

764

**Troisième décision
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
modifiant les décisions du 25 mai 1965, M (64) 9,
et du 31 mars 1965, M (64) 17, concernant
certaines conditions techniques relatives aux
véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques,
M (67) 23**

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution,

Considérant qu'il est apparu nécessaire de modifier les articles, 5, 19 et 25 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, et les articles 9 et 14 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, pour tenir compte de l'évolution de la technique automobile,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

L'article 5 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 5

Indicateurs de direction

Les véhicules doivent être munis d'indicateurs de direction répondant aux prescriptions suivantes : (*voir Fig. 1, page 767a*)

a. seuls les feux clignotants sont admis ;

- b. couleur : vers l'avant blanc ou jaune-auto, vers l'arrière rouge ou jaune-auto ;
- c. fréquence : 60 à 120 clignotements par minute ;
- d. un indicateur de direction constitué de deux feux du même côté est admis si l'alternance des feux est d'égale fréquence ;
- e. la distance, tant à l'avant qu'à l'arrière, entre l'indicateur de direction gauche et droit doit être d'au moins 60 cm ;
- f. la hauteur minimum de l'indicateur de direction au-dessus du sol est de 40 cm, la hauteur maximum est de 190 cm ;
Est considérée comme hauteur minimum d'un indicateur de direction la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante.
Est considérée comme hauteur maximum d'un indicateur de direction la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante.
- g. dans tous les cas, les clignoteurs doivent être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule ;

- h. pour les véhicules automoteurs seules les exécutions des types ci-après sont admises.

Type A (*voir Fig. A, page 767 a.*)

Des indicateurs de direction sur les parois latérales.

Le type A n'est admis que sur les véhicules dont la largeur et la longueur ne dépassent pas respectivement 1,60 m et 4 m.

Type B (*voir Fig. B, page 767 a.*)

Des indicateurs de direction sur les parois latérales et sur la face arrière.

La distance d doit être inférieure ou égale à 1,80 m.

766

Type C (*voir Fig. C, page 767 b.*)

Des indicateurs de direction sur les faces avant et arrière, ainsi que sur les parois latérales.

La distance d doit être inférieure ou égale à 1,80 m.

Type D (*voir Fig. D, page 767 b.*)

Des indicateurs de direction sur les faces avant et arrière.

Le type D n'est admis que sur les véhicules dont la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

- i. Les remorques et semi-remorques doivent au moins être munies d'indicateurs de direction sur la face arrière. (*voir Fig. 2, page 767 b.*)
- j. Lorsqu'un véhicule automoteur est suivi d'une remorque ou d'une semi-remorque, cet ensemble doit être muni d'indicateurs de direction placés latéralement. Ces indicateurs sont à placer à une distance maxima de 1,80 m de l'avant du véhicule automoteur. »

Article 2

L'article 19 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 19

Châssis

Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.

Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.

Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas :

767 a

Fig. 1

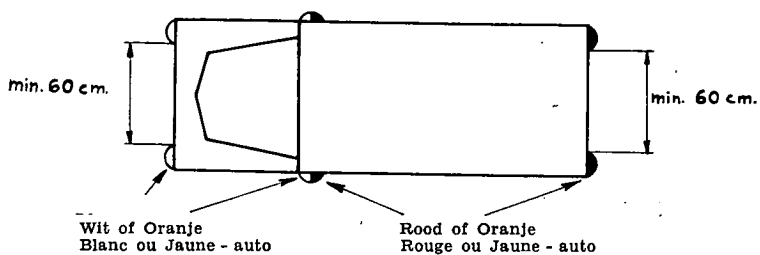


Fig. A

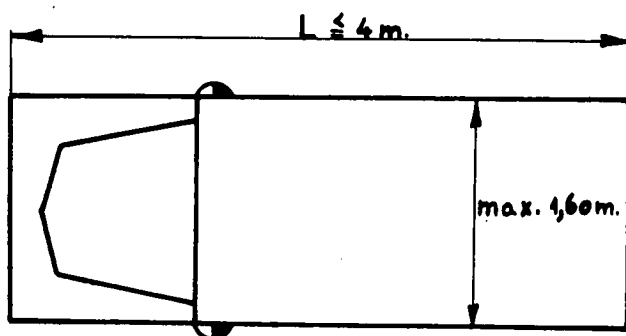
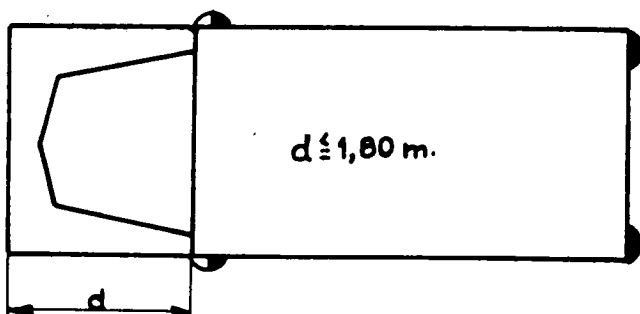


Fig. B



767 b

Fig. C

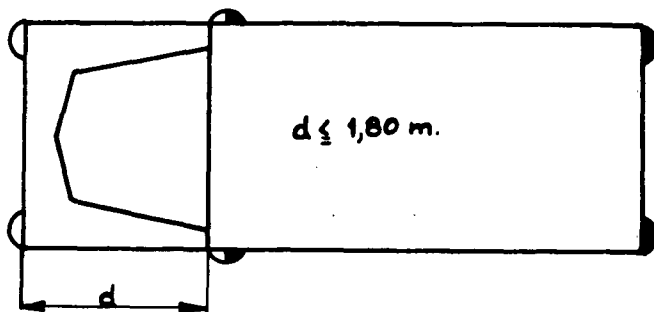


Fig. D

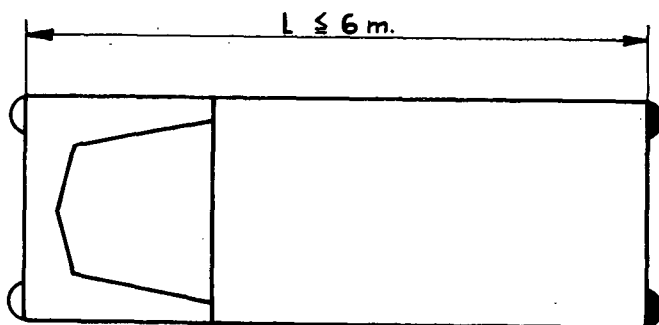
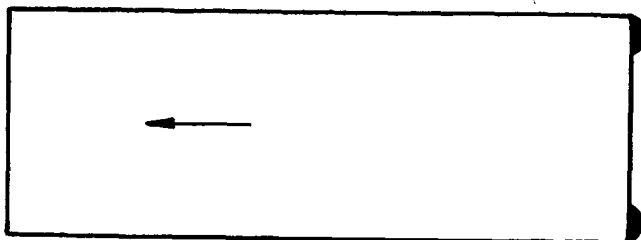


Fig. 2



768

- les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm (ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes) ;
- les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.

De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

Le numéro de châssis doit être frappé dans un longeron ou, en cas de carrosserie autoportante, dans une pièce d'ossature faisant corps avec celle-ci. »

Article 3

L'article 9 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Article 9

Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni — dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée — d'un dispositif d'alarme, avertissant le conducteur, par voie optique ou acoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande est tombée à 65 % de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme. »

Article 4

L'article 14 de la Décision du Comité de Ministres du 31 mars 1965, M (64) 17, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

769

*« Article 14***Freins**

Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage de service, de secours ou de stationnement ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie des freins, que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement.

Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement. »

Article 5

L'article 25 de la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, est abrogé.

Article 6

Chaque pays prend avant le 1^{er} janvier 1968 les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 7

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays avant le 1^{er} janvier 1968 ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 1967.

Le Président du Comité de Ministres,

H.J. de KOSTER