicules*

Le ministre de l'aménagement du territoire,
de l'équipement, du logement et du tourisme,

à

Messieurs les préfets ;

Messieurs les ingénieurs en chef des mines, chargés d'un
arrondissement minéralogique.

Référence : articles R. 54 et R. 106 du code de la route.

Le poids total en charge autorisé est une caractéristique essentielle des véhicules qui est fixée par le service des mines, au moment de la réception, en fonction du poids techniquement admissible indiqué par le constructeur et des règlements en vigueur. Un abaissement ou un relèvement de ce poids autorisé ne peut correspondre qu'à une modification des règlements en vigueur ou à une transformation du véhicule ayant une incidence sur son poids techniquement admissible.

Il convient en conséquence d'opposer un refus formel aux demandes de modification du poids total autorisé en charge qui ne relèveraient pas des cas ci-dessus.

Cependant, lorsque deux types de véhicules, ayant des caractéristiques techniques voisines, ont été réceptionnés avec deux poids autorisés différents, et qu'un véhicule conforme à l'un des types est modifié de façon à être rendu conforme à l'autre type, le poids autorisé final sera donné au véhicule, lors de la réception à titre isolé, quel que soit le sens de la variation par rapport au poids autorisé du type initial. Cette pratique est d'ailleurs en accord avec les dispositions prévues au paragraphe C de la circulaire du 4 janvier 1956 relative à l'instruction des demandes de réception en vue du relèvement du poids total autorisé en charge des véhicules automobiles ou remorqués conformes à des types réceptionnés.

La circulaire n° 43 du 7 mai 1957 est abrogée.

Par délégation :

Le directeur des routes et de la circulation routière,
MICHEL FÈVE.

DETERMINATION DES LONGUEURS MINIMUM ET MAXIMUMD'UN CHASSIS-CABINE CARROSSE

On désire calculer, pour un châssis cabine donné (caractéristiques techniques données), dont le PTAC est par ailleurs fixé, la longueur maximum et la longueur minimum possibles du véhicule carrossé. (Véhicule à deux essieux)

Liste des paramètres

P_m = PTAC (fixé administrativement)

P_v = poids à vide du véhicule en ordre de marche (constructeur)

N_1^0 = charge sur essieu AVT (véhicule en ordre de marche à vide)

N_2^0 = charge sur essieu AR (véhicule à vide en ordre de marche)

N_1^m = charge maximale techniquement admissible sur l'essieu AVT

N_2^m = charge maximale techniquement admissible sur l'essieu AR

N_1 = charge sur l'essieu AVT

N_2 = charge sur l'essieu AR

π = poids conventionnel des passagers

C = charge utile ($C = P_m - P_v - \pi$)

E = empattement

e = distance horizontale entre l'axe de l'essieu AVT et le centre de gravité des passagers (e est compté positivement dans le cas où les passagers sont à l'avant de l'essieu AVT)

λ = distance entre l'essieu AVT et l'entrée de carrosserie

D_{AVT} = porte-à-faux AVT

l = longueur de la carrosserie

L = longueur du véhicule carrossé ($L = l + D_{AVT} + \lambda$)

"1" représente l'indice de l'essieu AVT

"2" représente l'indice de l'essieu AR

PRINCIPES DE CALCUL ET CALCULS

A PTAC donné, la valeur de la charge utile C est connue. En supposant la charge uniformément répartie sur une longueur l , hypothèse de calcul retenue par l'Administration, on peut déterminer les réactions normales $N_1(l)$ et $N_2(l)$. La longueur minimum l_m correspond au cas où l'essieu AVT est le plus chargé $N_1(l_m) = N_1^m$. La longueur maximum l_M correspond au cas où l'essieu AR est le plus chargé $N_2(l_M) = N_2^m$. (schéma 1)

Ceci étant, la détermination de $N_1(l)$ et de $N_2(l)$ est triviale ; l'équilibre du système suppose que les moments des forces extérieures aux deux points de contact des roues avec le sol sont nuls. On a donc :

$$N_1 E - \pi(E+e) - N_1^{00} E - \frac{C}{\ell} \int_0^{E-\lambda} x dx + \frac{C}{\ell} \int_0^{E-(E-\lambda)} x dx = 0$$

Moment nul au point de contact entre la roue AR et le sol.

$$-N_2 E + N_2^{00} E - \pi e + \frac{C}{\ell} \int_\lambda^{E+\lambda} x dx = 0$$

Moment nul au point de contact entre la roue AVT et le sol.

Tous calculs faits, on obtient :

$$N_1(l) = N_1^{00} + \pi \left(1 + \frac{e}{E}\right) + \frac{C}{2E} [2(E-\lambda) - E]$$

$$N_2(l) = N_2^{00} - \pi \frac{e}{E} + \frac{C}{2E} (E + 2\lambda)$$

Toutes choses égales par ailleurs, on voit que N_1 décroît linéairement avec l tandis que N_2 croît linéairement avec l . On pourra d'ailleurs vérifier que $N_1 + N_2 = N_1^{00} + N_2^{00} + C + \pi = P_m$

Schématiquement, les choses se passent de la manière suivante.

On pose :

$$\hat{N}_1^m = N_1^m - N_1^{00} - \pi \left(1 + \frac{e}{E}\right)$$

$$\hat{N}_2^m = N_2^m - N_2^{00} + \pi \frac{e}{E}$$

Les quantités \hat{N}_1^m et \hat{N}_2^m , que l'on peut baptiser "réactions normales maximum de carrossage" ne dépendent que des caractéristiques techniques du chassis-cabine et sont donc intégralement calculables à partir des données techniques fournies par le constructeur du chassis-cabine. Elles ne dépendent pas du PTAC choisi. Elles permettent de déterminer L_m et L_M par l'intermédiaire des relations suivantes :

$$e_m = 2E \left(1 - \frac{\lambda}{E} - \frac{\hat{N}_1^m}{C} \right)$$

$$e_M = 2E \left(\frac{\hat{N}_2^m}{C} - \frac{\lambda}{E} \right)$$

En ce qui concerne la longueur minimum (L_m) et la longueur maximum (L_M) du véhicule carrossé, on a :

$$L_m = 2E \left(1 - \frac{\lambda}{2E} - \frac{\hat{N}_1^m}{C} \right) + D_{AVT}$$

$$L_M = 2E \left(\frac{\hat{N}_2^m}{C} - \frac{\lambda}{2E} \right) + D_{AVT}$$

On a par ailleurs :

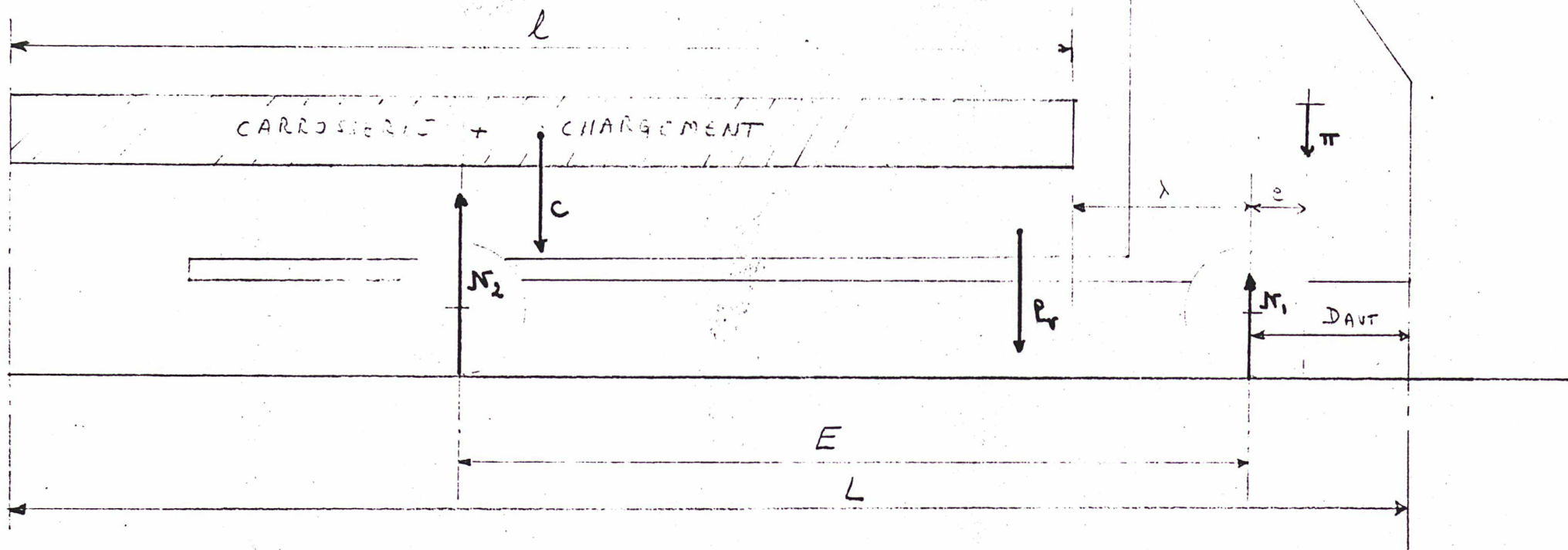
$$\Delta L = L_M - L_m = 2E \left(\frac{\hat{N}_1^m + \hat{N}_2^m}{C} - 1 \right)$$

Autrement dit, on n'a une latitude de carrossage ($\Delta L \neq 0$) qu'à condition que les réactions normales maximum de carrossage $\hat{N}_1^m + \hat{N}_2^m$ soient supérieures à la charge utile C , ce qui est physiquement évident.

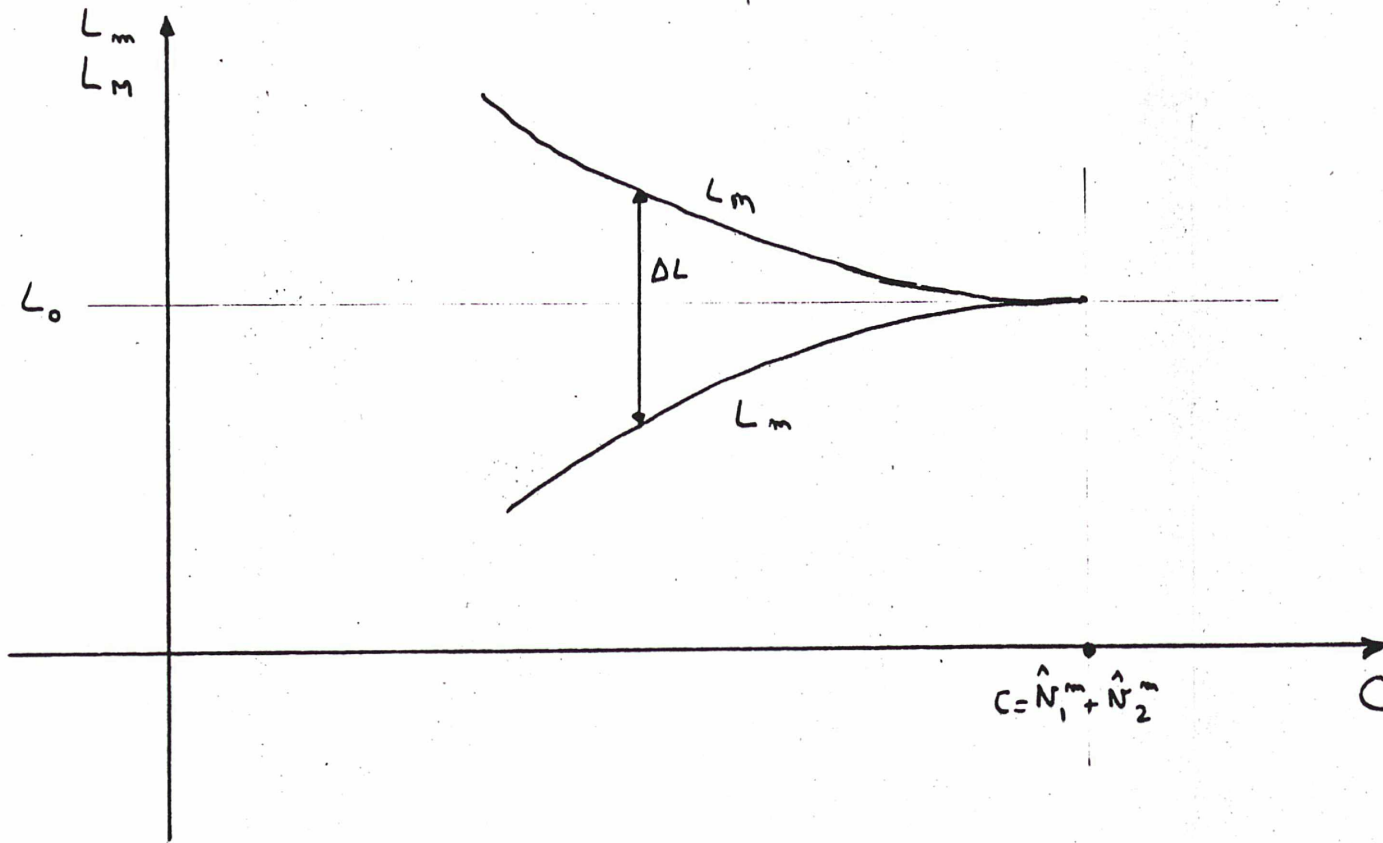
On constate également que ΔL décroît quand C croît et que L_m croît avec C tandis que L_M décroît avec C (Schéma 2)

SCHEMA 1

⊕
Mouvement
Passif



SCHEMA 2



DIRECTIVE 75/524/CEE
REPARTITION DE L'ADHERENCE

Nota : * Si $k_1 = k_2$, ou a : $k_1 = k_2 = z$
(equiadhérence)
* réciproquement : Si $k_1 = z$ (ou $k_2 = z$)
ou a : $k_1 = k_2 = z$

PREScription A : il s'agit de s'assurer d'un taux de freinage minimum dans des conditions d'adhérence réduite.

On doit toujours avoir $\forall z, 0.1 \leq z \leq 0.61$

$$k_1, k_2 \leq \frac{z + 0.07}{0.85}$$

$$(\Leftrightarrow z \geq 0.1 + 0.85 (k_1 - 0.2))$$

$$0.2 \leq k_1 \leq 0.8$$

PREScription B : Soit B1 / Soit B2

$$* B1 : \forall z \quad 0.15 \leq z \leq 0.30$$

$$k_1(z) \geq k_2(z)$$

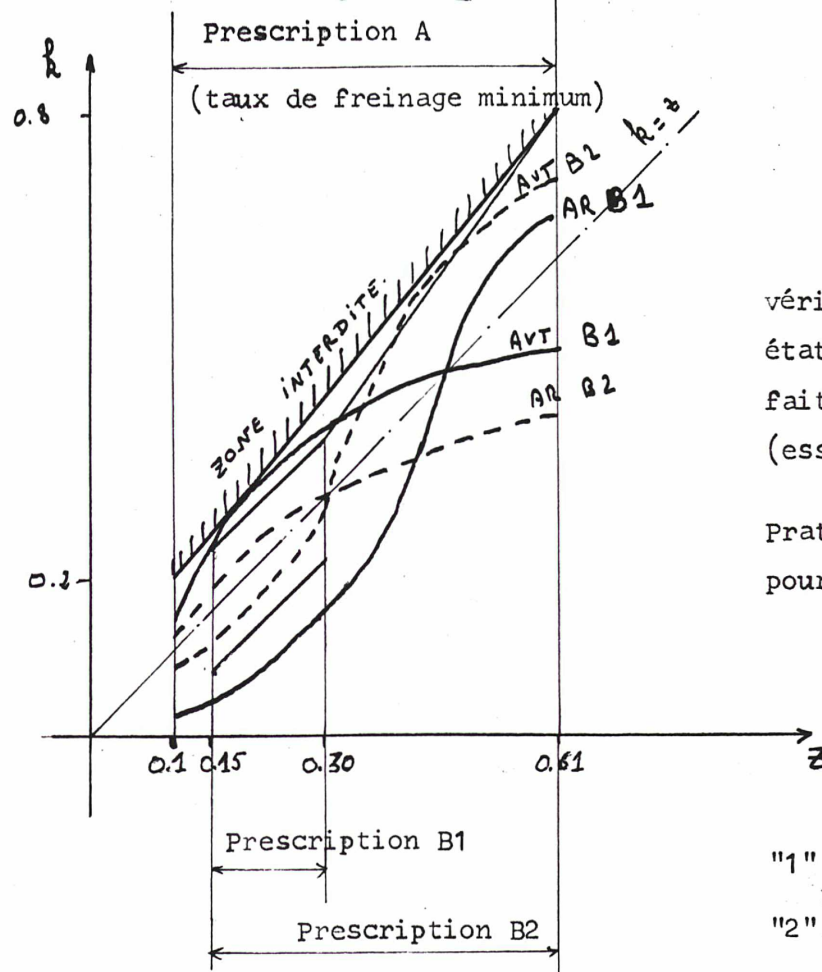
$$* B2 : \forall z \quad 0.15 \leq z \leq 0.30, \quad z - 0.08 \leq k_1(z) \leq z + 0.08$$

ET

$$\forall z \quad 0.3 \leq z \leq 0.61, \quad k_2(z) \leq \frac{z - 0.02}{0.74} \quad (\Leftrightarrow \quad z \geq 0.3 + 0.74 (k_2 - 0.38))$$

z représente le taux de freinage.

k représente l'adhérence c'est à dire le rapport de la force de traînée à la réaction normale.



VEHICULE AUTRE QUE M1

Les prescriptions A et B se vérifient théoriquement pour tous les états de chargement. En pratique, on fait les calculs à vide et en charge (essieu AVT le plus chargé).

Pratiquement, on trace les courbes pour $0.1 \leq z \leq 0.61$

"1" : indice essieu AVT

"2" : indice essieu AR

Consultation sur place

[87]



RECEPTIONS ET HOMOLOGATIONS

DE VEHICULES

Dossier long de Marie-Solange TISSIER et Fabrice DAMBRINE,
Ingénieurs des Mines Stagiaires.

Directeur de dossier : François GERIN, Ingénieur des Mines,
Services des Automobiles, Service de l'Industrie et des Mines d'Ile
de France.

Consultation sur place

[87]



Compte-rendu des visites à l'étranger : TOME 2

- A : Pays-Bas : Visite au Rijksdienst voor het Wegverkeer (La Haye) et à DAF Trucks (Eindhoven)
- B : Italie : Visite au CPA de Turin et à FIAT
- C : R.F.A. : Visite au Kraftfahrtbundesamt à Flensburg
- D : R.F.A. : Visite à Daimler-Benz à Stuttgart
- E : G-B : Visite au Department of Transport (Bristol) et à British-Leyland (Leyland-Preston).

COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT

AUX PAYS-BAS de F. DAMBRINE

et M.S. TISSIER les 27 et 28 Février 1979

Ce déplacement a donné lieu à une visite des installations DAF-Trucks et à deux réunions distinctes :

- la première à Eindhoven chez DAF-Trucks.

Etaient présents : - Monsieur DE NIJS, responsable des homologations chez DAF

- Monsieur LOUEDOC, responsable des homologations chez DAF-France

- Monsieur BOCK, s'occupant des calculs de freinage chez DAF.

- la seconde à La Haye au RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER (service de la circulation routière néerlandais).

Etaient présents, outre Monsieur DE NIJS et Monsieur LOUEDOC,

- Monsieur JANSEN, chef du service A du RIJKSDIENST

- Monsieur HOEKSTRA, chargé, au RIJKSDIENST, des négociations internationales

- Monsieur VLASELOM, RIJKSDIENST, homologations

- Monsieur VAN DEN BRINK, RIJKSDIENST, essais.

Au cours de ces réunions, quatre thèmes principaux ont été abordés : les procédures d'homologations, la directive 75/524/CDE, le problème des poids variables, des questions diverses, enfin.

PROCEDURE D'HOMOLOGATION AUX PAYS-BAS

La visite a été l'occasion d'une description des procédures d'homologation aux Pays-Bas. La seule procédure possible est celle d'une réception par type : les réceptions à titre isolé y sont interdites depuis quelques années. Dans cet esprit, seul un constructeur ou un importateur agréé par l'Administration peut demander l'homologation d'un type de véhicules au Rijksdienst.

Il faut environ quatre mois pour obtenir l'homologation et les phases successives de la procédure sont :

- la présentation par le constructeur d'un descriptif très précis du véhicule ; le Rijksdienst étudie alors ce descriptif et vérifie sur le prototype la conformité de celui-ci avec le descriptif. Cette opération serait menée, de l'avis des constructeurs, dans les moindres détails.

- suit la phase d'essais, donnant lieu pour la plupart du temps à une communication européenne. Jusqu'ici, les essais sont faits par le Rijksdienst lui-même, partiellement chez le constructeur, mais l'Administration construit actuellement des installations d'essais dans le Nord des Pays-Bas où, dès les prochaines années, auront lieu ces essais. Jusqu'à présent, ces essais sont pour la plupart gratuits. Qu'en sera-t-il, quand il y aura ces installations d'essais à amortir ? Il a été répondu clairement par Daf que les constructeurs avaient reçu clairement l'assurance de ne rien voir changer dans les trois ou quatre prochaines années.

- après ces deux phases, le Rijksdienst signe une notice descriptive, qui, contrairement au système français, n'est pas délivrée au propriétaire du véhicule,

- le propriétaire, lui, reçoit du constructeur le certificat de conformité signé par ledit constructeur.

Remarquons aussi que le Rijksdienst est le seul service administratif intervenant pour les véhicules ; par rapport à l'organisation française, il est :

- Ministère des Transports par l'élaboration qu'il fait de la réglementation,

- Service des Mines, homologuant les véhicules et faisant les visites techniques ; (ces visites ne seront obligatoires aux Pays-Bas qu'en 1980 pour les poids lourds, et en 1981 pour tous les véhicules, y compris les voitures particulières).

- service des Préfectures, puisque c'est lui qui immatricule les véhicules et délivre les licences de transporteur.

Pour ces trois missions, il est organisé en un service central (A) situé à La Haye et élaborant la réglementation et s'occupant des homologations, et en services extérieurs territoriaux pour le reste des tâches (immatriculation, délivrance de licences, visites techniques).

DISCUSSION SUR LA DIRECTIVE 75/524/CEE SUR LE FREINAGE

Cette directive est d'application obligatoire aux Pays-Bas depuis octobre 1978. Au cours des deux réunions, aussi bien chez Daf qu'au Rijksdienst, il en a été question.

Le Rijksdienst émet l'opinion que la directive de 1975 serait un compromis entre l'absence de régulation et la seule solution techniquement admissible qui consisterait en la présence de deux correcteurs de freinage, l'un pour l'essieu avant, et l'autre pour l'essieu arrière. Ce compromis aurait été adopté pour des raisons financières avancées par les constructeurs et on aurait choisi de réguler l'arrière parce que les différences de charge dynamique entre poids à vide et poids en charge sont beaucoup plus importantes sur l'arrière que sur l'avant. Il faut cependant noter que le seul essai de double régulation sur un poids lourd n'a pas été une réussite.

Daf utilise des correcteurs de freinage dynamiques et fait ses calculs en "dynamique". L'Administration française ferait jusqu'ici tous ses calculs en "statique" et obtiendrait donc des résultats différents... ce qui pourrait poser des problèmes à l'exportation pour les constructeurs français.

La facilité donnée aux constructeurs français de rajouter conventionnellement, pour leur calcul de freinage à vide, un poids de carrosserie fictif égal à 600 kg n'existe pas aux Pays-Bas.

La revendication actuelle de Daf serait de fournir moins de courbes. Daf voudrait les calculer seulement pour les empattements extrêmes et, dans un avenir futur, pour les poids totaux extrêmes en considérant que le domaine intérieur à ces points (voir graphique I) est alors valable.

Par exemple, selon le graphique, Daf voudrait présenter les courbes pour :

- 16 t, 3 m,
- 19 t, 3 m,
- 16 t, 6 m,
- 19 t, 6 m,

et dire que ces courbes couvriront le cas 17 t, 4 m.

La question de savoir si un véhicule répondant aux exigences de la directive à vide et en charge, y répondrait avec un chargement partiel pour lequel le centre de gravité de la charge serait resté inchangé, est restée sans réponse : il semblerait que ce soit empiriquement le cas. Mais les réponses, aussi bien de Daf que du Rijksdienst ont été peu affirmatives sur ce sujet.

Le Rijksdienst émet l'avis que cette directive assure un très bon freinage à vide et en charge maximale et suppose que la qualité du freinage à charge partielle ne s'éloignera pas trop de ces valeurs optimales.

POIDS VARIABLES

Jusqu'ici, les Pays-Bas n'ont pratiquement pas eu à se poser le problème des poids variables. La taxe à l'essieu française qui incite les utilisateurs à vouloir des poids précis n'existe pas aux Pays-Bas. Les véhicules sont taxés suivant leur poids à vide. Pourtant, les Pays-Bas vont changer de système fiscal dans les prochaines années pour adopter une taxe européenne, basée sur les poids totaux. Le problème que nous nous posons en France sur les poids variables a donc intéressé le Rijksdienst qui pense y être confronté prochainement.

Pour le moment, aux Pays-Bas, il n'y a pas possibilité de changer de poids total en charge à l'intérieur d'un type. De plus, deux types ne peuvent différer par le seul poids total en charge. Il faut nécessairement une différence technique.

C'est la situation qui existait en France avant 1972 : le détarage d'un poids lourd ne peut se faire qu'avec modification (d'un ressort, par exemple) et ré-homologation du nouveau type ainsi créé. Le Rijksdienst trouve naturellement confortable cette situation qui limite les changements de poids totaux par l'utilisateur mais semble reconnaître qu'elle est peu fondée techniquement. Quant au constructeur, il préférerait une solution plus libérale.

L'absence de réception à titre isolé implique, d'autre part, dans certains cas, l'existence de types de véhicules ne contenant... qu'un seul véhicule.

Daf, à ce sujet, nous informe que les Britanniques auraient une solution proche de celle que nous recherchons, comme le prouverait la forme des plaques de constructeurs utilisées en Grande-Bretagne (voir graphique 2). Ces plaques feraient clairement apparaître, à côté de poids techniquement admissibles, des poids d'utilisation.

QUESTIONS DIVERSES

- POIDS

La réglementation néerlandaise prévoit, depuis le 1er février 1979, des poids totaux autorisés en charge maximum de 18 tonnes pour un véhicule à deux essieux (auparavant, ils étaient de 16 tonnes), avec un maximum de 10 tonnes par essieu.

La solution européenne qui semblerait plaire aux Néerlandais serait : (ce renseignement nous a été donné par Daf)

- 18 tonnes de poids total autorisé en charge,
- 40 tonnes de poids total roulant autorisé,

un maximum de 10 ou 11 tonnes par essieu, suivant que l'essieu est moteur ou non.

- LONGUEURS CARROSSABLES

Contrairement à la réglementation française, il n'est pas prévu de longueurs extrêmes pour le carrossage. On nous a fait remarquer que ces longueurs, dans le cas d'une utilisation à charge systématiquement non uniforme (ex : grue derrière cabine) n'ont guère de sens.

- DIFFUSION DES COMMUNICATIONS EUROPEENNES

Le Rijksdienst a attiré notre attention, de manière informelle, sur la lourdeur de cette procédure. La diffusion de ces communications par les importateurs, à l'occasion d'homologation, semblerait plus pratique. Un seul problème à résoudre : comment un service de police français (par exemple), pourrait-il vérifier la sécurité technique d'un véhicule immatriculé aux Pays-Bas (par exemple), roulant en France et dont le type n'aurait pas été réceptionné en France ? L'objection semble faible quand on compare le cas de ce véhicule avec celui d'un véhicule réceptionné en-dehors de la CEE.

- DEFINITION D'UN TYPE DE VEHICULES

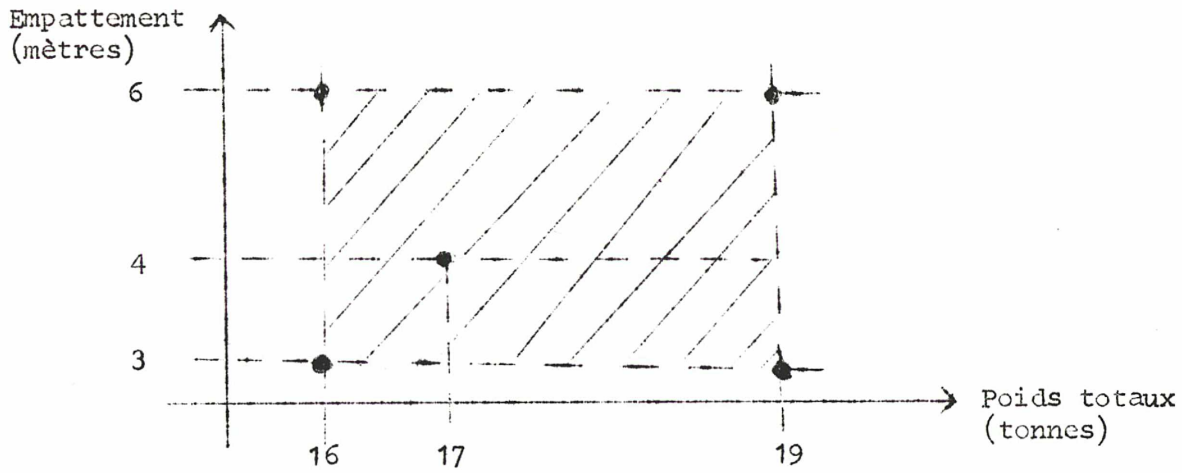
Aux Pays-Bas les types sont uniquement définis par les charges maximales par essieu et les poids totaux.

0

0 0

- ANNEXES : - Fiche de renseignements fournie par le constructeur au Rijksdienst
- Notice descriptive
- Certificat de conformité

Graphique n° 1



Graphique n° 2

SOCIETE PEUNALT		
Type : ABC 123		
N° : 1234567		
	Technique	Utilisation
AV	6 000	5 000
AR	10 000	10 000
PTAC	16 000	15 000
PTRA	25 000	21 000

RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER

BENELUX specificatie Nr. N-0217
 Fiche de spécification BENELUX Nr. N-0217


alleen bestemd ter verkrijging van een typegoedkeuring in de Beneluxlanden
reservée à l'obtention d'une agrégation dans les pays du Benelux

1. Merk <i>Da f</i> <i>Marque</i>		2. Type(n) <i>Type(s)</i>		FA 1100 DD 325
				FA 1100 DD 385
				FA 1100 DD 445
3. Technisch vastgestelde gewichten* — <i>Poids techniques*</i>				
Maximum totaal gewicht <i>Poids total maximum</i>	9300	Maximum treingewicht Maximum poids du train <i>Poids maximum du train de véhicules déterminé par la puissance du moteur</i>	17500	
Maximum gewicht onder vooras <i>Poids maximum ss. l'ess. AV.</i>	3200			
Maximum gewicht onder achteras <i>Poids maximum ss. l'ess. AR.</i>	6300			
4. Gewicht van het onderzochte chassis (wielb.), met zonder cabine zonder reservewiel en met volle tank <i>Poids du châssis identifié</i> (empt.), avec/sans cabine sans roue de réserve et avec réservoir plein			Totaal <i>Total</i>	3120
			Voor <i>AV.</i>	2060
			Achter <i>AR.</i>	1060
5. Gewicht van het onderzochte voertuig (wielb.), met oorspronkelijk koetswerk, reservewiel en volle tank <i>Poids du véhicule identifié</i> (empt.), avec carrosserie d'origine, roue de réserve et réservoir plein			Totaal <i>Total</i>	
			Voor <i>AV.</i>	
			Achter <i>AR.</i>	
Nuttige overbouw <i>Porte-à-faux utile</i>		Uitwendige overbouw <i>Porte-à-faux réel</i>		
6. Chassisnummer — <i>No du châssis</i>				
Plaats <i>Emplacement</i>	tegen rechter balk tussen 1e veer hand en vooras	Samenstelling <i>Composition</i>	138531	
7. Plaats fabriekstypeplaatje <i>Emplacement de la plaquette d'usine</i>		binnenzijde rechter deur		

8. Afmetingen van het chassis — *Dimensions du châssis*

Type(n) Type(s)	FA 1100DD325	FA 1100DD385	FA 1100DD445		
Wielbasis <i>Empattement</i>	3250	3850	4450		
Afstand tandemassen <i>Ent'axes essieux AR.</i>					
Achterk. stuur - achterk. cabine <i>AR. volant - AR. cabine</i>	730				
Achterk. cabine - achteras <i>AR. cabine - essieu AR.</i>	3020	3620	4220		
Achterk. stuur - achteras <i>AR. volant - essieu AR.</i>	3750	4350	4950		
Vooroverbouw (langsliggers) <i>Porte-à-faux AV. (longerons)</i>	1210/1030				
Achteroverbouw (langsliggers) <i>Porte-à-faux AR. (longerons)</i>	1790	2190	2590		
Breedte chassis met cabine <i>Largeur châssis avec cabine</i>	2190				
Breedte chassis zonder cabine <i>Largeur châssis sans cabine</i>	2190				

9. Chassisraam — *Cadre de châssis*

Langsligger uit <i>Longeron en</i>	1	deel <i>pièce</i>	Vorm van de doorsnede <i>Profil de la section</i>	
Afmetingen van de langsliggers (hoogte x breedte x dikte flens) <i>Dimensions des longerons (hauteur x largeur x épaisseur aile)</i>		Maximum doorsnede <i>Section maximum</i>	210x70x5 (wielbasis 3250 en 3850) 214x70x7 of 210x70x5 (wielbasis 4450)	
		Doorsnede bij achterste chassisondersteuning <i>Section au dernier appui du longeron</i>	210x70x5 (wielbasis 3250 en 3850) 214x70x7 of 210x70x5 (wielbasis 4450)	

Versterkingen (vorm, afmetingen, lengte en plaats)
Renforts (profil, dimensions, longueur et situation)

Motor — Moteur

Merk en type <i>Marque et type</i>	DAF DD575		
Brandstof <i>Carburant</i>	gasolie		
Aantal cyl. x boring x slag <i>Nombre de cyl. x alésage x course</i>	6x100,7x120		
Cylinderinhoud (in liters) <i>Cylindrée (en litres)</i>	5,737		
Max. vermogen in DIN/SAE PK bij aant. omw./min. <i>Puissance max. en CV. DIN/SAE à nb T/min.</i>	105/2400		

Koppelvormer (versnellingsbak + hulpversnellingsbak)
Transformateur de couple (boîte de vitesse + boîte de vitesse auxiliaire)

Merk en type <i>Marque et type</i>	ZF S5-35-2		
Overbrengings verhoudingen <i>Rapports de démultiplication</i>	Vooruit AV.	7,65-4,03-2,26-1,42- 1,00	
	Achteruit AR.	6,86	

Stuurinrichting — *Direction*

Merk en type <i>Marque et type</i>	ZF 7350 of ZF 8038 (hydr.)	Diameter spoorstang <i>Diamètre barre d'accouplement</i>	34
Diameter stuurwiel <i>Diamètre volant</i>	550	Diameter as voor de pitmanarm <i>Diamètre axe bras pitman</i>	37,9 44,2

Assen — <i>Essieux</i>		Voor — <i>Avant</i>	Achter — <i>Arrière</i>
Merk en type <i>Marque et type</i>		DAF ETD type - Y -	DANA type 95
Vorm en afmetingen van de midden doorsnede (hoogte x breedte x lijfdikte) <i>Profil et dimensions de la section médiane (hauteur x largeur x épaisseur âme)</i>		I 81x72x14	
Vorm en afmetingen van de doorsnede binnen de veerpaden <i>Profil et dimensions de la section à l'intérieur des appuis de ressorts</i>			∅ 121
Spoorwijdte <i>Voie</i>		1680	1690
Hartafstand veren <i>Distance entre centre ressorts</i>		820	1000
Merk, nummer en afmetingen van de wiellagers (∅ inw. x ∅ uitw. x breedte) <i>Marque, numéro et dimensions des roulements de roue (∅ int. x ∅ ext. x largeur)</i>	binnen <i>intérieur</i>	Timken 32210 50x90x25	SNR 33015 VC12 75x115x31
	buiten <i>extérieur</i>	Timken 32207 35x72x24	SNR 33013 VC12 65x100x27
∅ steekas <i>∅ arbre de roue</i>			40
Overbrengingsverhoudingen			4,1 of 4,56

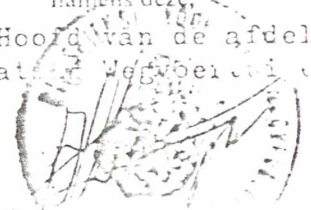
14. Remmen — Freins		Bedrijfsrem — Fr. Service		Noodrem Fr. Secours	Parkeerrem Fr. Stationt
		Voor — AV.	Achter — AR.		
Systeem Système		drukluft hydr.		deel van bedrijfs- rem	veerrem op achter- wielen
Aantal beremde wielen (VA-AA) Nombre roues freinées (AV-AR)		2VA	2AA	2VA of 2AA	2AA
Soort (trommel- of schijfremmen) Genre (freins à tambour ou à disque)		N2SR	N2SR	N2SR	N2SR
Inw. Ø trommel of Ø schijf Ø int. du tambour ou Ø disque		325	325	325	325
Aant. remv. per trommel of schijf Nbre garn. par tambour ou disque		2	2	2	2
Afmetingen van één remvoering Dimensions d'une garniture	breedte largeur	120	150	120 of 150	150
	lengte longueur	270/230	270/230	270/230	270/230
Inw. Ø van de remcilinders Ø int. des cylindres de roue		42	44,5	42 of 44,5	152
Lengte van de remsleutelhefboom (bedrijfsrem) Longueur du bras de levier commandant la came (Fr. service)					
Werkingswijze noodrem Manière dont est assuré le freinage de secours		drukluft			
Inhoud van de ketels (lir) Capacité des réservoirs (L)		1x1,5 + 2x4,4 + fa- cultatief 1x3,8 alleen met a.h.w. aansluiting		Waarschuingsapparaat Dispositif d'alarme	lamp
Merk van de compressor of pomp Marque du compresseur ou de la pompe vac.		Westinghouse			
Servo Servo	Merk en type Marque et type	Westinghouse France 72266400			
	Systeem Système	drukluft			
15. Veren — Ressorts (hoofd- + hulpveer) (principal + auxiliaire)		Voor — Avant		Achter — Arrière	
Bladveren: aantal (lengte x breedte x totale dikte) A lames: nbre de lames (longueur x largeur x épaisseur totale)		8 (1570x70x82)		10 (1400x70x116)	
Schroefveren: uitw. diameter x draaddiameter x aantal windingen Hélicoïdaux: diamètre ext. x diamètre fil x nbre de spires					
Torsieveren: lengte van de arm x afmetingen van de doorsnede A barres de torsion: longueur du bras x dimensions de la section					
Luchtveren: aantal balgen x afmetingen Suspension à air: nombre		buis		buis	

Type schokbrekers <i>Type d'amortisseurs</i>	buis	buis
Hoogte stootkussen <i>Hauteur butées</i>	74	72
Voorveervanger (autobus) <i>Dispositif de sécurité avant (autobus)</i>	2e blad omgekruld	2e blad omgekruld
Cabine — <i>Cabine</i>		
Soort <i>Genre</i>	front	Aantal zitplaatsen (zonder de bestuurder) <i>Nombre de places (sans le conducteur)</i>
		1
Banden — <i>Pneus</i>	Voor — <i>Avant</i>	Achter — <i>Arrière</i>
Aantal per as <i>Nombre par essieu</i>	2	4
Merk <i>Marque</i>		
Maataanduiding <i>Marquage</i>	9.5 - 17,5	9.5 - 17,5
Electrische installatie — Vermogen van de dynamo (W) <i>Installation électrique — Puissance du générateur (W)</i>	770 W	
Gebruiksdoel: vervoer van <i>Destination: transport de</i>	goederen	

N.B. Tenzij anders aangegeven, zijn alle afmetingen in mm en alle gewichten in kg aangeduid.
Sauf indication contraire, toutes les dimensions sont données en mm et tous les poids en kg.

Uitgereikt te
Delivré à 's-Gravenhage, de
 le 18 juni 1976

De directeur van de
 Rijksdienst voor het Wegverkeer,
 namens *Uzq*
 Het Hoofd van de afdeling
 Toelating Wegverkeer,



Notice descriptive

Date: 23 JAN. 1976 Doorgegeven aan: Op te bergen onder:

APPLICATION FOR TYPE APPROVAL

Make :
 Manufacturer :
 Name, address and telephone number of its representative (importer) :

A. MANUFACTURER'S GUARANTEE

Type	Wheel base	Maximum weight			Payload (3)	Gross combination weight (4)
		Front (1)	Rear (1)	Total (2)		

The undersigned who has been authorised by the Managers of the manufacturer to sign this document confirms that every above-mentioned motor vehicle type has been designed and constructed to be used without speed limitation on prepared roads at the above-mentioned maximums and conforms to the accompanying description.

Factory seal :

Signed :
 Date :

- N. B. 1. The maximum weights front and rear are the technically permissible maximums under the axles which may on no account be exceeded.
2. The maximum total weight is the technically permissible maximum for the vehicle alone, which may on no account be exceeded.
3. Only to be completed if the vehicle is fitted with a complete original body. The weight of the driver is not included in the payload.
4. The gross combination weight is the maximum weight permitted by the manufacturer for the motor vehicle together with a trailer or semi-trailer.
5. The maximum trailer/semi-trailer weight is the maximum weight which the manufacturer permits for the trailer or semi-trailer to be moved by the motor vehicle.

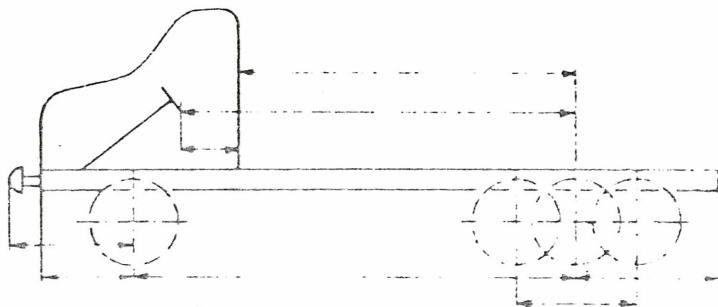
B. TECHNICAL INFORMATION CHARACTERISTIC FOR EVERY MODEL

I. Weights:

Weight of chassis in running condition

with cab - front : rear :
without cab - front : rear :

II. Dimensions



Longitudinal members

Are the longitudinal members of one piece?
Cross-sectional shape (U, box section, etc.)

<u>Dimensions</u>	<u>Height</u>	<u>Width</u>	<u>Flange thickness</u>
-------------------	---------------	--------------	-------------------------

1. Maximum cross section :
2. Cross section at rearmost chassis support point :
3. Any strengthening (shape of cross-section, measurements, length and position in respect of the front axle):
4. Moment of resilience against bending, including any strengthenings (mm³):
 - a. of the maximum cross section :
 - b. of the cross section at the rearmost chassis support point :
5. Weight of the chassis frame (longitudinal and cross members) :

C. TECHNICAL INFORMATION WITH REGARD TO ALL MODELS

I. Engine

1.	Make			
2.	Type			
3.	Fuel			
4.	Number of cylinders x bore x stroke			
5.	Cylinder capacity (litres)			
6.	Max. torque (mkg. at r.p.m.)			
7.	Max. brake power (c.v. at r.p.m.) (according to SAE, DIN, etc.)			
8.	Weight (in running condition)			
9.	Cooling system			

II. Fuel tank

Capacity (litres)

III. Coupling (clutch)

1. System :

2. Weight :

IV. Torque converter (gearbox and auxiliary gearbox)

1.	Make and type			
2.	Gear ratios	forward		
		reverse		
3.	Weight			

V. Transfer box

1. Make and type :
2. Gear ratio :
3. Weight :

VI. Chassis frame

1. Location of chassis number :
2. Material and mechanical characteristics of the longitudinal members :
 - a. material :
 - b. elastic limit (kg/mm^2) :
 - c. tensile strength (kg/mm^2) :
 - d. Brinell hardness :
3. Is the rear cross member strong enough to take a trailer coupling?
If so, what is the maximum permissible trailer weight?

VII. Steering

1. Make and type :
2. Gear ratio (s) :
3. Diameter of steering wheel :
4. Diameter of the track rod :
5. Diameter of the Pitman arm shaft :
6. Minimum front axle pressure to ensure good steering :
7. Make and type of the power steering :

VIII. Front axle

1. Make and type :
2. Profile and dimensions of the cross section of the axle body in the centre section (height x width x body thickness x flange thickness) :
3. Moment of resistance against bending in mm^3 of the section mentioned under 2.
 - around the vertical axis :
 - around the horizontal axis :
4. Track width :
5. Centre line distance of the springs :
6. Centre line distance of swivel pins :
7. Make, number and dimensions of the wheel bearings (inside diameter x external diameter x width) :
 - inner :
 - outer :
8. Weight of the axle including hubs, brakes, wheels, tyres but without springs :
9. Material and mechanical characteristics of the axle body :
 - a. material :
 - b. elastic limit (kg/mm^2) :
 - c. tensile strength (kg/mm^2) :
 - d. Brinell hardness

Observation

When the front axle is also the driving axle, the following information must be supplied in addition to the above-named data (except for 2) :

1. Profile and dimensions of the section of the axle housing immediately outside the spring beds :
 - a. external measurements :
 - b. thickness :
2. Moment of resistance against bending (mm^3) of the section mentioned under 1. :
 - around the vertical axis :
 - around the horizontal axis :
3. Transmission ratio (s) :

IX. Rear axle

1. Make and type :
2. Profile and dimensions of the section of the axle housing immediately outside the spring beds :
 - a. external measurements :
 - b. thickness :
3. Moment of resistance against bending (mm^3) of the section mentioned under 2.
 - around the vertical axle :
 - around the horizontal axle :
4. Track width :
 - a. with single mountings :
 - b. with twin mountings :
5. Distance of spring centre lines :
6. Make, number and dimensions of the wheel bearings (internal diameter x external diameter x width) :
 - inner :
 - outer :
7. Smallest diameter of the axle shaft :
8. Transmission ratio (ϵ) :
9. Weight of the axle complete with hubs, brakes, wheels and tyres but without springs :
10. Material and mechanical characteristics of the axle housing :
 - a. material :
 - b. elastic limit (kg/mm^2) ;
 - c. tensile strength (kg/mm^2) ;
 - d. Brinell hardness :

1. Brakes

1. Braking system (mechanical, hydraulic, air pressure, etc.) :

- a. service brake :
- b. emergency brake :
- c. parking brake :

2. On which wheels act :

- a. the service brake :
- b. the emergency brake :
- c. the parking brake :

3. Dimensions :

	Drum brakes		Service brake		Emergency brake	Parking brake
			Front	Rear		
a)	Internal diameter of drum					
b)	Number of brake linings					
c)	Dimensions of one length	width length				
d)	Internal diameter of the wheel cylinders					

	Disc brakes		Service brake		Emergency brake	Parking brake
			Front	Rear		
a)	Diameter of disc					
b)	Number of brake linings					
c)	Dimensions of one brake lining					
d)	Internal diameter of the wheel cylinders					

4. When air pressure brakes are fitted, what is the normal pressure at which the service brake system should be adjusted (kg/cm^2) ?
5. What does the emergency brake consist of?
 - a. the same parts as the parking brake :
 - b. part of the service brake :
 - c. Independent brake :
6. Contents of the reservoir (litres) :
7. Make and type of the compressor or vacuum pump :
8. Servo :
 - a. make and type :
 - b. system (air pressure, vacuum, etc.) :

XI. Springs

1. Dimensions of the leaf springs (number of leaves, length of the main leaf width of the leaves, thickness of each leaf and the number of leaves of the same thickness) :
 - a. front springs :
 - b. auxiliary springs front :
 - c. rear springs :
 - d. auxiliary springs rear :
2. Dimensions of the coil springs (external diameter of the coils, wire diameter, number of coils) :
 - a. front springs :
 - b. auxiliary springs front :
 - c. rear springs :
 - d. auxiliary springs rear :
3. Dimensions of the torsion bars (length of arm, length of bar, dimensions of the bar section and number of bars) :
 - a. front :
 - b. rear :
4. Dimensions of the air suspension (number of bellows and diameter or length x width) :
 - a. front :
 - b. rear :
5. Dimensions of other springs not named here :
6. Material and mechanical characteristics of the springs :

		Material	Elastic limit (kg/mm ²)	Tensile strength (kg/mm ²)	Brinell hardness
a)	Front springs				
b)	Auxiliary springs front				
c)	Rear springs				
d)	Auxiliary springs rear				

7. Only for chassis intended for passenger transport

Specific flexing in mm. per 1000 kg. at maximum axle pressure of a spring, or, when auxiliary springs are fitted, of a combination of main and auxiliary springs :

- a. front :
- b. rear :

XII. Cab

1. Type (normal, forward or semi-forward control; with or without sleeping accommodation) :
2. Weight of this complete cab :

XIII. Tyres

		Front	Rear
1.	Make		
2.	Size and number of cord plies		
3.	Single or twin		
4.	Weight of spare wheel with tyre		

XIV. Electrical installation

Capacity (W), voltage (V) of the dynamo :

XV. Intended usage (passenger transport or goods transport) :

XVI. Documents to be submitted :

Drawings must show the main dimensions.

1. Chassis drawing for every wheel base (to a suitable scale) no.
2. Front axle drawing to 1 : 1 scale; this must show at least section across the hub with brake drum, section of the axle body in the middle no.
3. Rear axle drawing to 1 : 1 scale; this must show at least section across the hub with brake drum, section of the axle body at the spring bed no.
4. Braking system outline drawing no.
5. Power and torque curves of the engine no.
6. Declaration by the manufacturer of the steering gear giving maximum front axle load bearing capacity with which this steering system may be used (except when this steering system is manufactured by the chassis manufacturer) no.

● Aantal wielen: 4
 Aantal aangedr. wielen: 2
 ● Merk: DAF
 ● Chassistype: a) ZOZ
 ● Chassisnr.:
 ● Pl. Chassisnr.: e) ZOZ

Bouwjaar: 19.....
 ● Merk: DAF
 ● Brandstof: D aantal cyl.: 6
 ● Vermogen: f) ZOZ kW

● Wielbasis: b) ZOZ cm
 Afst. achterk. stuur
 - hart achteras: c) ZOZ cm
 Hartafst. tandmassen: cm
 Breedte chassis: 220 cm
 over: achterbanden
 Afm. vooraslich.: 87 x 70 mm
 Afm. achteraslich.: 120 mm

Veren	voor	achter	hulp
soort	<u>1/2 ell.</u>	<u>1/2 ell.</u>	
aantal	<u>2</u>	<u>2</u>	
l	<u>157</u>	<u>160</u>	
b	<u>8</u>	<u>8</u>	
h	<u>9,2</u>	<u>16,8</u>	
n	<u>9</u>	<u>13</u>	

chassisraam
 hoogte x breedte x dikte
 d) ZOZ x x mm
 Versterking:

Banden
 voor: 10 - 22,5 14 PR R
 achter: 10 - 22,5 14 PRx 2R
 PRx

Achterbalk afm.: 176x135x8 mm +
 inw. 200x80x8 mm voor
 a.h.w. gew. tot 11000 kg
 Bevestigingsgaten h.o.h. 120x55

Compr./pompe ja/~~noe~~
 Bedrijfsrem: { drukluft - hydr.
 gescheiden/~~noe~~
 Noodrem: { deel van bedrijfsrem
~~noe~~
 Parkeerrem: veerrem op achterwielen
 Aanhangwagen/opleggerremsysteem h) ZOZ

Max. toel.
 massa beladen voertuig: 14000 kg
 vooraslast: 4800 kg
 achteraslast: 9200 kg
 massa aanhangwagen: g) ZOZ kg

Nr. type goedk. chassis: DAFC-1071

Stempel douane
 Model RDW Nr 303 c
 729052F-41

Ondergetekende, fabrikant/importeur verklaart dat de hierboven vermelde gegevens door hem naar waarheid zijn ingevuld en dat het hier een ongebruikt chassis betreft.
 (firmastempel, handtekening)

MODEL
 voor invulling
 chassisgegevens op
 kentekenaanvraagkaart
 motorvoertuigen
FA1500

In te vullen door de fabrikant/importeur

Certificat de Conformite.

- | | | | | |
|----|---|--|--|---|
| a) | FA 1500 DF 340
of
FA 1500 DT 340 | FA 1500 DF 400
of
FA 1500 DT 400 | FA 1500 DF 460
of
FA 1500 DT 460 | FA 1500 DF 520
of
FA 1500 DT 520 |
| b) | 340 | 400 | 460 | 520 |
| c) | 384 | 444 | 504 | 564 |
| d) | 234 x 70 x 7 | 232 x 70 x 6 | | 234 x 70 x 7 |
| e) | tegen r. balk tussen vooras
en 2e veerh.
TRØ1C15---E-19 |)
)
) | of | (tegen r. balk tussen 1e veerh.
(en vooras
(TRØ1C18---E-15 |
| f) | 110 | 85 | | |
| g) | 11000 | 9000 | | |
| h) | geen of
drukluft 2-leiding overeenkomstig remschema nr. 1799-017 | | | |

N.B. Bij a t/m h, het van toepassing zijnde invullen.

COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT

à Turin (Italie) de F. DAMBRINE et M.S. TISSIER

les 12 et 13 mars 1979

Le déplacement à Turin, les 12 et 13 mars 1979, a permis de rencontrer les personnes suivantes :

- M. MONCELLI, responsable des homologations de voitures particulières à Fiat,
- M. VIZZOTTO, responsable des homologations de poids-lourds à Fiat Veicoli Industriali,
- M. CECCOPIERI, directeur du CPA de Turin.

Les différentes questions abordées au cours de ces trois entretiens peuvent se regrouper ainsi :

- Homologation et immatriculation des véhicules en Italie.
- Freinage des véhicules.
- Le problème des poids en charge.
- Indications sur le Code de la Route italien.

1) HOMOLOGATION ET IMMATRICULATION EN ITALIE

La réglementation italienne ne connaît que la réception par type.

Les essais destinés à prouver la conformité du prototype avec le Code de la Route italien sont faits pour la plupart chez le constructeur sous la responsabilité du CPA local (Turin pour Fiat, Milan pour Alfa Romeo etc..) qui rédige ensuite les procès-verbaux d'essais. En fait, le CPA n'ayant pas toujours de gros moyens en personnel (3 ingénieurs à Turin), n'a souvent pas le temps de rédiger les procès-verbaux d'essais aussi vite que le souhaiterait Fiat par exemple. Fiat se charge donc de cette rédaction et envoie les procès-verbaux au CPA pour signature.

Le dossier d'homologation complet (notice descriptive et procès-verbaux d'essais) est ensuite envoyé au Ministère des Transports à Rome qui donne un numéro d'homologation : OM (OM = omologazione). Chaque procès verbal d'essais est facturé 24 000 Lit et l'homologation proprement dite coûte 54 000 Lit ; de plus chaque feuille de procès verbal doit être timbrée à 2 000 Lit. (1 000 Lit = 5 FF).

La notice descriptive du véhicule (cf annexe) est ensuite transmise aux différents bureaux d'immatriculation installés au niveau local en Italie. Les bureaux d'immatriculation dépendent du Ministère des Transports.

En moyenne, il faut compter environ deux mois pour obtenir l'homologation d'un prototype depuis le début des essais jusqu'à la délivrance du numéro d'homologation.

Pour faire immatriculer un véhicule en Italie, on présente au bureau local d'immatriculation, le certificat de conformité fourni par le constructeur (cf annexe p. 10). On reçoit alors la "carte de circulation" qui est l'équivalent de la carte grise française et les plaques d'immatriculation du véhicule (fournies par l'Administration). Par rapport à la carte grise française, la carte de circulation fait état d'un certain nombre de renseignements techniques concernant le véhicule (poids, empattement, caractéristiques du moteur etc...). En ce sens, la carte de circulation doit être considérée comme intermédiaire entre la carte grise et la notice descriptive.

L'article 225 du Code de la Route italien définit exhaustivement les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule (type de la structure, empattement, poids, système de freinage, géométrie du moteur, cycle de fonctionnement, carburant utilisé etc...). La plupart des caractéristiques essentielles sont inscrites sur la carte de circulation. Lorsque, pour un type de véhicule, on modifie au moins une caractéristique essentielle, il est nécessaire de refaire des essais d'homologation (par ex., la modification de l'empattement suppose de nouveaux essais et calculs de freinage). La modification d'une caractéristique essentielle ne suppose pas pour autant que l'on doive créer un nouveau type ; on se contente en général d'une extension du type de base. Le Ministère des Transports délivre alors un numéro d'extension : OM... EST.. (cf annexe). Plus précisément, la procédure actuelle de délivrance des cartes de circulation (procédure informatisée) fait qu'il doit y avoir correspondance biunivoque entre le numéro d'homologation éventuellement étendu et les caractéristiques techniques qui apparaissent sur la carte de circulation ; le fonctionnaire chargé de délivrer les cartes de circulation tape le numéro d'homologation étendu sur un terminal d'ordinateur, et la carte de circulation, avec ses caractéristiques techniques, s'imprime automatiquement.

En revanche, il est nécessaire de créer un nouveau type quand le nouveau véhicule est radicalement différent ou quand le poids en charge déclaré est différent. Cependant la frontière entre l'extension d'un type existant et la création d'un type nouveau reste souvent à l'appréciation du Ministère des Transports. En particulier, on peut par exemple avoir en Italie sous un même type, des moteurs différents avec des carburants différents. De même, il est possible de commercialiser un même type de véhicules sous deux marques différentes (par ex. Fiat et OM, cf annexe) ; par contre, UNIC produit en France les mêmes véhicules que Fiat mais a un autre numéro d'homologation italien.

2) FREINAGE DES VEHICULES

L'interprétation de la directive 75/524/CEE sur le freinage des véhicules a posé un certain nombre de difficultés aux responsables italiens: d'une part cette directive stipule qu'il appartient au constructeur d'un véhicule de vérifier que, pour tous les états de chargement, le freinage de son véhicule est correct eu égard aux prescriptions de la directive ; d'autre part, la directive ne demande de fournir des courbes (adhérence, taux de freinage) que pour le véhicule en charge et le véhicule à vide, laissant par là même sous-entendre que ces deux cas limites envelopperaient les cas intermédiaires. Or en fait, il semble que ce ne soit pas vrai si les essieux ne sont pas déchargés homothétiquement ce qui est en général le cas. Ainsi par exemple, bien que la directive fasse allusion pour le véhicule en charge au poids maximal admissible, certaines Administrations européennes demandent souvent de considérer le poids maximal administratif (Allemagne 16 t pour un poids-lourd à deux essieux, Pays-Bas 17,5 t) ce qui entraîne parfois qu'un même véhicule soit équipé de correcteurs de freinage différents suivant qu'il est vendu dans l'un ou l'autre de ces pays. L'Administration italienne admet quant à elle que des calculs corrects pour un poids total en charge de 19 t conviennent pour un poids en charge administratif de 18 t en Italie. Ainsi les mêmes calculs peuvent-ils servir pour l'Italie, la France et la Belgique. L'Administration italienne estime en effet que si les calculs conduisent à un freinage correct (vis à vis des dispositions de la directive) à vide et au poids maximal admissible, le freinage est "suffisamment bon" pour les poids intermédiaires. D'ailleurs, l'Administration italienne a l'impression que la directive fait allusion au poids maximal admissible justement pour éviter la multiplication des calculs du fait que les poids maximaux administratifs diffèrent d'un pays à l'autre. Par ailleurs, l'Administration italienne pense qu'à l'heure actuelle le principal problème serait celui de la détermination de la hauteur du centre de gravité et qu'il

conviendrait avant tout de définir des prescriptions communautaires pour le calcul de cette hauteur et de ne plus laisser au constructeur la liberté de la détermination de cette hauteur.

3) LE PROBLEME DU POIDS EN CHARGE

Le poids en charge d'un véhicule n'est important en Italie que dans la mesure où il détermine la charge utile d'un véhicule qui, quand il s'agit de transport de marchandises, entraîne une taxe et conditionne la délivrance des licences de transport. La taxe sur la charge utile est relativement peu élevée en Italie et de toute façon, elle ne varie plus au delà de 11 tonnes de charge utile de sorte qu'il n'est pas foncièrement utile d'avoir pour un même type de véhicule plusieurs poids totaux en charge différents. Par ailleurs, il est difficile de changer de poids total puisqu'à un type de véhicule ne peut correspondre qu'un poids en charge. Le changement de poids en charge ne peut se faire en Italie qu'au prix de la création d'un nouveau type et les deux types ainsi définis doivent différer d'au moins une caractéristique technique essentielle. A titre exceptionnel, il avait cependant été admis qu'un détarage inférieur à 10 % ne nécessitait pas de modifications techniques. Toutefois Fiat par exemple, n'a fait réceptionner un même véhicule sous deux poids différents qu'en deux occasions. En fait, il est pratiquement impossible de faire réceptionner un même véhicule sous deux poids en charge différents, mais l'état actuel de la réglementation sur les transports fait qu'en pratique, cela ne pose pas de problèmes.

4) INDICATIONS SUR LE CODE DE LA ROUTE ITALIEN

Les directives CEE ne sont pas encore toutes obligatoires en Italie. Les seules appliquées actuellement sont les suivantes :

- Bruit
- Pollution
- Rétroviseurs
- Plaques d'immatriculation
- Serrures et charnières
- Avertisseurs sonores
- Ancrage des sièges
- Ancrage des ceintures de sécurité
- Réservoirs de carburant
- Effort à exercer sur la direction pour le braquage des roues

- Protection antivol
- Tachymètre
- Choc avant
- Choc d'un mannequin sur le volant
- Freinage

Les directives concernant le montage de l'éclairage n'entreront en vigueur que le 1/1/80. Celles concernant les saillies extérieures et l'agressivité interne de l'habitacle ne seront appliquées qu'à partir du 1/1/83 en raison des difficultés de mise en oeuvre qu'elles suscitent.

Le CPA pense que l'on ne peut pas espérer avoir une homologation CEE avant des années. Une raison importante selon lui est, qu'en ayant plusieurs homologations, on rend la tâche des importateurs étrangers à la CEE beaucoup plus difficile ; l'homologation européenne leur simplifierait beaucoup trop le travail !... Par contre, le CPA pense qu'avant longtemps des accords reconnaissant mutuellement des organismes de contrôle CEE permettront de simplifier les procédures : le CPA en Italie pourrait par exemple, dans une telle optique, préparer complètement les dossiers concernant l'homologation française, selon la réglementation française, à la place du Service des Mines...

Le Code de la Route italien (art 223) impose par ailleurs un certain nombre de prescriptions spécifiques :

- La hauteur minimum au sol doit être de 120 mm.
- La longueur des porte-à-faux est limitée.
- Tout ~~vé~~hicule doit pouvoir tourner dans une couronne circulaire de 5,30 m de rayon interne et de 12 m de rayon externe.
- Le clignoteur latéral est obligatoire.
- Tout véhicule solo doit pouvoir démarrer sur une côte à 15 %
- L'accélération moyenne de tout véhicule au rapport de transmission le plus élevé depuis le régime de couple maximum jusqu'au régime de puissance maximum ou de vitesse maximum doit être supérieur à $0,1 \text{ m/s}^2$ (ceci n'est en fait contraignant que pour les poids-lourds).
- Les ceintures de sécurité sont obligatoires à l'avant depuis le 1/1/79 ; leur port n'est cependant pas encore obligatoire.

.../...

La charge maximale admise par essieu est de 12 tonnes (19 t pour un ensemble de deux essieux consécutifs distants de moins de 2 m).

Le poids total autorisé en charge d'un véhicule solo est limité à 18 t (2 essieux) et 24 t (3 essieux).

Le poids total roulant autorisé est limité à 44 t. Cependant, le poids remorquable dépend du système de freinage dont est équipée la remorque.

La puissance du moteur doit être supérieure à 8 CV/t.

Pour les véhicules de transport de marchandises, quel que soit le poids, il y a une visite technique annuelle.

Autrefois, les voitures particulières étaient contrôlées tous les cinq ans. A présent, le contrôle se fait théoriquement tous les dix ans ; en pratique, cette mesure est tombée en désuétude.

0

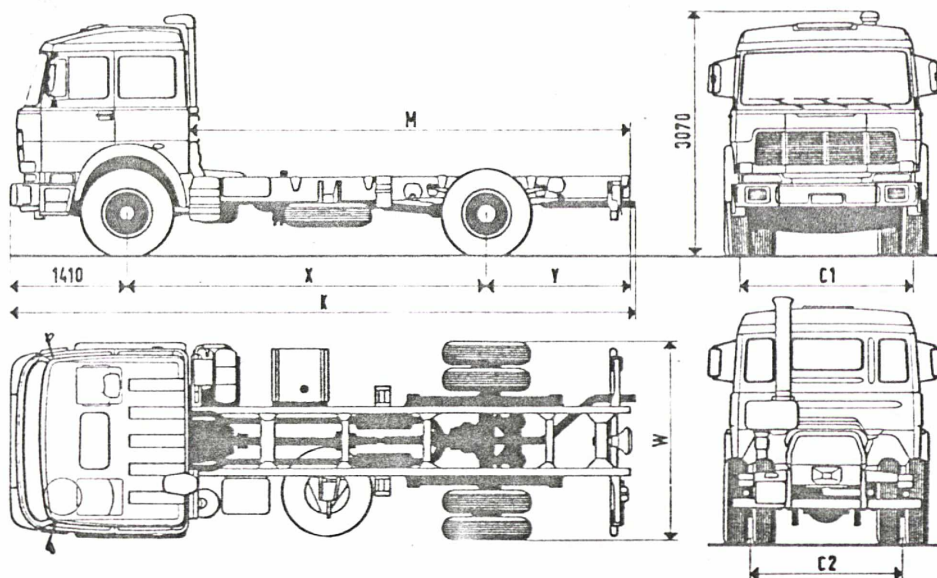
0 0



Omologato dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale M. C. T. C.

 È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità
 (art. 53 del T. U. 15-6-1959, n. 393)

Veicolo soggetto all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione (art. 54 del T. U.)



VEICOLO	CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE	DATA
* 170 NC.35-A	OM16046	10-9-1976
* 170 NC.35-B	OM16046EST16047	
* 170 NC.35-C	OM16046EST16048	
* 170 NC.35-D	OM16046EST16049	

PUNZONATURA VEICOLO « FIAT »: ved. pag. 9

PUNZONATURA VEICOLO « OM »: ved. pag. 11

I veicoli con marchio « **OM** » differiscono da quelli con marchio « **FIAT** » unicamente per fregio e calandra (vedere certificati di omologazione e conformità a pagg. 11 e 12).

**PESO RIMORCHIABILE POTENZIALE MASSIMO
SUBORDINATO A PARTICOLARI CONDIZIONI
DI ESERCIZIO** (solo ai sensi art. 10 del T. U.)

- Peso max del treno q 720.
- Peso max rimorchiabile potenziale q 540.
- Velocità max di esercizio km/h 40 (art. 102 del T. U.).
- Pendenza max superabile 8 % (fino a 600 q di treno), 6 % (fino a 720 q).
- Rapporto peso rimorchio/peso motrice ≤ 3 .

N.B.: Per traini eccezionali di rimorchi di peso superiore a q 540 fino a q 600 può essere riconosciuto a seguito di visita e prova ai sensi dell'art. 54 del T. U. un complessivo potenziale di q 200 alle seguenti condizioni:

- 1) applicazione di rapporto al ponte 1 : 7,32 (con cambio a 13 marce), 1 : 6,43 (con cambio a 8 marce);
- 2) equipaggiamento del veicolo con pneumatici Pirelli, Ceat o Michelin;
- 3) annotazione sulla carta di circolazione della seguente frase: « SOLO DURANTE IL TRAINO DI RIMORCHI ECCEZIONALI DI PESO EFFETTIVO COMPRESO TRA 540 e 600 q »:
 - peso complessivo q 200;
 - peso totale del treno q 800;
 - rapporto peso rimorchio/peso motrice ≤ 3 ;
 - pendenza max superabile 6 %;
 - velocità max di esercizio 40 km/h (art. 102 del T. U.).

Nelle condizioni di carico suddette i pesi max ammessi sugli assi sono: 1° asse q 67; 2° asse q 134.

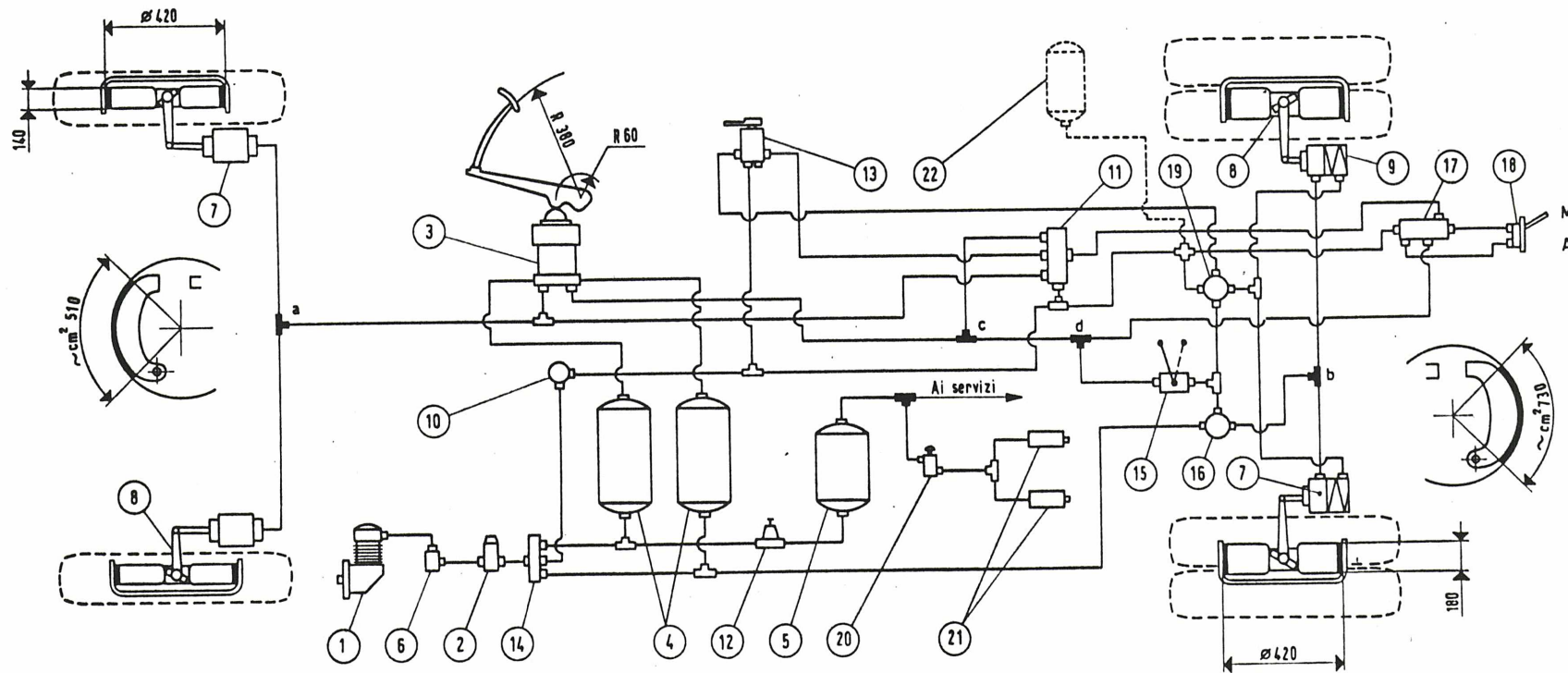
Il gancio di traino di serie è idoneo fino a 600 q di peso rimorchiabile (gancio Orlandi "Lupo" cat. "5" - IGM 1138 G5/P600).

DISPOSITIVI DI FRENATURA

FRENO DI SERVIZIO E DI SOCCORSO: pneumatico, a pedale sulle 4 ruote, con 3 circuiti indipendenti, due per gli assi della motrice ed uno per il rimorchio.

FRENO DI STAZIONAMENTO: meccanico con cilindri a molla, agente sulle ruote posteriori, con comando pneumatico a mano.

FRENO MOTORE: con comando indipendente.



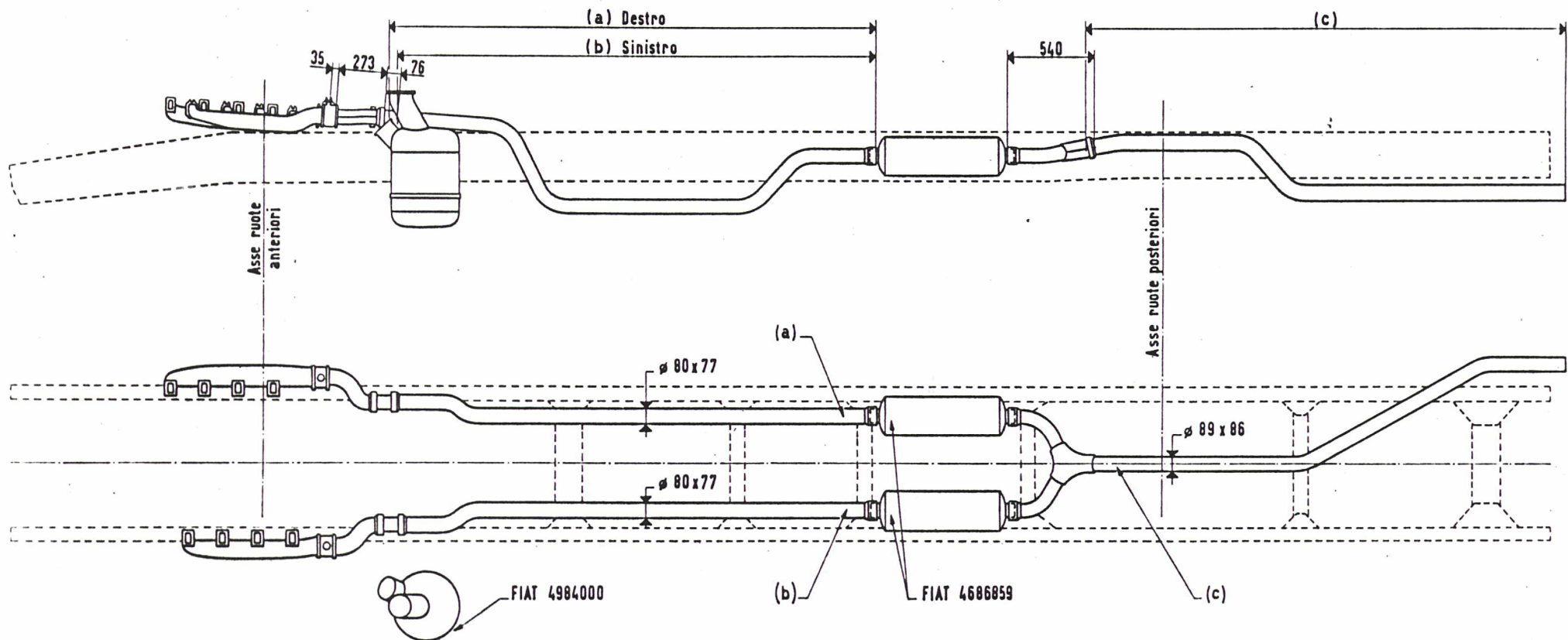
1. Compressore aria cm³ 192 oppure cm³ 250 oppure cm³ 400 - Giri max 3000/min.
2. Gruppo regolazione pressione aria: 8,6 ÷ 9,5 Bar.
3. Distributore Duplex di comando: 7,6 ± 0,25 Bar.
4. Serbatoi aria freni. Capacità l 28 caduno per assi anteriore e posteriore (**DGM 7058 SB**).
5. Serbatoio aria servizi. Capacità l 20 (**DGM 5759 SB**).
6. Separatore di condensa.
7. Cilindri pneumatici comando freni: anteriori 20'', corsa mm 57 - posteriori 24'', corsa mm 57.
8. Lunghezza leve comando freni

}	asse anter.: mm 160, ø di rotolamento dell'evolvente del perno a chiave: mm 30.
}	asse poster.: mm 160, ø di rotolamento dell'evolvente del perno a chiave: mm 30.
9. Cilindri freno a molla (freno di stazionamento).
10. Riduttore di pressione rimorchio: 7,5 $\begin{smallmatrix} +0,3 \\ -0 \end{smallmatrix}$ Bar.
11. Servodistributore a triplo comando con predominanza per frenatura rimorchio: 6,5 $\begin{smallmatrix} +0,5 \\ -0 \end{smallmatrix}$ Bar.
12. Valvola a pressione controllata: 6,8 ± 0,2 Bar.
13. Comando dispositivo freno di stazionamento.
14. Valvola di protezione a tre vie.
15. Dispositivo correttore di frenata.
16. Servodistributore per ponte.
17. Servodeviatore modulato.
18. Giunto di accoppiamento freni rimorchio.
19. Valvola a doppio comando.
20. Comando freno motore.
21. Cilindri comando freno motore.
22. Serbatoio aria freni per veicoli G. S. - Capacità l 5 (**DGM 31050 SB**).

TUBAZIONI	Lungh. max mm (~)	Ø _i mm
Serbatoio assale - Duplex	5800	12
Serbatoio ponte - Duplex	5500	12
Serbatoio ponte - Relè (servodistribut.) - Frenat. ponte	5300	12
Serbatoio ponte - Valvola di protezione a 3 vie	1100	12
Serbatoio assale - Valvola di protezione a 3 vie	900	12
Valvola di protez. 3 vie - Relè (servodistribut.) - Frenat. rimorchio	900	12
Duplex - Raccordo 3 vie a (moder. assale) . .	6100	12
Raccordo 3 vie a - Ruota anteriore destra . .	2900	8,5
Raccordo 3 vie a - Ruota anteriore sinistra . .	3900	8,5
Duplex - Relè (servodistribut.) - Frenat. rimorchio - Sez. assale	5300	12
Duplex - Relè (servodistribut.) - Frenat. rimorchio - Sez. ponte	700	8,5
Valvola di protezione 3 vie - Giunto d'accopp. (automatico)	5000	12
Relè (servodistrib.) - Frenat. rimorchio - Giunto d'accopp. (moderabile)	900	8,5
Racc. 3 vie d - Relè (servodistrib.) - Frenatura ponte	8700	12
Relè (servodistribut.) - Frenat. ponte - Raccordo 3 vie b	8300	8,5
Raccordo 3 vie b - Ruota poster. destra . . .	1000	12
Raccordo 3 vie b - Ruota poster. sinistra . . .	650	12
Duplex (moder. ponte) - Raccordo 3 vie c . .	300	12
Raccordo 3 vie d - Servodeviatore modulato .	500	12
Raccordo 3 vie c - Raccordo 3 vie d	5000	12
	3100	12
	5000	6,5

Capacità massima ammissibile serbatoi rimorchio = litri 110.

DISPOSITIVO SILENZIATORE



Valori del livello sonoro:

	V (km/h) (e)	giri/min	dB (A)
- veicolo in moto	20 (o)	—	90
	35 (∞)	—	90
- veicolo fermo	—	1800	84

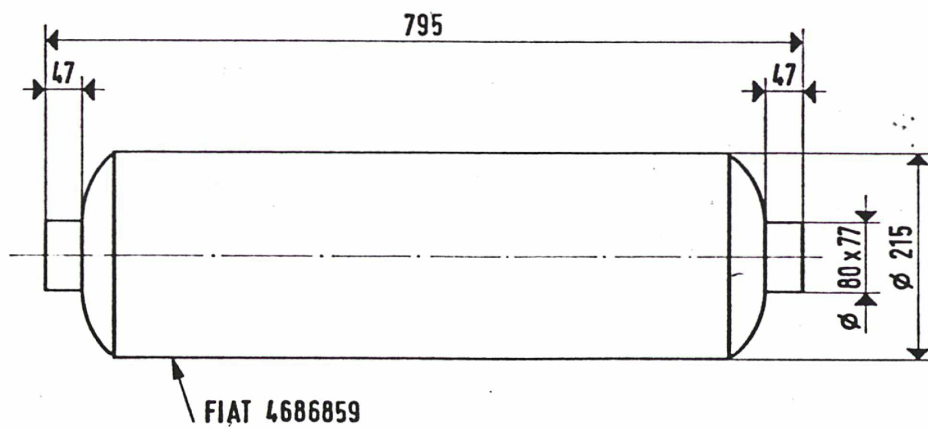
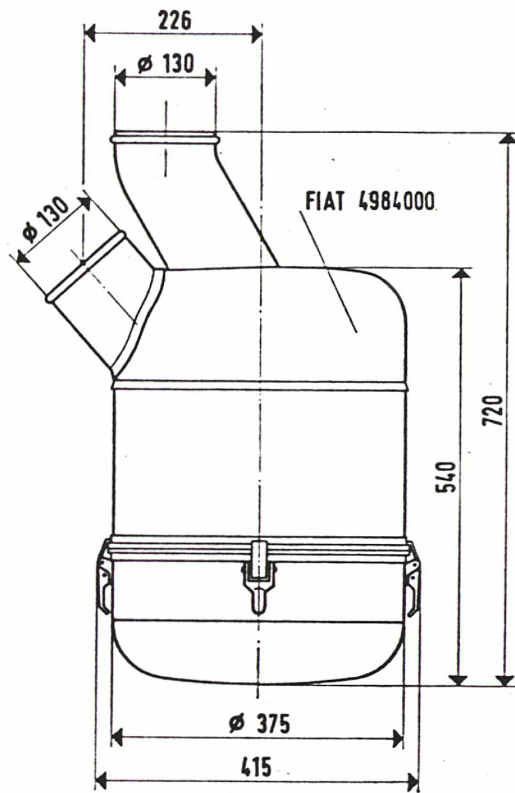
Livello sonoro per veicoli usati: 87 dB (A) « e », regime di controllo 1800 giri/min.

(e) V = Velocità stabilizzata.

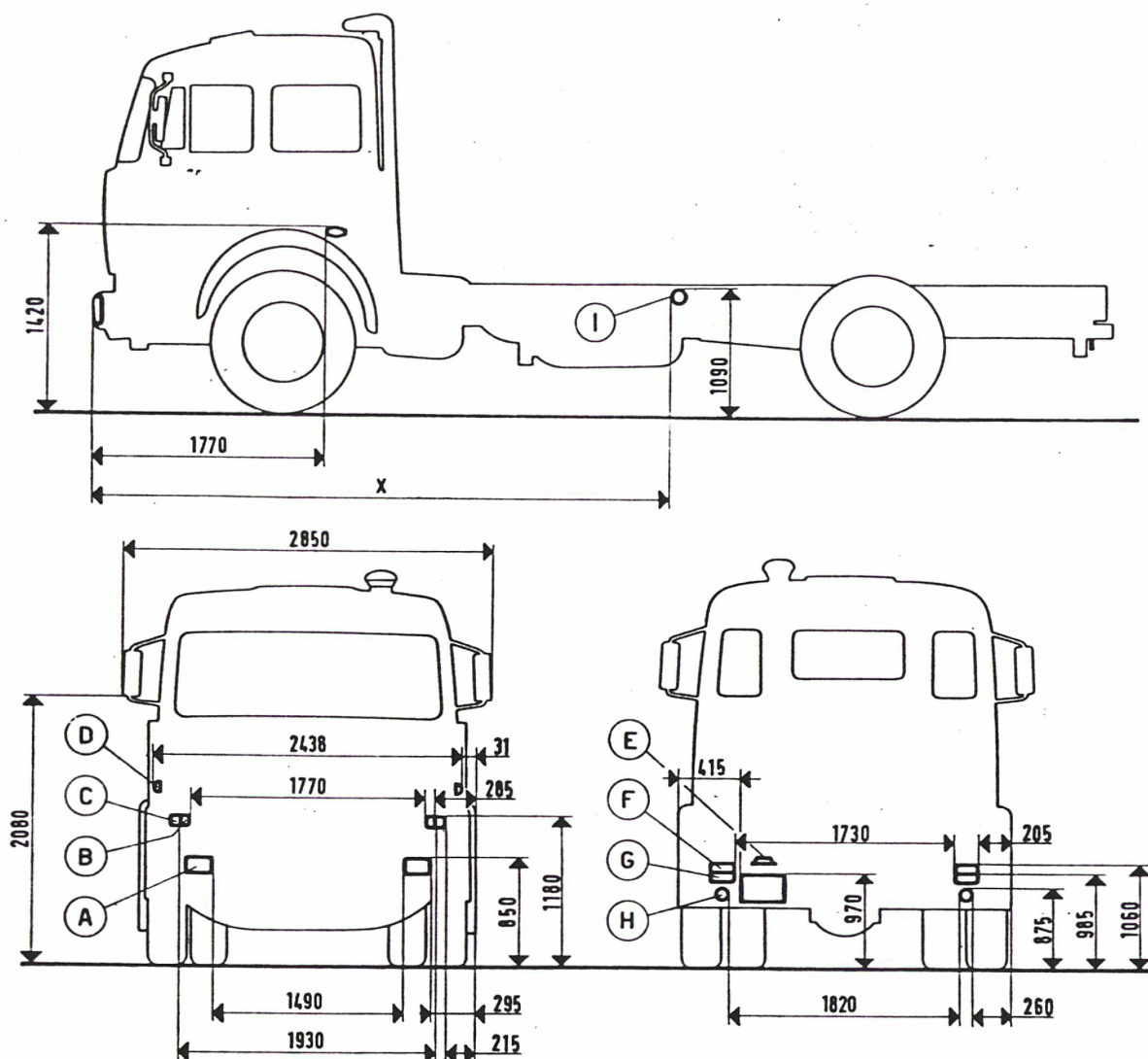
(o) Con cambio a 8 marce.

(∞) Con cambio a 13 marce.

PASSI	Lunghezza mm		
	(a)	(b)	(c)
A	1704	1670	2193
B	2062	2027	2411
C	2705	2670	2769
D	3171	3126	3101



DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE VISIVA E DI ILLUMINAZIONE



- A - Proiettori.
- B - Luci di posizione anteriori.
- C - Indicatori di direzione anteriori.
- D - Indicatori di direzione laterali.
- E - Luce targa posteriore.
- F - Indicatori di direzione posteriori.
- G - Luci di posizione posteriori e indicatori di arresto.
- H - Catadiottri posteriori.
- I - Catadiottri laterali (*).

(*)	dal limite anter. X	PASSI			
		A	B	C	D
		4100	4200	4300	4400

Nota - Le quote riportate sono a veicolo scarico e indicative, potendo i dispositivi cambiare posizione entro i limiti regolamentari.

(2) **PUNZONATURA DEL VEICOLO**

FIAT 170 NC.35 ☆ (1) ☆ 0123456789 ☆

Stampigliata sulla parete esterna del longherone destro del telaio, nella parte anteriore.

(2) **MARCATURA DEL N° DI OMOLOGAZIONE**

DGM 16046 OM

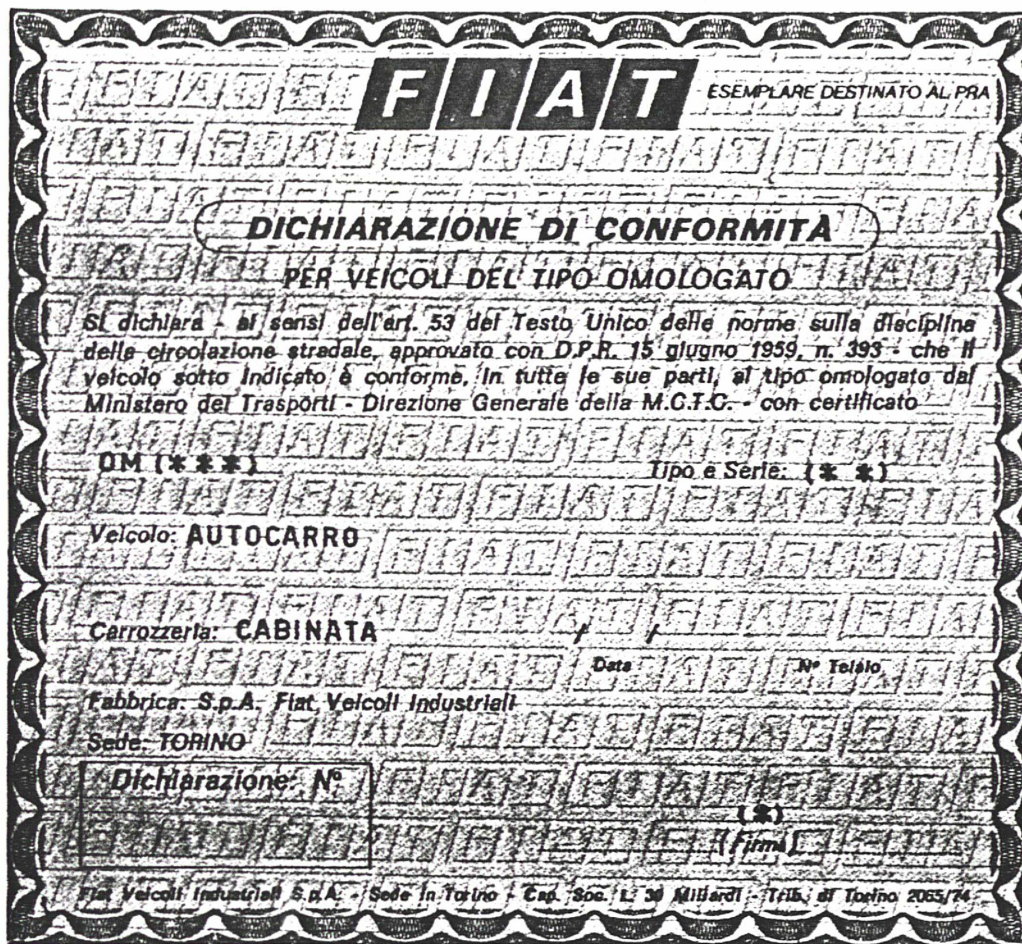
Stampigliata sulla targhetta riassuntiva, la quale è sistemata sulla parete frontale dell'elemento anteriore vano riscaldatore.

(2) *Nota - Grandezza e caratteri al vero.*

TARGHETTA RIASSUNTIVA

FIAT		OMOLOGAZIONE	
DGM 16046 OM			
AUTOTELAIO - CHASSIS			
○	170NC.35 ☆ (1) ☆	068907 ☆	○
VERSIONE	MOTORE ENGINE	8280.02	
MADE IN ITALY	N° PER RICAMBI N° FOR SPARES	N° IDENTIFICATION ORD. N° FÜR ERSATZWECKE	
1,21			

(1) Individuazione del passo (A opp. B opp. C opp. D).



(*) La firma apposta sulla « Dichiarazione di Conformità » è quella depositata presso il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M. C. T. C.

Tipo e Serie (**)	Numerazione di omologazione (***)	NOTE
170 NC.35-A	OM16046	
	OM16046B	3 posti in cabina
	OM16046C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
170 NC.35-B	OM16046EST16047	
	OM16046EST16047B	3 posti in cabina
	OM16046EST16047C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16047D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
170 NC.35-C	OM16046EST16048	
	OM16046EST16048B	3 posti in cabina
	OM16046EST16048C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16048D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
170 NC.35-D	OM16046EST16049	
	OM16046EST16049B	3 posti in cabina
	OM16046EST16049C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16049D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina

N.B. - Il rilascio della prima dichiarazione di conformità è avvenuto in data 25-3-1977 con il veicolo avente il numero di telaio 002413.

(2) PUNZONATURA DEL VEICOLO

OM 170.35 ☆ (1) ☆ 0123456789 ☆

Stampigliata sulla parete esterna del longherone destro del telaio, nella parte anteriore.

(2) MARCATURA DEL N° DI OMOLOGAZIONE

DGM 16046 OM

Stampigliata sulla targhetta riassuntiva, la quale è sistemata sulla parete frontale dell'elemento anteriore vano riscaldatore.

(2) Nota - Grandezza e caratteri al vero.

TARGHETTA RIASSUNTIVA

OMOLOGAZIONE		
FIAT DGM 16046 OM		
AUTOTELAIO - CHASSIS		
OM170.35 ☆ (1) ☆ 068907 ☆		
VERSIONE	MOTORE ENGINE	8280.02
MADE IN ITALY	N° PER RICAMBI N° FOR SPARES	N° IDENTIFICATION ORD. N° FÜR ERSATZWECKE
1,21		

(1) Individuazione del passo (A opp. B opp. C opp. D).

VEICOLO	CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE	DATA
* OM 170.35-A	OM16046EST16050	10-9-1976
* OM 170.35-B	OM16046EST16051	
* OM 170.35-C	OM16046EST16052	
* OM 170.35-D	OM16046EST16053	

FAC-SIMILE DELLA DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ (grandezza al vero)

OM

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

PER VEICOLI DEL TIPO OMOLOGATO

Si dichiara: ai sensi dell'art. 53 del Testo Unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 - che il veicolo sotto indicato è conforme, in tutte le sue parti, al tipo omologato dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C. - con certificato

OM (***) Tipo e Serie: (***)

Veicolo: **AUTOCARRO**

Carrozzeria: **CABINATA**

Data _____ N° Telaio _____

Fabbrica: S.p.A. Fiat Veicoli Industriali

Sede: **TORINO**

Dichiarazione: N° _____ (*)

[Firma] _____ (*)

Fiat Veicoli Industriali S.p.A. - Sede in Torino - Cap. Soc. L. 20 miliardi - Trib. di Torino 2065/74

(*) La firma apposta sulla « Dichiarazione di Conformità » è quella depositata presso il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M. C. T. C.

Tipo e Serie (**)	Numerazione di omologazione (***)	NOTE
OM 170.35-A	OM16046EST16050	
	OM16046EST16050B	3 posti in cabina
	OM16046EST16050C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16050D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
OM 170.35-B	OM16046EST16051	
	OM16046EST16051B	3 posti in cabina
	OM16046EST16051C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16051D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
OM 170.35-C	OM16046EST16052	
	OM16046EST16052B	3 posti in cabina
	OM16046EST16052C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16052D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina
OM 170.35-D	OM16046EST16053	
	OM16046EST16053B	3 posti in cabina
	OM16046EST16053C	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92
	OM16046EST16053D	8 marce - rapp. totale 1 : 4,92 - 3 posti in cabina

COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT

au Kraftfahrtbundesamt (Flensburg, R.F.A.), de M. DAMBRINE
et M.S. TISSIER le 6 avril 1979

Après avoir été accueillis par le Président du KBA, M. HADELER, nous avons eu une série d'entretiens avec MM. GRASELLI (Bauberrat), REUTHE et RICHTER, M. GRASELLI supervisant l'ensemble de notre visite. Ces trois personnes travaillent dans la partie technique du KBA :

- M REUTHE s'occupe d'homologations de parties de véhicules.
- M. RICHTER s'occupe de réception de type de véhicules.
- M GRASELLI s'intéresse aux problèmes liés à la technique des véhicules.

Le Kraftfahrt-Bundesamt est un organisme dépendant du Ministère des Transports. Il regroupe environ 1 200 personnes et a quatre missions principales :

- Tenue d'un fichier central des véhicules (300 pers.), regroupant les données techniques aussi bien que les données concernant le propriétaire de chaque véhicule.

- Tenue d'un fichier de contraventions (Verkehrszentralregister) ; ce service traite environ 30 000 cas par jour. Il y a en RFA un système de points de pénalité : chaque contravention ajoute un nombre défini de points. Au bout d'un certain nombre, le permis de conduire est temporairement retiré. Ce système est comparable dans son principe au système de "malus" des assurances françaises : les points accumulés disparaissent au bout d'un certain temps à condition qu'il n'y ait pas d'autres infractions entre-temps. Ce service occupe environ 300 personnes.

- Elaboration de statistiques concernant en particulier le transport de marchandises. (300 personnes environ)

- Réception par type des véhicules. Seules les réceptions par type sont effectuées par le KBA. Les réceptions à titre isolé sont faites localement par des employés du Ministère des Transports indépendants du KBA. Les réceptions par type occupent environ 80 personnes dont 40 techniciens et ingénieurs.

PRINCIPES DE LA REGLEMENTATION ALLEMANDE

La réglementation allemande sur les véhicules tire sa légitimité d'une loi votée par le Bundestag (homologue de la Chambre des Députés française) appelée "loi sur la circulation routière". Cette loi prévoit en son paragraphe 6 qu'il appartient au Ministère des Transports de réglementer la circulation, après avis du Bundesrat, c'est-à-dire de l'ensemble des représentants des divers "Land" de la RFA. Le Ministre édicte alors des "Vorschriften" qui seraient l'équivalent de nos décrets en Conseil d'Etat du Code de la Route. Le texte régissant les caractéristiques des véhicules et leur homologation est le StVZO (Strassen-Verkehrs-Zulassungsordnung). Ce texte définit quelles sont les personnes et les véhicules ayant qualité pour circuler sur la chaussée. Il y a par contre un autre texte définissant le comportement à avoir sur la chaussée: p. ex. circuler à droite,...

Aucune directive européenne n'est encore intégrée au droit national allemand !... Les membres du KBA que nous avons rencontrés nous ont dit qu'il y aurait un problème de compétences ; le fait de devoir accepter dans son droit des textes européens est considéré comme une ingérence étrangère dans les affaires allemandes et pose la question de la souveraineté de l'Etat allemand !... Jusqu'à présent, seul l'équivalent d'une circulaire du Ministre des Transports annonce l'existence d'une directive et indique qu'elle a été acceptée. Contrairement donc à la situation française, le droit allemand reste inchangé. Cependant, les constructeurs étrangers peuvent faire leurs essais conformément aux directives européennes et se prévaloir de procès verbaux d'essais européens pour obtenir l'homologation allemande. Mais les constructeurs allemands doivent satisfaire à la réglementation allemande.

PROCEDURE DE RECEPTION

Il y a deux sortes de réception. La réception par type et la réception à titre isolé. Les réceptions à titre isolé, non limitées en nombre, sont faites localement. Le TÜV fait les essais techniques et a dans ce cas le rôle du SIIM ; il remplit la partie technique du "Fahrzeugbrief", sorte de notice descriptive mais individualisée dont on trouvera en annexe une photocopie ; en page 4 en particulier, il assure la conformité du véhicule réceptionné avec le Code de la Route.

Ensuite, muni de ce Fahrzeugbrief, le propriétaire pourra faire immatriculer son véhicule auprès du représentant local du Ministère des Transports qui achèvera de remplir le Fahrzeugbrief : il en gardera une partie et en enverra une autre partie au KBA pour le fichier central des véhicules. Le propriétaire quant à lui gardera deux parties : le Fahrzeugbrief qui servira de titre de propriété et de notice descriptive et la Fahrzeugschein qui jouera le rôle de carte grise.

Si on s'attarde sur cette procédure, c'est pour montrer que le KBA n'a pas la maîtrise complète de tout le système d'homologation. Le TÜV, sur lequel il n'a aucun contrôle possède une grande partie du pouvoir puisque les fonctionnaires locaux du Ministère des Transports, de faible niveau technique, sont incapables d'exercer un contrôle sur les avis techniques du TÜV.

En cas de réception par type, le constructeur doit en faire la demande au KBA. Il s'adressera ensuite au TÜV pour avoir un avis technique. De manière générale, il y a un TÜV par land et le constructeur doit s'adresser au TÜV dont il dépend géographiquement. Pourtant, certains essais qui nécessitent une infrastructure particulièrement onéreuse ne sont faits qu'à un seul endroit : par exemple les essais de pollution ou d'ancrages de ceinture. Les essais peuvent aussi être faits chez le constructeur en présence d'un ingénieur du TÜV. Les délais nécessaires pour obtenir cet avis technique seraient, sous toute réserve, de 2 à 5 mois, et les essais coûteraient de 10 000 à 18 000 DM, soit de 22 000 à 40 000 francs.

Le KBA vérifie ensuite sur le double plan technique et juridique les procès-verbaux d'essais du TÜV et délivre ensuite une ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) c'est-à-dire un document attestant l'agrément du type. Ce travail nécessite environ deux mois si tout va bien - en ce moment les délais seraient plutôt de l'ordre de quatre mois - et coûte 600 DM soit environ 1 300 F. Il faut toutefois signaler que le KBA doit être financièrement indépendant ce qui fait que les heures d'ingénieur sont facturées à 50 F environ, chiffre à comparer avec les 150 à 200 F demandés par le TÜV.

Dans la collaboration KBA-TUV, seul le KBA a une responsabilité juridique. Le TUV se borne à émettre un avis.

Avec l'ABE, le constructeur a ensuite le droit de remplir lui-même des Fahrzeugbrief en y incluant l'équivalent d'un certificat de conformité. Le propriétaire pourra ensuite faire immatriculer son véhicule comme cela a été décrit précédemment.

Du moment que tous les essais ont été faits par le TUV, et jusqu'à l'obtention de l'ABE, le constructeur a la possibilité de commercialiser ses véhicules après RTI. Le TUV n'a-t-il pas tendance, dans ces conditions, à considérer que s'il a fait les essais la RTI n'est qu'une formalité ?. Ce serait donner aux constructeurs allemands un avantage de quelques mois sur leurs concurrents étrangers qui n'ont pas fait tous leurs essais au TUV !...

On peut faire des extensions de type : cela est même nécessaire dès que change une donnée du Fahrzeugbrief, notice descriptive plus succincte que la nôtre, ou dès que change une des valeurs conditionnant un essai. Après environ huit extensions, et pour la lisibilité du dossier de réception, on remet à jour intégralement le dossier et on ajoute un indice au numéro du type ; par contre, le numéro frappé sur le châssis reste identique.

exemple : ABE Nr 4639
 ABE Nr 4639 I (extension)

.....

ABE Nr 4639 VIII

ABE Nr 4639/1
ABE Nr 4639/1 I

.....

HOMOLOGATION DE PARTIES DE VEHICULE

Les membres du KBA que nous avons rencontrés ont insisté sur l'importance de ces homologations et ont même déploré une certaine négligence française à cet égard.

.../...

Les allemands distinguent entre parties vitales du véhicule et parties importantes.

Les parties importantes sont soumises à une "Betriebsserlaubnis". Ce sont par exemple le volant, les roues, les silencieux d'échappement. On fixe une performance à atteindre pour ces parties et le constructeur peut en modifier les caractéristiques s'il n'en modifie pas les performances.

Les parties vitales sont quant à elles soumises à une "Bauartgenehmigung". Elles sont marquées d'un numéro d'homologation. En ce cas, le constructeur ne peut rien changer par rapport au modèle homologué : par exemple, le changement d'un boulon d'attelage de remorque est soumis à l'autorisation préalable du KBA. C'est même un délit pénal que de proposer à la vente, d'acheter ou d'utiliser des accessoires non homologués.

PROBLEME DES POIDS VARIABLES

En RFA, on a un peu les mêmes problèmes qu'en France en matière de poids. Le domaine où la question semble être la plus cruciale est la limite de 7,5 tonnes, limite entre deux catégories de permis de conduire : il est naturellement intéressant de pouvoir immatriculer le même véhicule de chaque côté de cette limite.

Les impôts comme la taxe à l'essieu ne semblent pas pousser les utilisateurs à détacher leurs véhicules : ils sont environ proportionnels au tonnage et de pente constante à partir de 22 t. (100 F par trimestre et par tonne pour un deux essieux - 70 F par trimestre et par tonne pour un trois essieux). Les français auraient-ils dans les mêmes conditions le même comportement ?

La situation en RFA semble assez trouble et même contradictoire, qu'il s'agisse du KBA pour les réceptions par type ou des TÜV pour les réceptions à titre isolé. Le KBA aurait une attitude plus libérale que les TÜV et considérerait comme possible de mettre plusieurs poids dans un type unique, à condition de faire les vérifications pour chaque poids. Dans ce cas, on change les charges maximum admissibles sur les essieux et dans certains cas les pneumatiques.

Par contre, le TÜV refuse le changement de poids sans différences techniques ; il s'agirait d'éviter l'utilisation en surcharge sans que l'utilisateur ait conscience de courir un danger. En particulier, il est impossible de détarer de 3 t à 7 t (changement de permis de conduire) sans modification technique. Par contre un détarage de 16 t à 15 t pour des questions fiscales, semblerait plus facile. Le retarage, lui, ne peut se faire qu'après certificat du constructeur.

La plaque du constructeur indique les poids maximum et les charges maximales par essieu. La modification des poids en charge se fait sans changement de la plaque initiale. Par contre quand il faut changer le numéro du châssis, l'ancien numéro est rayé de sorte qu'il reste cependant lisible.

ELEMENTS PERMETTANT LA DEFINITION D'UN TYPE DE VEHICULES

Le KBA s'intéresse depuis quelques années à la définition d'un type de véhicules. Un groupe de travail s'en occupe et a défini les limites d'un type et d'une série.

Jusqu'à présent, c'était assez flou : il y avait type différent dès lors qu'il y avait "différence essentielle". Par contre, un moteur à essence et un moteur Diesel, des transmissions différentes pouvaient être regroupés sous un même type.

En annexe, figure le document de travail sur lequel réfléchissent les allemands en ce moment.

Pour un type, ils proposent les caractéristiques suivantes :

- Constructeur.
- Genre du véhicule : VP, transport de marchandises, remorques...
- Différences importantes portant sur les parties porteuses, le moteur, le nombre d'essieux, le nombre et la position des essieux moteur, le châssis...
- Trop (?) de changements par rapport au type de base.

Jusqu'à présent, les essais de choc avant ne sont pas obligatoires en RFA.

Pour les questions non encore résolues sur le plan européen vitrages et réservoirs d'air, il y a accords de réciprocité entre la France et la RFA.

Les poids autorisés à l'heure actuelle en RFA sont :

- 10 t/essieu ; 16 t pour un double essieu.
- 16 t pour un véhicule à deux essieux, 22 t pour un véhicule de plus de deux essieux et 38 t pour le PTR. Cependant, en raison des liens passés entre la France et la Sarre, ces poids peuvent être augmentés jusqu'à 13 t/21 t (poids sur les essieux simples ou doubles), 19 t, 26 t et 33 t (PTAC et PTR) pour un véhicule en Sarre devant passer la frontière française.

Les dérogations aux textes ne peuvent être accordées que par le Ministère des Transports sur avis du KBA, et une par une. Il y aurait cependant certains cas où le Ministère accorderait une dérogation de principe valable pour plusieurs véhicules.

B. Abgrenzung von Fahrzeugtyp, Ausführung und wahlweiser Ausrüstung

definition d'un type, d'une série, d'équipements optionnels.

Abweichungen von den folgenden Festlegungen sind für einzelne Fahrzeugarten bzw. -typen möglich und gegenseitig abzustimmen.

B.1. Merkmale zur Abgrenzung von Fahrzeugtypen

B.1.1. Hersteller (nicht Fertigungsbetrieb)

B.1.2. Fahrzeuggruppen nach dem 'Systematischen Verzeichnis der Fahrzeug- und Aufbauarten' (Richtlinie zum Fahrzeugbrief)

Krafträder: Fahrrad mit Hilfsmotor bis 25 km/h
Fahrrad mit Hilfsmotor über 25 km/h
Kleinkraftrad bis 40 km/h
Kleinkraftrad über 40 km/h
Kraftrad

Personenkraftwagen

Kraftomnibusse

Lastkraftwagen

Zugmaschinen: Zugmaschinen
Sattelzugmaschinen
Ackerschlepper bis 25 km/h
Ackerschlepper über 25 km/h

selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Anhänger: Anhänger
Anhänger, Arbeitsmaschinen

sonstige Kraftfahrzeuge

B.1.3. Offensichtliche und grundlegende Unterschiede hinsichtlich

der tragenden Elemente (wie z. B. des Aufbaus, sobald sie zu einer wesentlichen Änderung der Bodengruppe führen, oder des Rahmens) sowie der hierfür verwendeten Werkstoffe (wie z. B. Stahl, Leichtmetall, Kunststoff)

der Anzahl der Achsen

des Fahrwerks

der Antriebsmaschine,
- mit unterschiedlichen Arbeitsverfahren (z. B. Antriebsmaschine mit innerer,
- äußerer Verbrennung, Elektromotor)

der Zahl und Lage der angetriebenen Achsen (aufgrund besonderer Vereinbarung auch Ausführung)

soweit diese Unterschiede nicht unter B.2. dieses Merkblatts als Ausführungsmerkmale definiert sind,

B.1.4. Unübersichtlichkeit der Typbeschreibung infolge einer zu großen Zahl von Merkmale eines Fahrzeug-Grundtyps

B.2. Merkmale zur Abgrenzung von Ausführungen

- B.2.1. Aufbau, z. B.
Führerhaus- und Dachform (Dachform bei Hof Zugm und Arbeitsmaschinen auch Rüstzustand oder wahlweise Ausrüstung, siehe auch B.3.7.);
offener Kasten, geschlossener Kasten, Plattform (soweit nicht Typmerkmal);
Dungstreuer, Ladewagen, Grünfütter- und Trockenfütteraufbau, (soweit nicht Rüstzustand);
Fahrgestell mit und ohne Führerhaus (auch Typmerkmal nach Wahl des Antragstellers);
Anzahl der seitlichen Türen bei Pkw

- 3
700
- B.2.2. Radstand (Stützweite, soweit nicht Rüstzustand)
 - B.2.3. Zulässiges Gesamtgewicht (solange unabhängig von anderen Ausführungsmerkmalen; nicht bei Wechselbereifungen als Rüstzustände)
 - B.2.4. Antriebsmaschinen unterschiedlicher Verbrennungsverfahren
unterschiedlicher Gemischaufbereitung (Vergaser, Einspritzpumpe)
unterschiedlicher Leistung
unterschiedlichen Hubraums
 - B.2.5. Federung, z. B.
Stahl-, Luft- und Gummifederung
 - B.2.6. Größenbezeichnung der Bereifung bei lof Zugm (soweit nicht Rüstzustand,
siehe auch B.3.6.)
 - B.2.7. Gruppen von Bereifungen, z. B.
bei Lkw, wenn diese Gruppen andere Daten wesentlich beeinflussen
 - B.2.8. Ausführung der Kraftübertragung, z. B.
Anzahl der schaltbaren Übersetzungen,
Hand(Fuß)schaltung, teil- oder vollautomatische Schaltung, insbesondere bei
Pkw, Lkw und Kom (soweit nicht Merkmal wahlweiser Ausrüstung, siehe auch B.3.2.)
 - B.2.9. Zahl der angetriebenen Achsen bei lof Zugm (siehe unter B.1.3. dieses Merkblatts)
 - B.3. Merkmale zur Abgrenzung wahlweiser Ausrüstungen
 - B.3.1. Bremsanlage und deren Bauteile, z. B.
Scheiben- und Trommelbremsen;
Ein-, Zwei- und Mehrkreisbremsanlagen;
Ein- und Zweileitungsbremsanlagen;
Bremsbeläge;
mechanische, hydraulische, pneumatische Übertragungseinrichtung;
Auflaufbremse und handbetätigte Seilzugbremse;
mit und ohne Hilfskraft
 - B.3.2. Ausführung der Kraftübertragung, z. B. | Anzahl der schaltbaren Übersetzungen, |
Hand(Fuß)schaltung, teil- und vollautomatische Schaltung (soweit nicht
Ausführungsmerkmal, siehe auch B.2.8.)
 - B.3.3. mit und ohne Anhängerkupplung
 - B.3.4. Zugkugelnkupplung und Zugöse
 - B.3.5. mit und ohne Zusatzheizung
 - B.3.6. Größenbezeichnung der Bereifung (soweit nicht Ausführungsmerkmal) siehe auch B.2.6.
 - B.3.7. Aufbau, mit und ohne Luftleiteinrichtung
mit und ohne Krad-Verkleidung
mit und ohne Schiebedach
mit und ohne Umsturzschtzvorrichtung
 - B.3.8. Lenkung, rechts und links
mit und ohne Unterstützung
 - B.3.9. alle übrigen Konstruktionsmerkmale und -daten der Fahrzeuge, die in unterschied-
licher Ausrüstung und/oder von mehreren Herstellern gefertigt werden und nicht
Typ- oder Ausführungsmerkmal sind, z. B.
Kupplungen, Getriebe, Schalldämpfer und Lenkungen unterschiedlicher Hersteller
und Typen;
Plane und Spriegel;
Stützrad, Vorzeltleuchte;
Lenkerformen, Sitze.

X

COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT

à Stuttgart (RFA), chez DAIMLER - BENZ de
M.S. TISSIER le 24 avril 1979

Ce déplacement a donné lieu à une discussion avec :

- Monsieur von Deines,
- Monsieur Horel,
- Madame Fernandez, tous trois travaillant chez DB (Daimler-Benz) dans le service s'occupant de problèmes liés à l'exportation.

Précisons tout d'abord que cette société par actions est extrêmement diversifiée puisqu'elle produit, certes, des voitures (Mercedes) mais aussi des véhicules utilitaires, des véhicules tous terrains, des autobus, des tracteurs, et même des moteurs pour le rail ou l'armée. Elle occupe 175 000 personnes dont 130 000 en RFA, et exporte dans 130 pays. Les personnes rencontrées ont souligné la difficulté d'adapter les modèles aux conditions particulières de ces différents pays, qu'elles soient climatiques (radiateur et chauffage plus ou moins important), topographiques (moteur plus ou moins puissant) ou légales !

On pourrait regrouper en deux parties ce qui s'est dit pendant cette réunion : les difficultés d'un constructeur allemand face aux homologations européennes et les poids variables.

DAIMLER-BENZ ET LES HOMOLOGATIONS EUROPEENNES

DB construit ses véhicules suivant la loi allemande en vigueur StVZO et les adapte ensuite aux législations particulières. Cela semble être une différence d'attitude avec les constructeurs français, par exemple, qui construisent "européen" et opèrent ensuite les différences nécessaires. On peut l'expliquer par le fait que la réglementation allemande a très rarement intégré les directives européennes, si bien qu'il existe parallèlement deux réglementations :

- StVZO pour la RFA
- Directives de Bruxelles pour la CEE

DB remarque d'ailleurs que cet état de fait est à la fois un avantage pour un constructeur allemand sur le plan national (les règles allemandes sont moins récentes et parfois plus douces) et un handicap à l'exportation qui l'oblige, par exemple, à multiplier le nombre d'essais.

DB insiste d'autre part sur la lourdeur de la procédure administrative allemande : en France, les essais sont faits par l'UTAC qui envoie les résultats au Service des Mines pour homologation. Par contre, en RFA, on doit s'adresser au TUV local qui, dans certains cas en réfère à un TUV de centralisation qui lui-même enverra les résultats au KBA. Ce TUV de centralisation est appelé Federführender TUV et existe en particulier pour le bruit, la pollution, les freins. Ce qui complique encore la procédure, c'est que le TUV de centralisation pour les freins n'est pas le même que celui pour le bruit... A l'origine de la chose il y aurait les idées antagonistes :

- à problème technique compliqué, mieux vaut un seul responsable

- chaque TUV a droit de profiter dans les mêmes conditions de l'argent que lui rapportent les essais qu'il fait.

On arrive ainsi à deux schémas différents en France et en RFA :

France	constructeur	(UTAC)	Service des Mines
R.F.A.	constructeur	T.U.V.	(T.U.V) K.B.A.

(les organismes dont le nom figure entre parenthèses n'intervenant pas dans tous les cas).

Cet échelon supplémentaire est une des raisons de la longueur des procédures en RFA. Une autre raison est la lenteur du KBA qui peut laisser attendre un dossier jusqu'à 6 ou 9 mois.

De façon générale, DB se plaint de la rigidité de l'Administration allemande et loue la compréhension que les constructeurs et importateurs trouvent en France auprès du Service des Mines. Il faut certes accueillir avec réserve ce genre d'affirmations surtout lorsque l'interlocuteur auquel elles sont destinées travaille au Service des Mines... Pourtant il est possible de croire que la rigueur qui conduit le KBA à appliquer les règlements à la lettre le rend impopulaire et qu'il manque des "relations collégiales" entre constructeur et Administration (je traduis ici littéralement le "Kollegiales Verhältnis" cité par DB).

Il semble qu'il y aurait chez DB une grande tentation de faire faire beaucoup d'homologations européennes en-dehors de la RFA (en France ou en Italie). Mais le KBA, de même que le Rijksdienst hollandais interprète les textes européens comme suit :

"Les homologations européennes doivent avoir lieu dans le pays du constructeur"

En fait, DB doit demander au KBA, par lettre, l'autorisation de demander l'homologation européenne en-dehors de la RFA, et cette procédure est très dissuasive.

Dans la même logique d'ailleurs, l'administration allemande aurait refusé de signer des accords de réciprocité à l'intérieur de la CEE.

Pour pallier cette difficulté de délais, DB a deux solutions :

- quand il s'agit de vendre à l'étranger, par exemple en France, DB fait faire à l'UTAC les essais correspondant à la réglementation française en même temps que le TÜV fait les essais pour la réglementation allemande et l'homologation européenne. Bien qu'il n'y semble avoir aucun intérêt, DB a même précisé que les fiches de communication européenne lui semblaient sans justification et qu'elles pourraient être supprimées, les constructeurs envoyant eux-mêmes les certificats aux pays dans lesquels ils désirent exporter.

- quand il s'agit de vente en RFA, DB utilise les réceptions à titre isolé. Dès la fin des essais, et pendant que se poursuit la procédure TÜV-KBA, le TÜV peut réceptionner des véhicules à titre isolé, sans limite de nombre. Pour répondre à une question pratique de ma part, DB a expliqué qu'un expert du TÜV était en permanence à l'usine et réceptionnait de cette manière environ 20 véhicules par jour. On est loin de notre limite de 15 dans l'année !...

POIDS VARIABLES ET DEFINITION D'UN TYPE

DB rencontre peu en RFA le problème des poids variables sauf peut-être pour 7,45 t et 8 t (7,5 t étant la limite entre deux catégories de permis de conduire).

De façon générale, et bien qu'il y ait dans certains cas possibilité de changer de poids sans changement technique, DB change le plus souvent les pneumatiques et les ressorts pour assurer le meilleur confort, parce que le prix de revient est meilleur et parce que c'est souvent une exigence de l'Administration. La seule raison de cette exigence semble être une volonté d'identification très nette du véhicule ; ce serait plus un problème de police que de sécurité !.

A l'intérieur de la DB, un type de véhicules est défini par son poids total autorisé en charge, la puissance et le genre de son moteur (essence, diesel) et quelques précisions sur la carrosserie (par exemple, pour les voitures, coupé, berline). L'Administration allemande a des règles plus compliquées pour définir un type. Mais c'est en Angleterre que cette notion serait la mieux explicitée.

EN CONCLUSION

Sur le plan européen, ce qui semble à DB manquer le plus pour l'unification est une directive sur les poids et dimensions et DB semblerait favorable à la solution adoptée il y a deux ans par les italiens :

44 t de poids total roulant et 12 t par essieu.

Même si DB est exacerbé par l'attitude du KBA, les personnes rencontrées sont intimement persuadées que l'Administration reculerait avant de lui causer de graves ennuis !.

0

0 0

COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT EN
GRANDE BRETAGNE DE F. DAMBRINE ET M. S. TISSLER
les 3 et 4 mai 1979

Le déplacement en Grande Bretagne, les 3 et 4 mai 1979, a permis de rencontrer des représentants de l'Administration britannique (Department of Transport, Bristol) et des membres de British Leyland (Leyland-Preston). Au cours de ces entretiens, les thèmes suivants ont été abordés :

- Réception par type en Grande Bretagne
- Homologations partielles
- Visites techniques
- Problème des poids en charge

La base de la réglementation britannique en matière de circulation (code de la route) est le "Road Traffic Act" de 1972. Il s'agit d'une loi votée par le Parlement. C'est l'équivalent de la partie lois et décrets en Conseil d'Etat de notre Code de la Route. Le Road Traffic Act indique, en outre, pour chaque domaine le Ministère habilité à édicter les textes d'application. En pratique ce rôle est dévolu au Department of Transport (D.o. T.) et au Department of Environment (D.o. E.). Le Parlement a la possibilité de bloquer un texte d'application mais non de l'amender.

- 1) RECEPTION PAR TYPE EN GRANDE BRETAGNE (National Type Approval). Elle ne concerne que la Grande Bretagne, et ne s'applique pas à l'Irlande du Nord, ni aux îles anglo-normandes ni à l'île de Man.

Prévue par le Road Traffic Act de 1972, il s'agit encore d'une procédure de portée limitée et de mise en application récente. Elle ne concerne en effet que les véhicules de transport de personnes de moins de 10 places (voitures particulières) et n'est effective que depuis août 1978 . Cependant, son extension aux autres véhicules est prévue.

Schématiquement, elle est analogue à la réception par type française. Pour les véhicules qui ne sont pas encore assujettis à la réception par type, c'est au constructeur de garantir, sous sa responsabilité, la conformité de ses véhicules avec le code de la route. En particulier, en cas d'accident, l'Administration peut être amenée à vérifier que ces véhicules étaient effectivement conformes à la réglementation.

Les essais destinés à prouver la conformité du prototype avec la réglementation en vigueur peuvent être faits chez le constructeur sous le contrôle d'agents de l'Administration. Pour les petits constructeurs qui ne disposent pas d'installations suffisantes pour les essais, un organisme gouvernemental le "VETAC", qui en pratique est très similaire à l'UTAC français, permet de faire les essais. Dans tous les cas les essais sont à la charge du constructeur. Une fois les procès-verbaux d'essais établis pour les différents règlements, la procédure de réception est analogue à la procédure française : instruction du dossier et examen du ou des prototypes. Il en coûte au constructeur £ 150 (≈ 1 350 FF) pour l'examen du dossier plus £ 200 (≈ 1 800 FF) par prototype examiné (Annexe 1). Le nombre de prototypes examinés correspond, en gros, de 1/4 à 1/3 du nombre de variantes dans le type. La valeur de ces coûts provient du fait que le service de réception doit assurer son propre financement. Le délai moyen, une fois les procès-verbaux d'essais rassemblés, est de 6 mois. Cependant en cas d'urgence, une procédure accélérée permet d'abaisser le délai à 4 semaines. Par rapport à la RPT française signalons toutefois, que la RPT en Grande-Bretagne est subordonnée à une vérification de la procédure d'assurance qualité chez le constructeur. De plus l'Administration peut renouveler cette vérification après la délivrance de la RPT et procéder à des contrôles aléatoires visant à s'assurer que les véhicules vendus restent conformes au prototype réceptionné. En cas d'infraction la sanction dépend de la nationalité du constructeur. Pour un constructeur anglais, on lui demande de rendre conforme les véhicules au prototype. Pour un constructeur étranger, une interdiction de vente d'une durée de 6 mois peut-être prononcée. On peut également lui retirer le bénéfice de la RPT.

Pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule ayant fait l'objet d'une RPT, il suffit au propriétaire quand il s'agit d'un véhicule britannique, de donner le numéro d'homologation pour obtenir de l'Administration l'équivalent de sa carte grise et ses plaques d'immatriculation. Il n'a pas besoin ni de notice descriptive (qui ne lui est d'ailleurs fournie que sur sa demande expresse) ni de certificat de conformité. Quand il s'agit d'un véhicule étranger le propriétaire doit également fournir un "Minister's Approval certificate" (MAC) délivré par le D.o. T. véhicule par véhicule (£ 0,4) et qui ne semble pas avoir d'autres raisons d'être que de contrôler l'importation des véhicules étrangers. Pour les véhicules non soumis à RPT, l'immatriculation s'obtient à l'aide d'un certificat assurant la conformité du véhicule aux prescriptions du code de la route ; ce certificat est délivré par le constructeur.

La notion de type est également très élastique. Un constructeur britannique peut mettre beaucoup de variantes dans un seul type. Un constructeur étranger par contre devra faire autant de types qu'il a de variantes... ! Il ne s'agirait pas, aux dires de l'Administration britannique, d'une discrimination visant à entraver les échanges, mais simplement d'une mesure permettant une meilleure identification des véhicules étrangers !!... Ces quelques exemples montrent que l'Administration britannique traite encore très différemment les constructeurs nationaux et les constructeurs étrangers. C'est sans doute regrettable à l'heure de la construction de l'Europe.

La réception à titre isolé n'existe pas en Grande-Bretagne. En particulier la modification des caractéristiques d'un véhicule déjà réceptionné se fait entièrement sous la responsabilité du propriétaire, sans contrôle de l'Administration. Le véhicule construit par un amateur pourra être immatriculé sur présentation d'un MAC. Cependant, l'Administration fait confiance au constructeur amateur et délivre systématiquement le MAC.

Certains constructeurs de véhicules de petites séries ont la possibilité d'échapper aux essais onéreux de la RPT (essais destructifs par exemple). Dans ce cas, la RPT peut être accordée par l'Administration discrétionnairement au vu de seuls calculs justificatifs. Notons cependant qu'il n'y a pas encore de frontière bien tracée entre la RPT traditionnelle et la RPT simplifiée (nombre de véhicules fabriqués par an par exemple).

Les réglementations à satisfaire en Angleterre pour obtenir la RPT sont pratiquement les mêmes qu'en France. Il y a (janvier 1979) 20 réglementations d'origine internationale (directives de Bruxelles ou règlements de Genève) et une réglementation d'origine nationale portant sur les vitrages, avec toutefois pour ce problème un accord de réciprocité franco-britannique (Annexe 2). Signalons en outre que la directive 74/60/CEE relative aux aménagements intérieurs des véhicules est obligatoire en Grande-Bretagne.

En ce qui concerne les accessoires on doit préciser au moment de la réception toutes les marques que l'on envisage d'utiliser, car il n'est pas possible d'en changer ultérieurement sans nouvelle réception. (même si les caractéristiques des appareils sont identiques).

2) HOMOLOGATIONS PARTIELLES

Il s'agit essentiellement des homologations de composants suivant les directives de Bruxelles ou les règlements de Genève. La procédure est analogue à la procédure française : essais faits chez le constructeur sous le contrôle d'un représentant de l'Administration, ou dans un laboratoire agréé ; rédaction du procès-verbal. Les essais sont parfois faits au VETAC et dans certains cas précis (lampes, anti-parasitage) dans des laboratoires agréés. Les essais sont à la charge du demandeur et payés à l'avance. Les délais sont d'environ 3 mois.

En ce qui concerne la communication systématique des procès-verbaux aux différentes Administrations, les britanniques estiment que cela pose un certain nombre de problèmes matériels (coût d'envoi, coût de stockage) qui ne sont pas compensés par beaucoup d'avantages. Le seul intérêt, d'après l'Administration britannique, serait d'éviter la falsification des procès-verbaux par les constructeurs au cas où la transmission ne s'effectuerait que par leur intermédiaire.

3) VISITES TECHNIQUES

A la différence de la France, les visites techniques sont faites en Grande-Bretagne sous la responsabilité du Department of Environment. Les visites techniques s'appliquent à deux catégories de véhicules : d'une part les voitures particulières et les camionnettes et d'autre part les véhicules de transport de marchandises dont le poids à vide dépasse 1,5 tonne (1 British ton = 1020 kg). Les transports en commun de personnes ne sont pas soumis à visite technique !...

Pour la première catégorie de véhicules, le contrôle se fait annuellement dès que le véhicule a 3 ans d'âge. Les visites techniques sont faites par 1^{er} 000 garages privés mais agréés par le D.o. E. Les essais sont payés par le propriétaire. Le D.o. E. couvre ses frais en vendant les imprimés sur lesquels est inscrit le procès-verbal de visite (Test Certificate). Le contrôle assez complet porte sur l'éclairage, la direction et les freins. Lorsque les voitures particulières ou les camionnettes ont un âge tel qu'elles sont soumises à visite technique, la délivrance de la vignette qui est collée sur le parebrise est subordonnée à la présentation du Test Certificate ce qui oblige les propriétaires à faire faire la visite technique ; on pourra comparer avec la méthode allemande, où les TUV en plus du procès-verbal de visite collent une pastille de couleur sur la plaque d'immatriculation arrière. Les garages agréés sont contrôlés annuellement par des agents du D.o. E. On vérifie la qualification du personnel et la qualité du matériel de contrôle. Si les garages ne donnent pas satisfaction leur approbation peut être retirée.

Depuis 1968, les véhicules de transport de marchandises dont le poids à vide dépasse 1,5 t doivent subir une visite technique annuelle. Cette visite se fait dans un des 90 centres de visites du D.o. E. réservés spécialement à ces véhicules. Le contrôle est plus poussé que dans le cas précédent. Le taux de contre-visite est important : environ 25 %.

Tous les véhicules de transport de marchandises (y compris les camionnettes) doivent posséder une plaque de constructeur (analogue à la plaque française - v. Annexe 3) qui indique le poids total autorisé en charge et sa répartition par essieu. Pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 1,5 t de poids à vide, l'évaluation de poids en charge est refaite à l'occasion de la première visite à l'issue de laquelle, l'Administration délivre la "Ministry Plate" (v. Annexe 3).

Cette plaque faite d'un carton plastifié doit être fixée par les soins du propriétaire à un endroit bien visible. Elle indique d'une part le poids maximum autorisé en Grande-Bretagne et les répartitions de charge sur les essieux. Ces valeurs sont déterminées compte tenu des limites administratives britanniques et des caractéristiques techniques du véhicule au moment de la visite (état des freins - performances de freinage - dimensions des pneumatiques). La plaque indique d'autre part le poids maximum techniquement possible, si ce dernier est supérieur. Cependant tout dépassement du poids autorisé en Grande Bretagne même dans la limite du poids maximum techniquement possible, constitue une infraction. (Il n'est cependant pas sûr, d'après ce qu'on nous a dit, que les tribunaux britanniques le reconnaissent comme tel. Tant que le poids maximum techniquement admissible n'est pas dépassé, il n'y a peut être pas pour ces derniers matière à infraction). Par contre pendant la première année, c'est à dire tant que la "Ministry Plate" n'a pas été délivrée on peut charger le véhicule jusqu'au poids indiqué par la plaque du constructeur.

En cas d'altération (système de freinage par exemple) du véhicule ou de modification technique (suspension, pneumatiques, par exemple), l'Administration peut être amenée à détacher le véhicule et à délivrer une autre "Ministry Plate".

4) LE PROBLEME DES POIDS EN CHARGE

Le poids en charge a en Grande Bretagne une signification essentiellement technique. Il n'est pratiquement pas utilisé en tant que paramètre de discrimination administrative si ce n'est pour le permis de conduire : en dessous de 7,5 t et au dessus de 7,5 t de PTAC les permis de conduire sont différents. Signalons toutefois qu'il y a d'autres frontières pour les permis de conduire : nombre d'essieux - véhicules simples ou ensembles de véhicules etc...

La Grande Bretagne ne connaît pas encore la taxe à l'essieu mais elle est à l'étude (taxe proportionnelle à l'endommagement causé aux chaussées). Actuellement les véhicules quels qu'ils soient paient tous une taxe fixe de 50 livres par an (la même de la "mini" à la Rolls Royce" ou de la camionnette au gros poids lourd). De plus les transporteurs de marchandises professionnels paient annuellement une taxe d'environ £ 100 dont le tarif est modulé en fonction du poids à vide du véhicule. Dans ces conditions, le problème du détarage des véhicules tel qu'il se pose en France pour des raisons fiscales ou administratives est actuellement pratiquement inexistant

en Grande Bretagne ; une exception toutefois pour le permis de conduire (frontière des 7,5 t). Quoi qu'il en soit nous avons vu que le détarage d'un véhicule était assez aisé, puisqu'il pouvait se faire à l'occasion de la 1ère visite technique périodique au prix d'une modification technique mineure (pneumatiques par exemple).

En Grande-Bretagne, la charge maximale autorisée par essieu est de 10t. Les véhicule à deux essieux ne doivent pas dépasser 16 t, ceux à trois essieux 24 t ceux à quatre essieux 32 t. Le poids total roulant est quant à lui limité à 32 t. (il s'agit de la tonne britannique qui vaut environ 1020 kg).

0

0 0

DEPARTMENT OF TRANSPORTINSPECTION REPORT for
WHOLE VEHICLE APPROVALNATIONAL TYPE APPROVAL
MINISTERS PRIMARY/SUBSEQUENT CERTIFICATE

...../...../.....

Maker/Importer

Firm's representatives:

Assembly plant:

Where inspected:

Vehicle make and model:

Variant inspected:

Maker's Coding:

RHD/LHD:

Category:

IDENTIFICATION NOS	Location	How marked/fixed
Chassis: Body : Engine :		

PROGRESS and ACTION REQUIRED

Date inspected:

by:

Check nos. requiring action (see "Comments" for details)

(a) by maker/importer:

(b) by DTp

Check nos clearedWVA given (date and reference):NOTES on completion of variant inspection report:

- (a) Items found satisfactory should be ticked in "agreed" column
- (b) " " unsatisfactory " " asterisked in "agreed" column and details given in "COMMENTS" at end of each section.
- (c) Comments from all variants of a job number should be collated in a status report and notified to the maker's/importer's representative

...../...../.....

NTA Item 1 DOOR LATCHES AND HINGES

EEC 70/387 Approval No.
ECE Reg 11

Check No.	Item	Agreed	Dwg and Doc Nos.	HC Chec
1	DOOR, front HINGE, top " bottom			
2	DOOR, rear HINGE, top " bottom			
3	DOOR LATCH, front " " rear " Striker			
4	HANDLES external internal			

COMMENTS

(NOTE: Overwrite for diesel engines)

VCA Job No and Variant

...../...../.....

NTA Items 2, 4 and 14 (Petrol engines)

<u>2 RADIO SUPPRESSION</u>		<u>4 EMISSIONS</u>			<u>14 NOISE</u>			
EEC 72/245 ECE Ref 10 Approval No:		EEC 70/220 and 74/290 ECE Reg 15 Approval No:			EEC 70/157 and 73/350 Approval No:			
NO.	ITEM	AGREED			DWG OR DOC NOS	HQ CHECK		
		2	4	14		2	4	14
	Engine type							
	Gearbox type	-						
	Coil			-				
	Distributor			-				
	HT leads (type)		-	-				
	" (lengths)							
a	Suppression caps		-	-				
b	Resistive rotor		-	-				
	Spark Plugs			-				
	Carburettor/s	-						
	Choke (cold starting device)	-		-				
	Fuel feed pump and excess fuel return	-		-				
	Air intake and filter (type)	-						
	" temp control	-						
	Induction manifold	-						
	Crank case ventilation	-		-				

Continued on Page 4

VCA Job No and Variant

...../...../.....

CHECK NO	ITEM	AGREED			DWG OR DOC NOS	HQ CH	
		2	4	14		2	4
17	Exhaust system	-					
18	Silencers: Front Intermediate Rear	-					
19	Cooling fan	-					
20	Under bonnet layout						

COMMENTS:

NTA Item 3

PROTECTIVE STEERING

EEC 74/297

ECE Reg 12

APPROVAL NO:

CHECK NO	ITEM	AGREED	DWG OR DOC NOS	HQ CH
21	Steering wheel			
22	Steering column			
23	Under bonnet layout			

COMMENTS:

NTA ITEM 6 HEADLAMPS AND BULBS
ECE REG 1 AND REG 2
OR REG 5 OR 8 OR 20 OR 31

CHECK NO.	ITEM	AGREED	MAKER & TYPE "E" NUMBER/S LEFT HAND	MAKER TYPE "E" NUMBER/S RIGHT HAND	HQ CHECK
24	Headlamp Outer				
25	Headlamp Inner				
26	H'lamp bulb Outer				
27	H'lamp bulb Inner				

NTA ITEM 7 SIDE, REAR AND STOP LAMPS

ECE REG 7 APPROVAL NOS

28	Sidelamp				
29	Rear/stop lamp				

NTA ITEM 8 REAR REFLECTORS

ECE REG 3 APPROVAL NOS
BS AU 40 Pt 2

30	Reflector, rear				
----	-----------------	--	--	--	--

NTA ITEM 9 DIRECTION INDICATORS

ECE REG 6 APPROVAL NOS

31	Indicator, front				
32	Indicator, side				
33	Indicator, rear				

COMMENTS

VCA Job No and Variant

...../...../.....

NTA ITEM 10 REAR VIEW MIRRORS

EEC 71/127

APPROVAL NO

CHECK	ITEM	AGREED	DWG OR DOC NOS AND "E" NOS	HQ CHEC
34	Position			
35	Interior Mirror			
36	Exterior Mirror			

COMMENTS

	<u>NTA ITEM 11 ANTI THEFT DEVICES</u> EEC 74/61 APPROVAL NO. ECE REG 18			
37	Anti-theft device make and type method			

COMMENTS

N.T.A. Item 12 Seat Belts and AnchoragesBELTS

BSAU 160
 BS 3254
 Approval No.

ANCHORAGES

EEC 76/115
 BSAU 48 or 48A
 BSAU 140 or 140A
 Approval No.

INSTALLATION

Reg 17 (6) of
 C&U Regs 1973

CK	ITEM	AGREED	DWG or DOC Nos.	HQ CHECK
	Belt, front Make/type Mark Installation			
	Belt, rear Make/type Mark Installation			
	Operational Checks Fitting Stowage Handbook Accessibility of Controls			
	Anchorages Front			
	Anchorages, Rear			

MENTS

NTA Item 13 BRAKES

EEC 71/320

Approval No.

Check No.	Item	Agreed	DWG OR DOC Nos	Check
43	Brake system layout			
44	Brake pedal			
45	Parking brake			
46	Master cylinder			
47	Servo			
48	Warning devices low pressure fluid level			
49	Valves Proportioning Limiting			
50	Brake, front Disc/Drum - diameter Pad/Lining - type Dimensions			
51	Brake, rear Disc/Drum - diameter Pad/Lining - type Dimensions			
52	Typres Gearbox		See check 58 See check 6	

COMMENTS:

NTA Item 15 GLASS

BS 857
or BS 5282

Approval Nos

NOTES: Tick "AGREED" box if glass is marked with BS No. and Kitemark
Give details of glass which is NOT BS marked.

ck .	ITEM	AGREED	DWG or DOC Nos or OTHER DETAILS		HQ CHECK
3	Windscreen				
4	Rear window				
5	Side windows		Left hand	Right hand	
	Front quarter				
	Front sliding				
	Rear sliding				
	Rear quarter				

COMMENTS:

NTA Item 16

SEAT AND ANCHORAGES

EEC 74/408

Approval No.

ECE Reg 17

CHECK No.	ITEM	AGREED	DWG or DOC NOS	HC CHE
56	SEAT, front Type anchorages		Fixed, sliding, rising, reclining Tipping: backrest only Tipping: whole seat Headrest (Delete as necessary)	
57	SEAT, rear Type anchorages			

COMMENTS ON SEATS:

NTA Item 17

TYRES

ECE Reg 30

Approval No.

58	TYRE Make Type Size (E) Mark			
----	--	--	--	--

COMMENTS ON TYRES:

*E....

VCA Job No. and Variant

Speedo

20

*e....75/443

...../...../.....

Docs. Held

Insp.

HQ

Approval No:

Report/Verbale:

Submission Doc:

	INSTALLED	DOC. REF.	AGREED
VEHICLE			
Gearbox: Type/F.Sp.	/		
Final-Drive Ratio:	: 1		
Normal Tyre Size			
Stated Max. Speedkmh/.....mph		
SPEEDO:-			
Make/Type			
Identif. (if any)			
Description			
Ratio of gears			
Requirements:	Yes	No	
Located drivers direct vision			
0. Legible: Day			
Night			
1. Max. Ind. Speed exceeds 20.4.			
2. Marked in kmh and mph			
3. Marked in multiples 20kmh/mph			
4. Graduated in 1,2,5 or 10 "/"			

REMARKS:-

BRITISH NATIONAL TYPE APPROVAL

Information Document for Type Approval of a Motor Vehicle

Description of Vehicle Model Range

List of vehicle part type approvals in force:

I certify that the following vehicle part type approvals have been issued and are in force for this variant of the above model range.

Variant No Vehicle Category

Model Variant Sales Description

Code No

For notes for guidance on completion of matrix please see Appendix A)

Item No.	Subject Matter	Country Symbol and Approval Number (eg. e11-1234 Ext IV; E11-1234 Ext IV)
1	Door Latches and Hinges 70/387/EEC or ECE Reg. 11	
2	Radio Interference Suppression 72/245/EEC or ECE Reg. 10	
3	Protective Steering 74/297/EEC or ECE Reg. 12	
4	Exhaust Emissions (SI) Manual 4 Speed 70/220 and 74/290 and 77/102/EEC or ECE Reg. 15.02 or ECE Reg. 15.03	
	Exhaust Emissions (SI) Manual 5 Speed 70/220 and 74/290 and 77/102/EEC or ECE Reg. 15.02 or ECE Reg. 15.03	
	Exhaust Emissions (SI) Auto 70/220 and 74/290 and 77/102/EEC or ECE Reg. 15.02 or ECE Reg. 15.03	

Item No	Subject Matter	Country Symbol and Approval Number	
5	Exhaust Emissions (CI) Manual 72/306/EEC or ECE Reg. 24		
	Exhaust Emissions (CI) Auto 72/306/EEC or ECE Reg. 24		
6	Headlamps ECE Reg. 1 or ECE Reg. 5 or ECE Reg. 8 or ECE Reg. 20 or ECE Reg. 31 or BS AU 40 part 4a or 76/761/EEC	Country Symbol and Approval Number	Manufacturer
	Bulbs ECE Reg. 2 or ECE Reg. 8 or ECE Reg. 20 or 76/761/EEC		
7	Side Lamps (Front) ECE Reg. 7 or 76/758/EEC		
	Rear Lamps ECE Reg. 7 or 76/758/EEC		
	Stop Lamps ECE Reg. 7 or 76/758/EEC		

Item No	Subject Matter	Country Symbol and Approval Number	Manufacturer
8	Rear Reflector R/H ECE Reg. 3 or 76/757/EEC or BS AU 40 part 2		
	Rear Reflector L/H (as above)		
9	Direction Indicator (Front) ECE Reg. 6 or 76/759/EEC		
	Direction Indicator (Side) ECE Reg. 6 or 76/759/EEC		
	Direction Indicator (Rear) ECE Reg. 6 or 76/759/EEC		
10	Mirror Interior 71/127/EEC		
	Mirror Exterior 71/127/EEC		
	Field of Vision 71/127/EEC		
11	Anti-theft Devices 74/61/EEC or ECE Reg. 18		

Item No	Subject Matter	Country Symbol and Approval Number	
	Seat Belts 77/541/EEC or BS AU 160a or BS AU 3254 (until 1 10 79)		Manufacturer
12/ 12A	Seat Belt Anchorages 76/115/EEC or ECE Reg 14.01 or BSAU 48 or 48a or BSAU 140 or 140a (until 1 10 79)		
	Installation 77/541/EEC or GB12 (until 1 10 79)		
13/ 13A	Brakes 71/320 and 74/132 and 75/524/EEC		
14/ 14A	Noise and Silencers (Manual) 70/157 and 73/350 and 77/212/EEC		
	Noise and Silencers (Automatic) 70/157 and 73/350 and 77/212/EEC		

Item No	Subject Matter	Approval Number	Family Number	Manufacturer
15	Safety Glass (Screen) BS 857 or BS 5282 or French made and Approved Glass			
	Safety Glass (Side) BS 857 or BS 5282 or French made and approved Glass			
	Safety Glass (Rear) BS 857 or BS 5282 or French Made and Approved Glass			
16	Seats and Anchorages 74/408/EEC or ECE Reg. 17	Country Symbol and Approval Number		
17	Tyres ECE Reg. 30	Country Symbol and Approval Number	Type Size and Speed Rating	Manufacturer

Item No	Subject Matter	Country Symbol and Approval Number	
18	Interior Fittings 74/60/EEC or ECE Reg. 21		
19	External Projections 74/483/EEC or ECE Reg. 26		
20	Speedometers 75/443/EEC		
21	Rear Fog Lamps 77/538/EEC		Manufacturer

Variant No Approval Reference No

Vehicle Manufactured by:

Vehicle Imported by:
(delete if inapplicable)

.....
ned

.....
behalf of


.....

.....

.....
t of

ANNEXE 3

TYPE / SPEC'N.	2S/350 R			7004593	CHASSIS
ENGINE TYPE	3			G.V.W.	19 TONS
NO. OF AXLES	6			-2ND	TONS
FRONT AXLES - 1ST	6.50			-2ND	3.50 TONS
REAR AXLES - 1ST	9.7			G.T.W.	32 TONS
MANUFACTURER	LEYLAND				
TYPE APPROVAL NO.	BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION				



SCHEDULE 11
MINISTRY PLATE

Dimensions)
metres with centre
RSUQ as does not



PLATE

DEPARTMENT OF TRANSPORT
Road Traffic Act 1972, Sections 40 and 45
Examination of Goods Vehicles

Serial No.

MAKE

MODEL (where applicable)

REGISTRATION/IDENTIFICATION
MARK
(where applicable)

CHASSIS/SERIAL NO.
(where marked
on vehicle)

YEAR OF ORIGINAL
REGISTRATION
(where applicable)

YEAR OF
MANUFACTURE

(1) DESCRIPTION OF WEIGHTS
APPLICABLE TO VEHICLE

(2) WEIGHTS NOT TO BE EXCEEDED
IN GREAT BRITAIN

(3) DESIGN WEIGHTS
(if higher than shown in col. (2))

Space for Authenticating Stamp

KILOGRAMS

KILOGRAMS

AXLE
WEIGHT

AXLE 1

(Axles numbered
from front to rear)

AXLE 2

AXLE 3

AXLE 4

DATE OF ISSUE OF
PLATING CERTIFICATE

WARNING

1. A reduced gross weight may apply in certain cases to a vehicle towing or being towed by another.
2. A reduced train weight may apply depending on the type of trailer drawn.
3. All weights shown are subject to fitting of correct tyres.

GROSS
WEIGHT
(see warning opposite)

TRAIN
WEIGHT
(see warning opposite)

- Notes:
1. A Ministry Plate may contain the words "MINISTRY OF TRANSPORT" or "DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT" instead of the words "DEPARTMENT OF TRANSPORT", and may contain the words "Road Safety Act 1967, Sections 8 and 9" instead of the words "Road Traffic Act 1972, Sections 40 and 45". It may also contain additional columns in Columns (2) and (3) showing the weights in tons.
 2. Entries in respect of train weight are required only in the case of motor vehicles constructed or adapted to form part of an articulated vehicle.
 3. A Ministry Plate may, in a space provided for the purpose, show the DOE (Department of the Environment) or DTp. (Department of Transport) reference number for the particular type of vehicle. Where provision is made for this number, the spaces for the make and model of the vehicle may be combined.

**PLATING
CERTIFICATE**

Department of the Environment
Road Traffic Act 1972, Sections 40 and 45
Examination of Goods Vehicles

1649121

DOE REF. No.

2288

A. GENERAL PARTICULARS AND PLATED TRACTOR

REGISTRATION
IDENTIFICATION MARK

123. ABC

CHASSIS
SERIAL No.

HW123456

YEAR OF
ORIGINAL
REGISTRATION

1979

YEAR OF
MANUFACTURE

1979

MAKE AND MODEL

**BEDFORD
EXX 8QFO**

(1) DESCRIPTION
OF WEIGHTS
APPLICABLE TO
VEHICLE

(2) WEIGHTS NOT TO
BE EXCEEDED IN
G.T. BRITAIN
(See note 6 overleaf)

KILOGRAMS

(3) DESIGN WEIGHTS
(If higher than shown
in col. (2)) (See note 6
overleaf)

KILOGRAMS

(4) TYRES
(Fitted at time of
issue of Certificate)

SIZE PLY RATING S or T

AXLE WEIGHT

(Axles
numbered from
front to rear)

AXLE 1

6610

AXLE 2

10170

13000

AXLE 3

AXLE 4

GROSS WEIGHT

(See note 4 overleaf)

16260

19000

TRAIN WEIGHT

(See note 5 overleaf)

32520

38000

* "S" indicates single wheels
and "T" twin wheels

Tyre Use Conditions
applicable to Vehicle

For meaning of
symbol inserted
opposite see
note 7 overleaf

B. NOTIFIABLE ALTERATIONS (Section 45 (6) (d) of the Road Traffic Act 1972)

The following alterations in the vehicle or its equipment must be notified to the Secretary of State (See notes 1 to 3 overleaf):

- (a) an alteration made in the structure or fixed equipment of the vehicle which varies the carrying capacity of the vehicle;
- (b) an alteration, otherwise than by way of replacement of a part, adversely affecting any part of a braking system with which the vehicle is equipped or of the means of operation of that system; or
- (c) any other alteration made in the structure or fixed equipment of the vehicle which materially renders the vehicle unsafe to travel on roads at any weight equal to any plated weight shown in column (2) of this plating certificate.

DOCUMENT (B)

C. FORM OF CERTIFICATE

I certify that the plated weights and other plated particulars specified in this plating certificate are those determined for the vehicle concerned under Section 45 of the Road Traffic Act 1972 and the regulations made under that Section.

Signature A. N. Oth

Date of Issue 29.2.79 Vehicle Testing Station No. 47

DOE 15301

VTG7

1649121

DGE REF N

2288

SAMPLE 2. RAYLE TRACTOR

REGISTRATION
IDENTIFICATION MARK

123. ABC

CHASSIS
SERIAL No.

HW 123456

YEAR OF
ORIGINAL
REGISTRATION

1979

YEAR OF
MANUFACTURE

1979

MAKE AND MODEL

BEDFORD
EXX 80FO(1) DESCRIPTION
OF WEIGHTS
APPLICABLE TO
VEHICLEAXLE
WEIGHT(Axis
numbered from
front to rear)GROSS
WEIGHT

(See warning opposite)

TRAIN
WEIGHT

(See warning opposite)

(2) WEIGHTS NOT TO
BE EXCEEDED IN
GT. BRITAIN

KILOGRAMS

6610.

10170

16260

32520

(3) DESIGN WEIGHTS
(If higher than
shown in col (2))

KILOGRAMS

13000

19000

38000

Date of issue of Plating
Certificate

WARNING

1. A reduced gross weight may apply in certain cases to a vehicle towing or being towed by another.
2. A reduced train weight may apply depending on the type of trailer drawn.

3. All weights shown are subject to fitting of correct tyres.

DOOR
MEAS
-12 E

(A)

**PLATING
CERTIFICATE**

Department of the Environment
Road Traffic Act 1972, Sections 40 and 45
Examination of Goods Vehicles

1649121

A. GENERAL PARTICULARS AND PLATED WEIGHTS

REGISTRATION IDENTIFICATION MARK	CHASSIS SERIAL NO.	YEAR OF FIRST REGISTRATION	YEAR OF MANUFACTURE
123 ABC	HW123456	1977	1979

DOB No. V
2200
MAKE AND MODEL
BEUFORD
EXX 2080

(1) DESCRIPTION OF WEIGHTS APPLICABLE TO VEHICLE		(2) WEIGHTS NOT TO BE EXCEEDED IN GT. BRITAIN (See note 5 overleaf)	(3) DESIGN WEIGHTS (If higher than shown in col. (2)) (See note 6 overleaf)	(4) TYRES (Fitted at time of issue of Certificate)		
		KILOGRAMS	KILOGRAMS	SIZE	PLY RATING	* S or T
AXLE WEIGHT <small>(Axles numbered from front to rear)</small>	AXLE 1	6610		1200x 20	18	S
	AXLE 2	10170	13000	1200x 20	18	T
	AXLE 3					
	AXLE 4					
GROSS WEIGHT <small>(See note 4 overleaf)</small>		16280	19300	* S indicates single wheels and T, twin wheels Tyre Use Conditions applicable to Vehicle		
TRAIN WEIGHT <small>(See note 5 overleaf)</small>		30620	32000	2B.	For meaning of symbol inserted opposite see note 7 overleaf	

B. NOTIFIABLE ALTERATIONS (Section 45 (6) (d) of the Road Traffic Act 1972)

The following alterations in the vehicle or its equipment must be notified to the Secretary of State (See notes 1 to 3 overleaf):

- (a) an alteration made in the structure or fixed equipment of the vehicle which varies the carrying capacity of the vehicle;
- (b) an alteration, otherwise than by way of replacement of a part, adversely affecting any part of a braking system with which the vehicle is equipped or of the means of operation of that system; or
- (c) any other alteration made in the structure or fixed equipment of the vehicle which materially renders the vehicle unsafe to travel on roads at any weight equal to any plated weight shown in column (2) of this plating certificate.

Document (C)

C. FORM OF CERTIFICATE

I certify that the plated weights and other plated particulars specified in this plating certificate are those determined for the vehicle concerned under Section 45 of the Road Traffic Act 1972 and the regulations made under that Section.

Signature A. N. Othw

Date of Issue 29.2.79 Vehicle Testing Station No. 47

VTG7