

EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES - RECEPTION DES VEHICULES A CABINES APPROFONDIES

L'essentiel

Les véhicules comportent en règle générale une cabine de conduite équipée de sièges avec un conducteur et un ou des passagers. Cependant, nos entreprises ont parfois besoin de transporter simultanément du matériel et du personnel et font donc aménager ces véhicules en usage mixte. Ils étaient alors réceptionnés à titre isolé sous l'appellation « de véhicules à cabine approfondie » dont les conditions d'homologation sont définies dans la lettre ministérielle n° 13299 du 30 décembre 1986, modifiée et toujours en vigueur.

Par la nouvelle législation, les places dans les nouveaux véhicules vont être limitées à 7 (6 +le conducteur) pour les fourgons des équipes de chantier « matériel + personnel ». Pour les véhicules déjà en service, il n'y a pas de changement.

Ces véhicules de transport de marchandise de catégories internationales **N1** (PTAC ≤ à 3,5 T) et plus rarement **N2** (PTAC ≥ à 3,5 T et < à 12 T) et **N3** (PTAC ≥ à 3,5 T et > à 12 T) sous la même appellation sont maintenant tenus de respecter les spécifications de l'annexe II § C, point 3 de la directive 2007/46 CE du 5 septembre 2007, en fonction également du critère de poids des passagers « Cf pièces jointes », c'est-à-dire :

1. les véhicules de genre camionnette « CTTE » et carrosserie FOURGON « carrosserie internationale BB » de « PTAC ≤ à 3,5 T » ne devront pas comporter plus de 6 places assises, hors le conducteur ;
2. les véhicules de genre camion « CAM » et carrosserie FOURGON « carrosseries internationales BA ou BB » de « PTAC > à 3,5 T » ne devront pas comporter plus de 8 places assises, hors le conducteur.

Ces nouvelles dispositions prennent effet à compter du 1^{er} janvier 2011 pour les nouvelles réceptions par type complémentaires, au 1^{er} juillet 2011 pour toutes les réceptions à titre isolé et au 1^{er} janvier 2012 pour toutes les réceptions par type complémentaires.

*En pratique, deux dates sont à retenir. A partir du **1^{er} juillet 2011**, il ne sera plus possible de faire réceptionner à titre isolé « RTI » par les DREAL un véhicule fourgon transformé en cabine approfondie 8 ou 9 places au total et à compter **du 1^{er} janvier 2012**, il ne sera plus possible de faire réceptionner et d'immatriculer un véhicule fourgon de PTAC < 3T5 en plus de 7 places.*

Contact : Gérard Cazé - Mail : cazeg@fntp.fr - Tél : 01 44 13 31 87

TEXTES DE REFERENCE :

Directive 2007/46CE et arrêté du 04.05.2009 (JO du 06.05.2009) relatifs à la réception des véhicules à moteur.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'Energie et du Climat

29 DEC. 2010

Paris, le

Service climat et efficacité énergétique

Paris, le

Sous-direction de la sécurité
et émissions des Véhicules

NOTE à l'attention de

Mesdames et Messieurs les Directeurs Régionaux
de l'Environnement, de l'Aménagement et du
Logement

Messieurs les Directeurs Régionaux de l'Industrie,
de la Recherche et de l'Environnement

Monsieur le Directeur Régional et Interdépartemental
de l'Environnement et de l'Energie

Objet : Cabine approfondie.

La lettre ministérielle 13299 du 30 décembre 1986 modifiée définit les conditions d'homologation des véhicules industriels transformés afin d'augmenter le nombre de places assises. Tel que prévu dans cette instruction, l'accroissement de la capacité de la cabine est obtenu en déplaçant vers l'arrière la cloison séparant cette cabine de la partie de la caisse réservée aux marchandises.

Les véhicules ainsi aménagés deviennent des véhicules à usage mixte pouvant transporter des marchandises et des personnes. Ces véhicules de catégorie internationale N1 ou plus rarement de catégories internationales N2 ou N3 doivent respecter les critères définis à l'annexe II paragraphe C3 de la directive 2007/46/CE. Pour cela je vous demande d'appliquer en réception les critères indiqués ci-dessous :

1/ véhicule de genre CTTE et carrosserie FOURGON (carrosserie internationale BB)

Pour respecter les critères requis dans la directive précitée, le véhicule transformé ne doit pas comporter plus de 6 places assises (hors le conducteur) et le poids des passagers doit être inférieur au poids des marchandises selon la formule indiquée au paragraphe C3 de l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

2/ véhicule de genre CAM et carrosserie FOURGON (carrosseries internationales BA ou BB)

Pour respecter les critères requis dans la directive précitée, le véhicule transformé ne doit pas comporter plus de 6 places assises (hors le conducteur) et le poids des passagers doit être

inférieur au poids des marchandises selon la formule indiquée au paragraphe C3 de l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

Ces dispositions s'appliquent à compter du 1er janvier 2011, pour les nouvelles réceptions par type complémentaires, au 1er juillet 2011 pour toutes les réceptions à titre isolé et au 1er janvier 2012 pour toutes les réceptions par type complémentaires.

La procédure nationale est en cours de révision afin d'intégrer ces dispositions découlant de l'application des directives européennes relatives à la réception des véhicules.



Présent
pour
l'avenir

4. En ce qui concerne les catégories O₁, O₂, O₃ et O₄, on entend par:
- type- des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:
- constructeur,
 - désignation de type du constructeur,
 - catégorie,
 - caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/structure autoportante (différences évidentes et fondamentales),
 - nombre d'essieux,
 - remorque à timon d'attelage/semi-remorque/remorque à essieu central,
 - type de système de freinage (non freinée/par inertie/commandé),
- variante-, les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:
- degré de construction (complet/incomplet),
 - type de carrosserie (caravanes/plate-forme/citerne) (uniquement pour les véhicules complets/complétés),
 - écarts de poids maximal en charge techniquement admissible supérieurs à 20 % (le plus élevé représente plus de 1,2 fois le plus bas),
 - essieux directeurs (nombre et emplacement),
- version- d'une variante, des véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant au dossier de réception.
5. Pour toutes les catégories:
- L'identification complète du véhicule uniquement à partir des désignations du type, de la variante et de la version doit correspondre à une définition précise unique de toutes les caractéristiques requises pour la mise en service du véhicule.

→ C. DÉFINITION DU TYPE DE CARROSSERIE (uniquement pour les véhicules complets/complétés)

Le type de carrosserie visé à l'annexe I, à l'annexe III, section I, point 9.1, et à l'annexe IX, point 37, est indiqué par la codification suivante:

1. Voitures particulières (M₁)
- | | |
|----------------------------|--|
| AA Berline | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.1, y compris les véhicules comportant plus de quatre fenêtres latérales |
| AB Voiture à hayon arrière | Berline (AA) dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule |
| AC Break (familiale) | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.4 |
| AD Coupé | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.5 |
| AE Cabriolet | Norme ISO 3833:1977, point 3.1.1.6 |

Véhicules de la classe B (voir directive 2001/85/CE)

CW sans impériale

→ 3. Véhicules à moteur de la catégorie N

<u>BA</u>	Camion	Voir la directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 1997 concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteurs et de leurs remorques (*), annexe I, point 2.1.1
<u>BB</u>	Camionnette	Camion dont la cabine est intégrée à la carrosserie.
<u>BC</u>	Véhicule tracteur de semi-remorque	Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.1.1
<u>BD</u>	Véhicule tracteur de remorque (tracteur routier)	Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.1.1

— Toutefois, si un véhicule défini comme BB et dont la masse maximale techniquement admissible n'exécède pas 3 500 kg:

- comporte plus de 6 places assises sans compter celle du conducteur,
- ou
- remplit les conditions suivantes:
 - i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas 6, et
 - ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

ce véhicule n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N.

— Toutefois, si un véhicule défini comme BA, BB dont la masse maximale techniquement admissible excède 3 500 kg et qui remplit pour BC ou BD au moins une des conditions suivantes:

- i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas 8; ou
- ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

ce véhicule n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N.

Pour la définition d'une «place assise» ainsi que des facteurs P, M et N, se reporter à la partie C, point 1, de la présente annexe.

4. Véhicules de la catégorie O

DA	Semi-remorque	Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.2
DB	Remorque à timon d'attelage	Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.3
DC	Remorque à essieu central	Voir la directive 97/27/CE, annexe I, point 2.2.4

5. Véhicules à usage spécial

SA	Motor-home (autocaravane) (voir annexe II, partie A, point 5.1)
SB	Véhicule blindé (voir annexe II, partie A, point 5.2)
SC	Ambulance (voir annexe II, partie A, point 5.3)
SD	Corbillard (voir annexe II, partie A, point 5.4)
SE	Caravane (voir annexe II, partie A, point 5.6)
SF	Grues mobiles (voir annexe II, partie A, point 5.7)
SG	Autres véhicules à usage spécial (voir annexe II, partie A, point 5.8)
SH	Véhicule accessible en fauteuil roulant (voir annexe II, partie A, point 5.5)

(*) JO L 233 du 25.8.1997, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/19/CE de la Commission (JO L 79 du 26.3.2003, p. 6).

AF Véhicule à usages multiples Véhicule à moteur autre que ceux visés sous AA à AC et destiné au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens, dans un compartiment unique. Toutefois, si un véhicule de ce type remplit les conditions suivantes:

- i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas six;

une «place assise» est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'ancrages «accessibles»;

sont considérés comme «accessibles» les ancrages pouvant être utilisés. Pour empêcher que des ancrages ne soient «accessibles», le constructeur doit empêcher physiquement leur utilisation, par exemple en soudant sur lesdits ancrages des plaques de recouvrement ou en installant des équipements permanents qui ne peuvent être enlevés au moyen d'outils courants; et

- ii) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

avec:

P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg)

M = masse en ordre de marche en kg

N = nombre de places assises sans compter le conducteur

le véhicule n'est pas considéré comme un véhicule de la catégorie M₁.

2. Véhicules à moteur de la catégorie M₂ ou M₃

Véhicules de la classe I (voir directive 2001/85/CE)

CA sans impériale
 CB à impériale
 CC articulé sans impériale
 CD articulé à impériale
 CE surbaissé sans impériale
 CF surbaissé à impériale
 CG articulé surbaissé sans impériale
 CH articulé surbaissé sans impériale

Véhicules de la classe II (voir directive 2001/85/CE)

CI sans impériale
 CJ à impériale
 CK articulé sans impériale
 CL articulé à impériale
 CM surbaissé sans impériale
 CN surbaissé à impériale
 CO articulé surbaissé sans impériale
 CP articulé à impériale

Véhicules de la classe III (voir directive 2001/85/CE)

CQ sans impériale
 CR à impériale
 CS articulé sans impériale
 CT articulé à impériale

Véhicules de la classe A (voir directive 2001/85/CE)

CU sans impériale
 CV surbaissé sans impériale