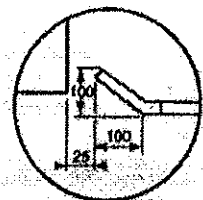
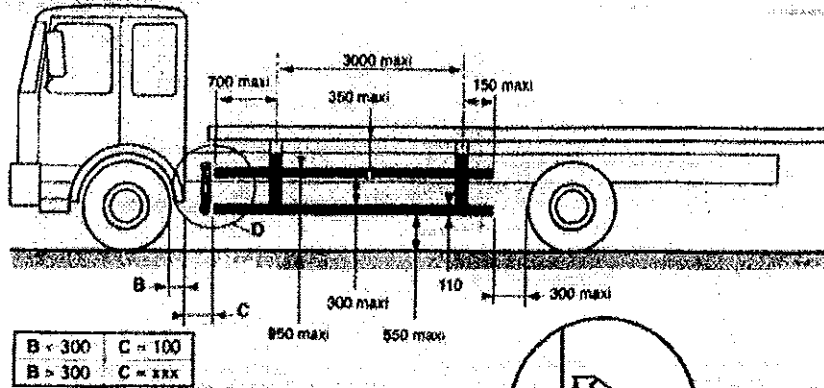




# BRUSSON S.A.S.

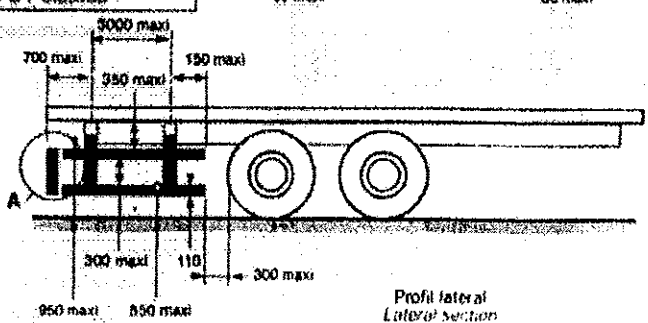
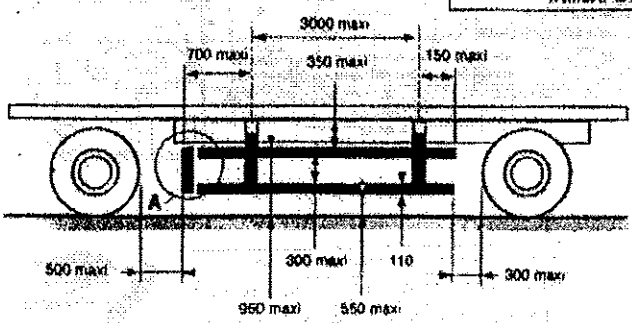
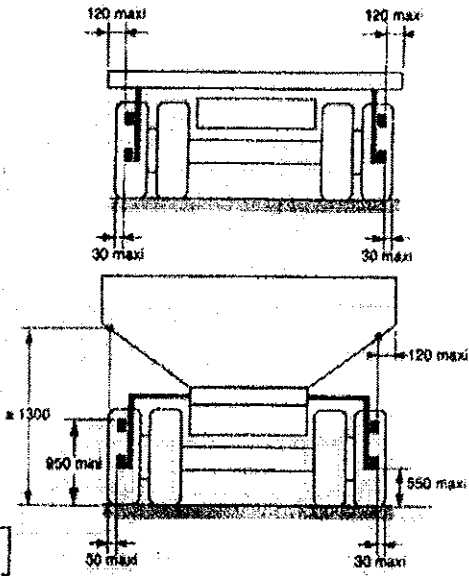
Fournitures pour industrie - Carrosserie

27, avenue des Arènes - B.P. 43127 - 31131 BALMA Cedex - Tél. 05 61 24 00 25 - Fax 05 61 36 51 34



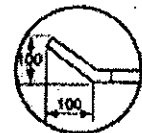
Détail D - Vue de dessus  
Detail D - Top view

**Remorques Classes O3 et O4**  
Trailers O3 and O4 Classes

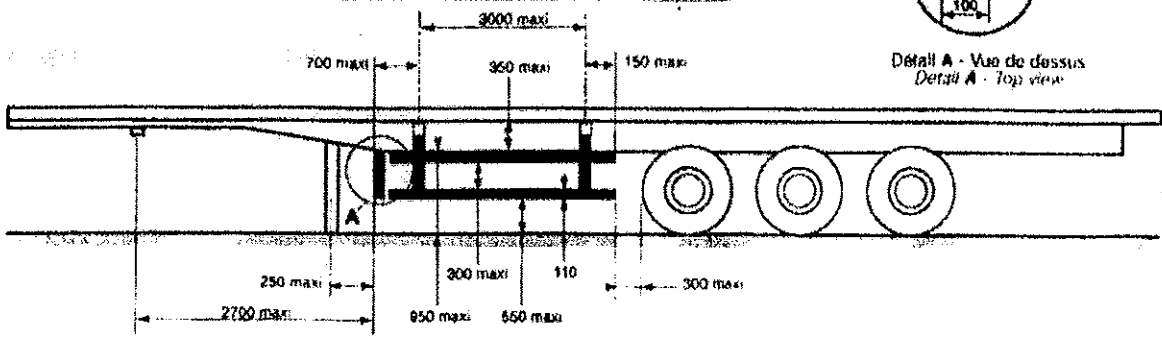


Profil lateral  
Lateral section

**Semi-remorques Classes O3 et O4**  
Semitrailer O3 and O4 Classes



Détail A - Vue de dessus  
Detail A - Top view



Conformément à la directive 89/297/CE, nos protections laterales supportent une force statique horizontale de 100 daN.  
 Numéro du procès verbal d'essai de l'UTAC : 93.13.43.805/5621, 97/05239, 01/00927 et 08/09695.  
 According to directive 89/297, our lateral protections stand and a horizontal static force of 100 daN.  
 Number of UTAC technical report : 93.13.43.805/5621, 97/05239, 01/00927 and 08/09695

12-2008

00/03200

## 31989L0297

### **Directive 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques**

*Journal officiel n° L 124 du 05/05/1989 p. 0001 - 0007*

*édition spéciale finnoise: chapitre 13 tome 18 p. 0234*

*édition spéciale suédoise: chapitre 13 tome 18 p. 0234*

DIRECTIVE DU CONSEIL du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale ( gardes latérales ) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques ( 89/297/CEE )

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission ( 1 ),

en coopération avec le Parlement européen ( 2 ),

vu l'avis du Comité économique et social ( 3 ),

considérant qu'il importe d'arrêter les mesures destinées à établir progressivement le marché intérieur au cours d'une période expirant le 31 décembre 1992; que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que les prescriptions techniques, auxquelles doivent satisfaire les véhicules en vertu des législations nationales, concernent, entre autres, les gardes latérales des véhicules à moteur et de leurs remorques;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre; qu'il est dès lors nécessaire que les mêmes prescriptions soient adoptées par tous les États membres soit en complément, soit au lieu et place de leurs réglementations actuelles en vue notamment de permettre la mise en oeuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception «CEE» par type qui fait l'objet de la directive

70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ( 4 ), modifiée en dernier lieu par la directive 87/403/CEE ( 5 );

considérant que, pour accroître la sécurité routière, il est nécessaire d'équiper de protections latérales tous les véhicules des catégories de poids les plus élevés pour offrir aux usagers de la route non protégés ( piétons, cyclistes, motocyclistes ) une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale de ces véhicules;

considérant que, pour des raisons pratiques, il convient de prévoir des délais d'application différents pour de nouvelles réceptions, par type et pour tous les véhicules neufs;

considérant que le rapprochement des législations nationales concernant les véhicules à moteur comporte une reconnaissance entre les États membres des contrôles effectués par chacun d'eux sur la base de prescriptions communes,

**A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :**

Article premier On entend par véhicules, aux fins de la présente directive, tout véhicule à moteur des catégories N2 et N3 et les remorques des catégories O3 et O4 définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE, destinés à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, et ayant une vitesse par construction supérieure à 25 kilomètres par heure .

Article 2 1 . Les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la protection latérale, refuser la réception «CEE» ou la réception de portée nationale d'un véhicule si ce véhicule

répond aux prescriptions figurant à l'annexe .

2 . Les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la protection latérale, refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage d'un véhicule si ce véhicule répond aux prescriptions figurant à l'annexe .

Article 3 L'État membre qui procède à la réception «CEE» prend les mesures nécessaires pour être informé de toute modification d'un des éléments ou d'une des caractéristiques visés dans l'annexe . Les autorités compétentes de cet État apprécient si le type de véhicule modifié doit faire l'objet de nouveaux essais accompagnés d'un nouveau procès-verbal . Au cas où il ressort des essais que les prescriptions de la présente directive ne sont pas respectées, la modification n'est pas autorisée .

Article 4 1 . À partir du 1er juin 1990, les États membres :

- ne peuvent plus délivrer le document prévu à l'article 10 paragraphe 1 troisième tiret de la directive 70/156/CEE pour un type de véhicule dont les parties assurant la protection latérale ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive,

- peuvent refuser la réception de portée nationale d'un type de véhicule dont les parties assurant la protection latérale ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive .

2 . À partir du 1er mai 1991, les États membres peuvent interdire la première mise en circulation des véhicules dont les parties assurant la protection latérale ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive .

Article 5 Les modifications nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions figurant à l'annexe sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE .

Article 6 1 . Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 octobre 1989 . Ils en informent immédiatement la Commission .

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

Article 7 Les États membres sont destinataires de la présente directive .

Fait à Luxembourg, le 13 avril 1989 .

Par le Conseil

Le président

P . SOLBES

( 1 ) JO No C 265 du 5 . 10 . 1987, p . 21 .

( 2 ) JO No C 94 du 11 . 4 . 1988, p . 23 .

( 3 ) JO No C 80 du 28 . 3 . 1988, p . 17.(4) JO No L 42 du 23 . 2 . 1970, p . 1 .

( 5 ) JO No L 220 du 8 . 8 . 1987, p . 44 . ANNEXE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES RELATIVES  
À LA PROTECTION LATÉRALE 1 .

Prescriptions générales et définitions

1.1 .

Les véhicules des catégories N2, N3, O3 et O4 doivent être construits et/ou équipés de manière à offrir, lorsqu'ils sont complets, aux usagers non protégés de la route ( piétons, cyclistes, motocyclistes ) une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues ( ; ).

La directive ne s'applique pas :

- aux tracteurs pour semi-remorques,

- aux remorques spécialement conçues et construites pour le transport de charges très longues, de longueur indivisible, comme le bois de construction, les barres d'acier, etc . ,

- aux véhicules conçus et construits à des fins spéciales et qu'il n'est pas possible, pour des raisons pratiques, d'équiper d'une telle protection latérale .

1.2 .

Tout véhicule est réputé satisfaire aux prescriptions énoncées au point 1.1 si ses parties latérales assurent une protection conformément aux dispositions des points suivants .

1.3 .

## Définitions

### 1.3.1 .

Type de véhicule en ce qui concerne la protection latérale

Par «type de véhicule en ce qui concerne la protection latérale», on entend des véhicules ne présentant pas entre eux de différences quant aux éléments essentiels suivants :

Largeur de l'essieu arrière, structure, dimensions, forme et matériaux de la carrosserie et du châssis, caractéristiques de la suspension du véhicule dans la mesure où elles ont une influence sur les prescriptions énoncées au point 2 .

### 1.3 .2 .

Par «poids à vide», on entend le poids du véhicule en état de marche, vide de tout occupant et non chargé, mais comprenant le carburant, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, les outils et la roue de secours, s'ils sont fournis d'origine par le constructeur .

### 1.4 .

Position du véhicule

Pour l'essai de conformité aux spécifications techniques énoncées au point 2, le véhicule doit être placé comme suit :

- sur une surface horizontale et plane,
- les roues commandées par le volant de direction dans la position droite,
- à vide,
- les semi-remorques sur leurs béquilles, la surface de chargement étant horizontale .

## 2 .

Protection latérale par un dispositif spécial ( garde latérale )

### 2.1 .

Ce dispositif ne doit pas accroître la largeur hors tout du véhicule et la partie principale de sa face externe ne doit pas être en retrait de plus de 120 mm par rapport au plan le plus extérieur ( largeur maximale ) du véhicule . Sur certains véhicules, son extrémité avant peut être incurvée vers l'intérieur, conformément aux points 2.4.2 et 2.4.3 . Son extrémité arrière ne doit pas être en retrait de plus de 30 mm par rapport au flanc des pneumatiques arrière situés le plus à l'extérieur ( non compris tout renflement des pneumatiques à proximité du sol ) sur au moins les 250 mm les plus à l'arrière .

### 2.2 .

La face externe du dispositif doit être lisse, essentiellement plane ou ondulée horizontalement et, autant que possible, continue de l'avant vers l'arrière; les parties adjacentes peuvent toutefois se chevaucher à condition que l'arête de chevauchement soit tournée vers l'arrière ou vers le bas, ou un espace libre de 25 mm de long au plus peut être aménagé à condition que la partie arrière ne soit pas en saillie sur la partie avant; les têtes arrondies des boulons ou des rivets ne doivent pas être en saillie de plus de 10 mm par rapport à la surface, et d'autres éléments peuvent être en saillie dans la même limite à condition d'être lisses et également arrondis; tous les bords et coins externes doivent faire des arrondis d'un rayon d'au moins 2,5 mm [testés comme prévu dans la directive 74/483/CEE (\$)].

(;) La présente directive n'empêche aucun pays d'appliquer d'autres prescriptions pour les parties du véhicule en avant des roues avant et en arrière des roues arrière .

(\$) JO No L 266 du 2 . 10 . 1974, p . 4 .

### 2.3 .

Le dispositif peut être constitué d'une surface plane continue ou d'un ou plusieurs longerons horizontaux, ou d'une combinaison des deux; lorsqu'il s'agit de longerons, ils ne doivent pas être distants de plus de 300 mm et ils doivent avoir :

- une hauteur minimale de 50 mm pour les véhicules des catégories N2 et O3,
- une hauteur minimale de 100 mm pour les véhicules des catégories N3 et O4 pour lesquels ils doivent être essentiellement plats; les combinaisons surfaces/longerons doivent constituer une protection latérale continue, sous réserve toutefois du point 2.2 .

### 2.4 .

Le bord avant du dispositif de protection latérale doit être construit comme suit :

## 2.4.1 .

Il doit se trouver :

## 2.4.1.1 .

sur un véhicule automobile : à 300 mm au plus en arrière du plan transversal vertical tangent à la partie la plus à l'arrière du pneumatique de la roue située immédiatement devant le dispositif;

## 2.4.1.2 .

sur une remorque à timon : à 500 mm au plus en arrière du plan défini au point 2.4.1.1;

## 2.4.1.3 .

sur une semi-remorque : à 250 mm au plus en arrière du plan transversal médian de la béquille, s'il y en a une, mais en aucun cas la distance entre le bord avant et le plan transversal passant par l'axe du pivot d'attelage dans sa position la plus en arrière ne doit dépasser 2,7 m .

## 2.4.2 .

Lorsque le bord avant se trouve dans un espace libre par ailleurs, il doit consister en un élément vertical continu couvrant toute la hauteur de la protection latérale . Les faces externe et avant de cet élément doivent mesurer au moins 50 mm vers l'arrière et être incurvées de 100 mm vers l'intérieur dans le cas des véhicules des catégories N2 et O3; dans le cas des véhicules des catégories N3 et O4, elles doivent mesurer au moins 100 mm vers l'arrière et être incurvées de 100 mm vers l'intérieur .

## 2.4.3 .

Sur un véhicule automobile où la cote de 300 mm définie au point 2.4.1.1 tombe dans le plan de la cabine, la protection latérale doit être construite de façon à rejoindre les panneaux de la cabine et, si nécessaire, être incurvée vers l'intérieur selon un angle ne dépassant pas 45° . Un espace libre de 100 mm sera permis entre le bord avant et les panneaux de la cabine, lorsqu'il s'agit de cabines suspendues ou de cabines basculantes . Dans ce cas, les dispositions du point 2.4.2 ne s'appliquent pas .

## 2.4.4 .

Sur un véhicule automobile où la cote de 300 mm définie au point 2.4.1.1 tombe derrière la cabine et où la protection latérale est, au gré du constructeur, prolongée vers l'avant comme indiqué au point 2.4.3, il doit être satisfait aux prescriptions du point 2.4.3 .

## 2.5 .

Le bord arrière de la protection latérale ne doit pas se trouver à plus de 300 mm en avant du plan transversal vertical tangent à la partie la plus avant du pneumatique de la roue située immédiatement derrière la protection; il n'est pas prescrit d'élément vertical continu pour le bord arrière.

## 2.6 .

Le bord inférieur de la protection latérale ne doit en aucun point être situé à plus de 550 mm au-dessus du sol .

## 2.7 .

Le bord supérieur de la protection latérale ne doit pas être situé à plus de 350 mm au-dessous de la partie de la structure du véhicule par où passe un plan vertical tangent à la face externe des pneumatiques, à l'exclusion de tout renflement proche du sol, sauf dans les cas suivants :

## 2.7.1 .

quand le plan spécifié au point 2.7 ne passe pas par la structure du véhicule, le bord supérieur doit être au niveau de la surface de la plate-forme de chargement, ou à 950 mm du sol, si cette distance est moins grande;

## 2.7.2 .

quand le plan spécifié au point 2.7 passe par la structure du véhicule à un niveau supérieur à 1,3 m au-dessus du sol, le bord supérieur de la protection latérale doit être situé à au moins 950 mm au-dessus du sol;

## 2.7.3 .

sur un véhicule spécialement conçu et construit, et non simplement adapté, pour le transport

d'un conteneur ou d'une caisse démontable, le bord supérieur de la protection latérale peut être déterminé conformément aux points 2.7.1 et 2.7.2, le conteneur ou la caisse étant considérés comme faisant partie du véhicule .

2.8 .

Les protections latérales doivent être essentiellement rigides, fixées solidement ( elles ne doivent pas être susceptibles d'être desserrées par les vibrations produites par l'usage normal du véhicule ) et, sauf s'il s'agit d'éléments énumérés au point 2.9, fabriquées en métal ou en un autre matériau approprié .

La protection latérale doit être considérée comme appropriée si elle peut supporter une force statique horizontale de 1 kN appliquée perpendiculairement à toute partie de sa face externe par le centre d'un bélier de section circulaire et plate, d'un diamètre de 220 plus ou moins 10 mm, et si la déformation du dispositif en charge ne dépasse pas alors :

- 30 mm sur les 250 mm les plus à l'arrière de la protection

et

- 150 mm sur le reste de la protection .

2.8.1 .

La spécification susmentionnée peut être vérifiée par calcul .

2.9 .

Les éléments fixés à demeure sur le véhicule, par exemple le compartiment des batteries d'accumulateurs, les réservoirs d'air, les réservoirs de carburant, les feux, les dispositifs réfléchissants, les roues de secours et les boîtes à outils, peuvent être intégrés à la protection latérale à condition de correspondre aux dimensions prescrites dans la directive . En ce qui concerne les espaces libres, il convient d'appliquer les dispositions du point 2.2 .

2.10 .

La protection latérale ne peut pas être utilisée pour fixer des conduites du circuit de freinage, des conduites d'air ou hydrauliques .

3 .

Par dérogation aux prescriptions figurant ci-dessus, les véhicules des types précisés ci-après ne doivent satisfaire qu'aux prescriptions indiquées dans chaque cas particulier :

3.1 .

Une remorque extensible doit satisfaire à toutes les prescriptions énoncées au point 2 lorsqu'elle est ramenée à sa longueur minimale; lorsqu'elle se trouve en extension, les protections latérales doivent être conformes aux dispositions des points 2.6, 2.7 et 2.8 et à celles des points 2.4 ou 2.5, mais non nécessairement aux deux; l'extension de la remorque ne doit pas créer d'espaces libres sur la longueur des dispositifs de protection latérale .

3.2 .

Un camion-citerne, c'est-à-dire un véhicule conçu uniquement pour le transport d'un fluide dans une citerne fermée fixée à demeure au véhicule et munie de tuyaux ou raccords pour le chargement ou le déchargement, doit être muni de protections latérales qui satisfassent dans toute la mesure du possible à toutes les prescriptions énoncées au point 2; il ne peut être dérogé au respect rigoureux de ces dispositions que lorsque les conditions d'utilisation l'exigent .

3.3 .

Sur un véhicule muni de béquilles extensibles destinées à renforcer sa stabilité au cours du chargement, du déchargement ou d'autres opérations pour lesquelles il a été conçu, des espaces libres supplémentaires peuvent être ménagés dans la protection latérale lorsqu'ils sont nécessaires pour permettre l'extension des béquilles .

3.4 .

Sur un véhicule équipé de points d'arrimage pour le transport roll-on/roll-off, des espaces peuvent être ménagés dans la protection latérale pour le passage et la tension des élingues .

4 .

Si les parties latérales du véhicule sont conçues et/ou équipées de manière que, en raison de leur forme et de leurs caractéristiques, l'ensemble de leurs éléments constitutifs satisfasse aux prescriptions énoncées au point 2, elles peuvent être considérées comme remplaçant les

protections latérales .

5 .

Demande de réception «CEE»

5.1 .

La demande de réception «CEE» d'un type de véhicule en ce qui concerne sa protection latérale doit être présentée par le constructeur du véhicule ou par son mandataire .

5.2 .

Elle doit être accompagnée des documents mentionnés ci-dessous, en triple exemplaire, et des informations suivantes :

5.2.1 .

une description du véhicule du point de vue des critères visés au point 1.4.1 accompagnée de dessins cotés et soit de photographies, soit de vues éclatées des flancs du véhicule . Les numéros et/ou symboles identifiant le type de véhicule doivent être précisés;

5.2.2 .

une description technique des éléments assurant la protection latérale accompagnée d'informations suffisamment détaillées .

5.3 .

Un véhicule représentatif du type à réceptionner doit être présenté au service technique responsable des essais de réception .

6 .

Réception «CEE»

6.1 .

La fiche de réception «CEE» d'un type de véhicule doit être accompagnée d'une annexe établie conformément au modèle présenté en appendice .

Appendice MODÈLE

[Format maximal: A4 ( 210×297 mm )]

e . . .

(<sup>1</sup>)

**ANNEXE À LA FICHE DE RÉCEPTION «CEE» D'UN TYPE DE VÉHICULE EN CE QUI CONCERNE SA PROTECTION LATÉRALE**

( Article 4 paragraphe 2 et article 10 de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le

rapprochement des législations des États membres relatives à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques)

Numéro de réception CEE ..... Extension .

1 .

Marque de fabrique ou de commerce du véhicule .

2 .

Type de véhicule et catégorie .

3 .

Nom et adresse du constructeur .

.

.

4 .

Le cas échéant, nom et adresse du mandataire du constructeur .

.

5 .

Caractéristiques des éléments assurant la protection latérale .

.

6 .

Véhicule présenté à la réception «CEE» le .

.

7 .

Service technique responsable des essais de réception «CEE» .

.

8 .

Date du procès-verbal d'essai délivré par le service technique .

9 .

Numéro du procès-verbal d'essai délivré par le service technique .

10 .

Le cas échéant, raisons de l'extension de la réception «CEE» .

.

11 .

La réception «CEE»/extension en ce qui concerne la protection latérale est accordée/refusée  
(<sup>2</sup>).

12 .

Lieu .

13 .

Date .

14 .

Signature .

15 .

En annexe, une liste de documents constituant le dossier de réception «CEE», déposés auprès de l'autorité compétente ayant accordé la réception; une copie peut en être obtenue sur demande .

16 .

Remarques éventuelles .

.

(<sup>1</sup>) Indication de l'administration .

(<sup>2</sup>) Biffer la mention inutile .

Exemple DIRECTIVE 89/297/CEE

RÉCEPTION «CEE»/EXTENSION N° . . . . .

TYPE : . . . . .

Sommaire des documents en annexe

Nombre de pages de la description

Nombre total de pages du dossier

: 9

Nombre de pages de la description

: 4

Nombre de pages de dessins

: 4

Nombre de photographies :

: 1

Page

- Généralités .

1

- Description générale du véhicule .

2



- Poids et dimensions .

2

- Description de la protection latérale .

3

Dessins et photographies fournis :

- dessin(s) de l'installation du dispositif : 031.3.046 ( 2 pages A4 )

031.3.047 ( 2 pages A5 )

- photographie(s) : 031.13.027 ( 1 )

Tous les documents, dessins et photographies doivent porter le numéro de réception  
«CEE»/extension .

Géré par l'Office des publications

J.O. 25 du 30 janvier 2007    J.O. disponibles    Alerte par mail    Lois,décrets    codes  
AdmiNet

Ce document peut également être consulté sur le site officiel Legifrance

## **Arrêté du 15 janvier 2007 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles**

**NOR : EQU0700064A**

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 70/221 /CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux réservoirs de carburant et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2006/20 /CE de la Commission du 17 février 2006 ;

Vu la directive 89/297 /CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques ;

Vu le règlement de Genève no 73 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires, des remorques et des semi-remorques, en ce qui concerne leur protection latérale ;

Vu le code de la route, notamment son article R. 317-23 ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1958 modifié relatif à l'aménagement des véhicules automobiles ;

Vu l'arrêté du 18 novembre 2005 relatif au contrôle de conformité initial prévu à l'article R. 323-25 du code de la route ;

Sur la proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

### Article 1

A l'article 10-2 de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé :

I. - Au premier alinéa, après chaque expression : « 2000/8/CE », est ajoutée l'expression suivante : « ou 2006/20/CE ».

II. - Après le dernier alinéa, l'alinéa suivant est ajouté :

« A dater du 11 septembre 2007 pour les nouveaux types de véhicules et du 11 mars 2010 pour tous les véhicules mis en circulation pour la première fois, les parties assurant la protection arrière contre

l'encastrement doivent répondre aux prescriptions de la directive 70/221 /CEE telle que modifiée par la directive 2006/20 /CE. »

## Article 2

L'article 10-2 bis de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 10-2 bis. - Lorsque la conformité du véhicule, au point 2 de l'annexe à la directive 70/221 /CEE telle que modifiée par la directive 81/333 /CEE ou à l'annexe II de la directive 70/221 /CEE telle que modifiée par la directive 97/19 /CE ou 2000/8/CE ou 2006/20/CE, résulte de son carrossage, le signataire du certificat de carrossage ou du procès-verbal de contrôle de conformité initial établi par un opérateur qualifié doit effectuer les vérifications de la conformité du véhicule aux dispositions techniques de la directive avant de délivrer le certificat prévu par l'article 12-1 de l'arrêté du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules automobiles ou le procès-verbal de contrôle de conformité initial établi par un opérateur qualifié prévu par l'article 3.2 de l'arrêté du 18 novembre 2005 relatif au contrôle de conformité initial prévu à l'article R. 323-25 du code de la route. »

## Article 3

A l'article 10-3 de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé :

- I. - Au premier alinéa, l'expression : « (alinéa 2) » est remplacée par l'expression : « (alinéas 2 et 3) » ;
- II. - Au second alinéa, l'expression : « 2000/8/CE » est remplacée par l'expression : « 2006/20/CE » ;
- III. - Après le dernier alinéa, l'alinéa suivant est ajouté :

« Toutefois, les véhicules équipés d'un hayon élévateur doivent être conformes à la directive 70/221 /CEE telle que modifiée par la directive 2006/20 /CE au plus tard aux dates fixées pour ce niveau de directive à l'article 10-2 du présent arrêté. »

## Article 4

Après le dernier alinéa de l'article 10-3 bis de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé, l'alinéa suivant est ajouté :

« Ces catégories de véhicules et de matériels doivent ensuite répondre aux prescriptions des directives d'adaptation au progrès technique de la directive 70/221 /CEE modifiée, dans les conditions fixées à l'article 10-2 du présent arrêté. »

## Article 5

Après l'article 10-3 bis de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé, l'article suivant est ajouté :

« Art. 10-3 ter. - Les véhicules aménagés de façon spécifique pour le transport de bennes amovibles, qu'ils soient ou non équipés d'une benne amovible, mis en circulation pour la première fois à compter du 1er juillet 2007, doivent être conformes, pour ce qui concerne la protection arrière contre

l'encastrement, aux prescriptions de la directive 70/221 /CEE telle que modifiée par la directive 81/333 /CEE ou 97/19/CE ou 2000/8/CE.

Cette catégorie de véhicules doit ensuite répondre aux prescriptions des directives d'adaptation au progrès technique de la directive 70/221 /CEE modifiée, dans les conditions fixées à l'article 10-2 du présent arrêté. »

#### Article 6

Après le dernier alinéa de l'article 10-9 de l'arrêté du 19 décembre 1958 susvisé, les deux alinéas suivants sont ajoutés :

« Les dispositions de l'article 10-7 ne sont pas applicables aux véhicules ayant fait l'objet d'une communication émanant de l'administration compétente d'un Etat membre de l'Union européenne et attestant la conformité du type aux dispositions de la directive 89/297 /CEE ou du règlement R. 73 des Nations unies.

Les véhicules des catégories internationales N2, N3, O3 et O4 au sens de la directive 89/297 /CEE ou du règlement R. 73 des Nations unies, faisant l'objet d'une réception nationale par type et mis en circulation pour la première fois à dater du 1er janvier 2009, doivent être conformes aux prescriptions techniques de la directive 89/297 /CEE ou du règlement R. 73 des Nations unies. »

#### Article 7

La directrice de la sécurité et de la circulation routières est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 15 janvier 2007.

Pour le ministre et par délégation :

La directrice de la sécurité

et de la circulation routières,

C. Petit



# BRUSSON S.A.S.

Fournitures pour industrie - Carrosserie  
Maintenance - Hydro P n

27, avenue des Arènes - B.P. 43127 - 31131 BALMA Cedex - Tél. 05 61 24 00 25 - Fax 05 61 36 51 34

OUTILLAGE PNEUMATIQUE INDUSTRIEL

## COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDES POUR VIS & BOULONS AVEC FILETAGE DE TYPE M

les valeurs sont données en Nm

↓ Diamètre ↓	Classe de la visserie en acier			
	5.8	8.8	10.9	12.9
M2	0,22	0,35	0,49	0,58
M2,5	0,44	0,70	0,98	1,20
M3	0,77	1,20	1,70	2,10
M3,5	1,20	1,90	2,70	3,30
M4	1,80	2,90	4,00	4,90
M5	3,60	5,70	8,10	9,70
M6	6,10	9,80	14	17
M8	15	24	33	40
M10	29	47	65	79
M12	51	81	114	136
M14	80	128	181	217
M16	123	197	277	333
M18	172	275	386	463
M20	240	385	541	649
M22	324	518	728	874
M24	416	665	935	1120
M27	600	961	1350	1620
M30	819	1310	1840	2210
M36	1420	2280	3210	3850
M42	2270	3640	5110	6140
M45	2820	4510	6340	7610
M48	3400	5450	7660	9190

## Contrainte de montage

Pour contrôler la rigidité de la protection latérale, il faut fixer correctement l'ensemble.

Pour fixer le profilé du pare cycliste sur les supports verticaux :

- Utiliser des boulons 10x25 classe 8.8 serrage mini 46Nm
- Avec rondelles de 10 et écrou frein

Pour fixer le support sur le véhicule (châssis, traverse, rive, .....):

- Utiliser des boulons 12x25 classe 8.8 serrage mini 80Nm
- Avec rondelles et écrou frein

Il est important de rappeler qu'il ne faut pas réutiliser un écrou frein ayant été vissé, dévissé une première fois.

Il faut bien se rapporter aux prescriptions techniques de montage suivant la directive 89/297/CE (cf Plan de synthèse).  
Notamment :

- Ne pas élargir la largeur totale du véhicule
- Ne pas être en retrait de plus de 120mm par rapport à la largeur hors tout du véhicule
- Les rivets de fixation des embouts de finition ne doivent pas être en saillie de plus de 10mm par rapport à la face extérieure du profil.

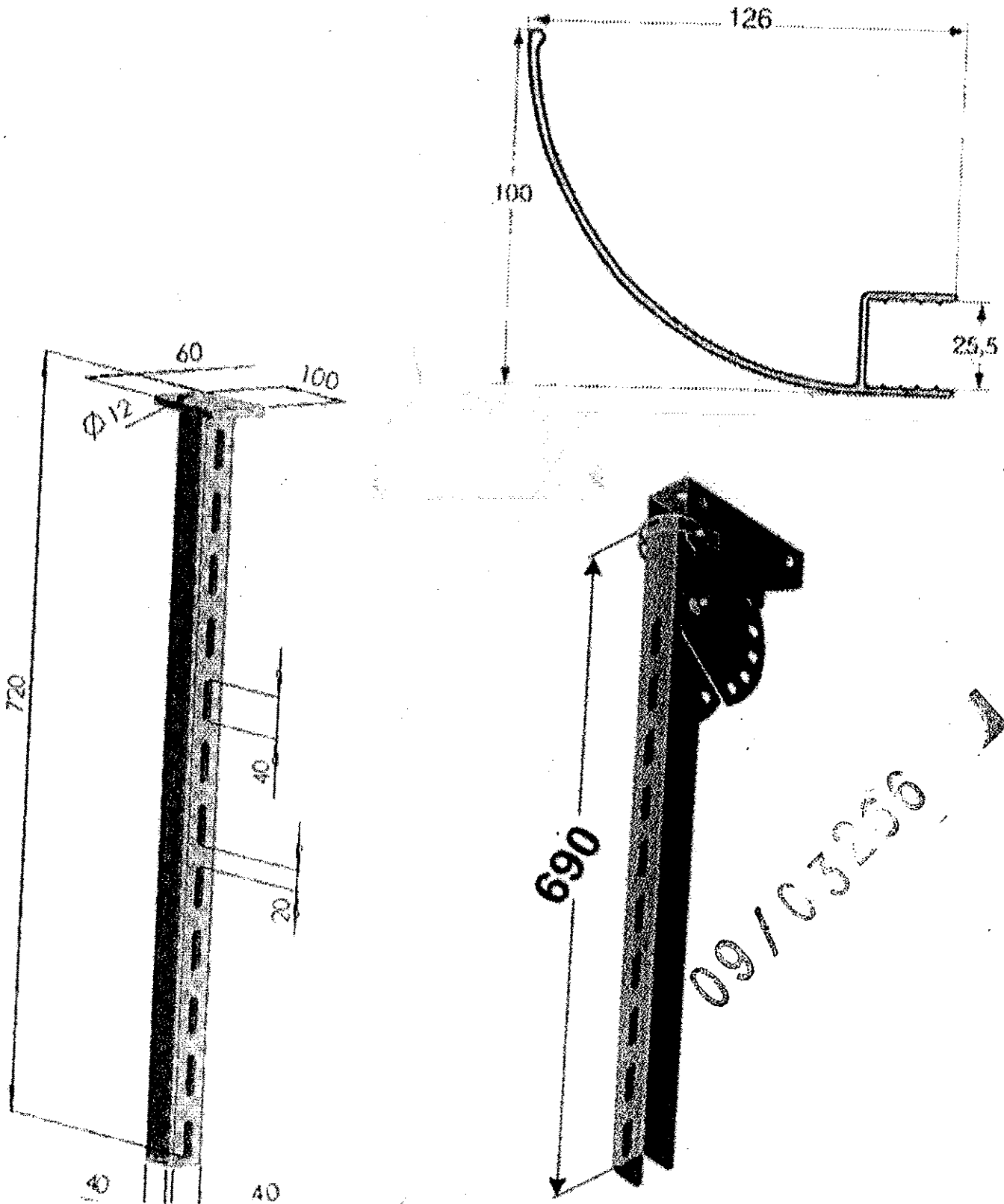
09 / 03286

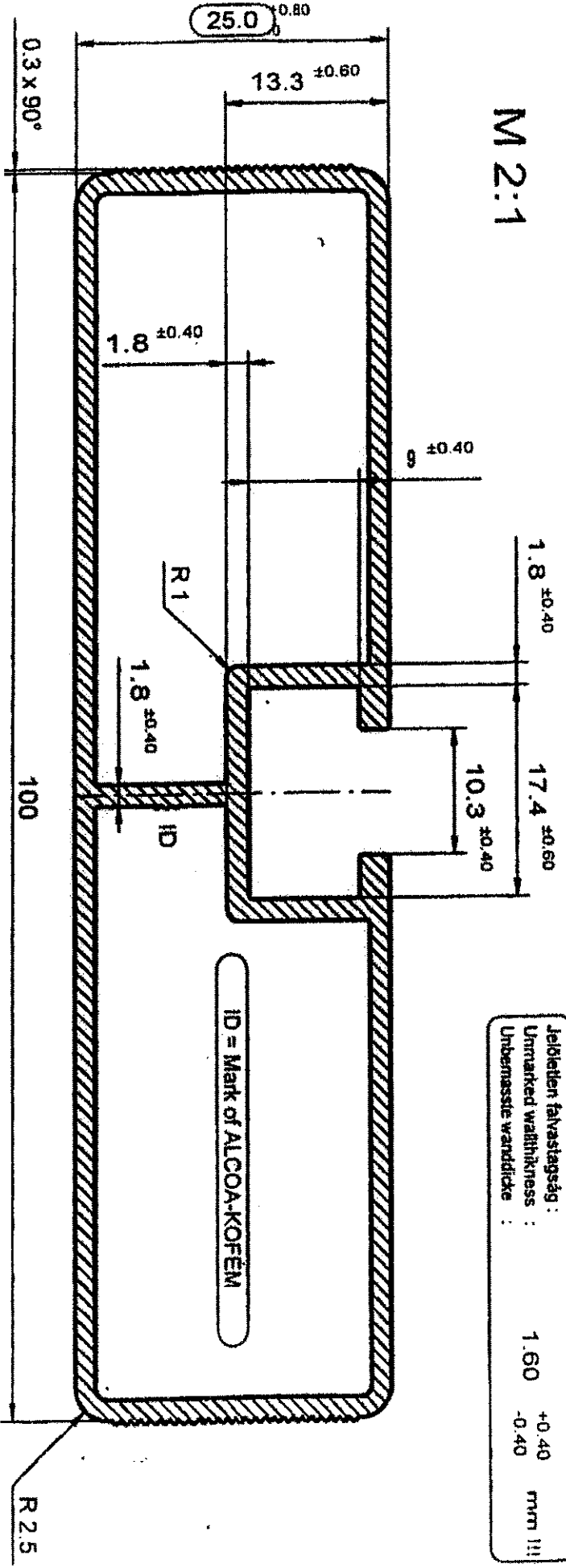


# BRUSSON S.A.S.

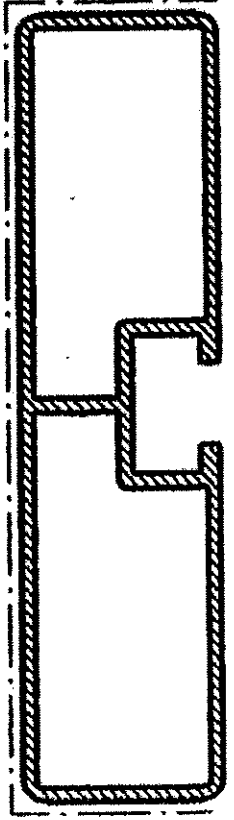
Fournitures pour industrie - Carrosserie

27, avenue des Arènes - B.P. 43127 - 31131 BALMA Cedex - Tél. 05 61 24 00 25 - Fax 05 61 36 51 34





M 2:1



M 1:1

09 / 03286