

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL**DIRECTIVE DU CONSEIL****du 8 juin 1970****concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques**

(70/311/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur en vertu des législations nationales concernent, entre autres, les dispositifs de direction ;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; qu'il en résulte la nécessité que les mêmes prescriptions soient adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leurs réglementations actuelles en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception C.E.E. qui fait l'objet de la directive 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 ⁽³⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs et machines agricoles, ainsi que des engins de travaux publics.

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant leurs dispositifs de direction si ceux-ci répondent aux prescriptions figurant à l'annexe.

Article 3

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions de l'annexe sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la pré-

⁽¹⁾ JO n° C 160 du 18.12.1969, p. 7.

⁽²⁾ JO n° C 10 du 27.1.1970, p. 18.

⁽³⁾ JO n° L 42 du 23.2.1970, p. 1.

sente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et 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 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 8 juin 1970.

Par le Conseil

Le président

P. HARMEL

ANNEXE

1. DÉFINITIONS

1.1. Dispositif de direction

Par « dispositif de direction » on entend le dispositif complet qui a la fonction de modifier la direction de la marche du véhicule.

Le dispositif de direction peut comprendre :

- la commande,
- la transmission,
- les roues directrices,
- le cas échéant, un dispositif spécial pour produire l'énergie auxiliaire ou l'énergie indépendante.

1.1.1. *Commande*

Par « commande » on entend la pièce directement actionnée par le conducteur pour diriger le véhicule.

1.1.2. *Transmission*

1.1.2.1. Par « transmission » on entend, dans les véhicules à moteur, l'ensemble des éléments compris entre la commande et les roues directrices, à l'exception des dispositifs spéciaux visés au point 1.1.4. La transmission peut être mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique ou combinée.

1.1.2.2. Par « transmission » dans les remorques, on entend l'ensemble des éléments qui transmettent aux roues directrices les forces nécessaires pour obtenir le changement de la direction de la marche du véhicule.

1.1.3. *Roues directrices*

Par « roues directrices » on entend les roues dont la direction par rapport au véhicule peut être modifiée directement ou indirectement pour obtenir le changement de la direction de la marche du véhicule.

1.1.4. *Dispositif spécial*

Par « dispositif spécial » on entend la partie du dispositif de direction par laquelle l'énergie auxiliaire ou indépendante est produite. L'énergie auxiliaire et l'énergie indépendante peuvent être produites par un système mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique ou combiné (par exemple, par une pompe à huile, une pompe à air, un accumulateur).

1.2. Différentes catégories de dispositifs de direction

1.2.1. Selon l'origine de l'énergie qui est nécessaire au braquage des roues directrices, on distingue les catégories suivantes de dispositifs de direction :

- 1.2.1.1. *direction manuelle* dans laquelle cette énergie est fournie exclusivement par l'énergie musculaire du conducteur ;
- 1.2.1.2. *direction assistée* dans laquelle cette énergie est fournie par l'énergie musculaire du conducteur et par les dispositifs spéciaux tels que définis au point 1.1.4 ;
- 1.2.1.3. *servo-direction* dans laquelle cette énergie est fournie exclusivement par les dispositifs spéciaux tels que définis au point 1.1.4.

1.3. Effort à la commande

Par « effort à la commande » on entend l'effort exercé par le conducteur sur la commande pour diriger le véhicule.

2. PRESCRIPTIONS DE CONSTRUCTION, DE MONTAGE ET DE CONTRÔLE

2.1. Prescription générale

- 2.1.1. Le dispositif de direction doit garantir une conduite aisée et sûre du véhicule ; si cela est nécessaire, le véhicule doit être équipé d'un dispositif de direction assistée.

2.2. Prescriptions particulières

2.2.1. *Commande*

- 2.2.1.1. La commande doit être aisée à manier et facile à saisir ; elle doit être conçue de manière à permettre un braquage progressif. Le sens du mouvement de la commande doit correspondre clairement au changement désiré dans la direction du véhicule.

- 2.2.1.2. L'effort de la commande nécessaire pour tourner le volant afin de décrire un cercle de 12 m de rayon en venant de la ligne tangente ne doit pas dépasser 25 kg. Dans les dispositifs de direction assistée, en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire, l'effort à la commande requis ne doit pas dépasser 60 kg.

- 2.2.1.3. Pour le contrôle de la prescription figurant au point 2.2.1.2 ci-dessus, on fait décrire une spirale au véhicule à la vitesse de 10 km/h en partant d'une ligne droite. Jusqu'au moment où la commande passe par la position correspondant à l'inscription du véhicule dans un cercle de 12 m de rayon, on note l'effort au volant qui ne doit pas dépasser les valeurs précrites. La durée de la manœuvre (temps s'écoulant entre le moment où la commande commence à être actionnée et celui où elle atteint la position de mesure) ne doit pas dépasser 4 secondes dans les cas normaux et 6 secondes en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire. Il doit être effectué un braquage à droite et un braquage à gauche.

Lors de l'essai, le véhicule doit avoir le poids maximal techniquement admissible, la répartition de ce poids entre les essieux et la pression des pneumatiques correspondant aux indications fournies par le constructeur.

2.2.2. *Transmission*

- 2.2.2.1. La conduite du véhicule doit pouvoir être assurée même en cas de défaillance totale ou partielle des organes de transmission hydraulique, pneumatique ou électrique.

- 2.2.2.2. Les transmissions mécaniques doivent être conçues de manière à répondre aux sollicitations se produisant lors du fonctionnement. Elles doivent être d'accès facile pour l'entretien ou le contrôle.

2.2.3. *Roues directrices*

- 2.2.3.1. Les roues directrices ne doivent pas être exclusivement les roues arrière. Cette prescription ne s'applique pas aux semi-remorques.
- 2.2.3.2. Les véhicules à moteur dont les roues arrière sont également directrices doivent être soumis à l'essai suivant :
- 2.2.3.2.1. Le conducteur doit pouvoir les maintenir en ligne droite, sans manœuvre anormale, sur une route plate et horizontale à une vitesse de 80 km/h ou à la vitesse maximale par construction lorsque celle-ci est inférieure à 80 km/h.
- 2.2.3.3. Les remorques doivent également être soumises à l'essai prévu au point 2.2.3.2.1 à une vitesse de 80 km/h ou à la vitesse techniquement admissible déclarée par le constructeur dans les cas suivants :
- lorsqu'elle est équipée de plus d'un essieu équipé de roues directrices,
 - lorsqu'il s'agit d'une semi-remorque ayant au moins un essieu équipé de roues directrices.

2.2.4. *Dispositifs spéciaux*

- 2.2.4.1. Les dispositifs de servo-direction ne sont pas admis.
- 2.2.4.2. Lorsqu'une direction assistée ne dispose pas de sa propre source d'énergie auxiliaire, elle doit comporter un réservoir d'énergie. Si l'énergie utilisée est celle de l'air comprimé, le réservoir d'air comprimé doit être protégé par une valve de barrage sans retour.
- 2.2.4.3. La conduite du véhicule doit pouvoir être assurée même en cas de défaillance du dispositif spécial.
-