Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **DIRECTIVE 2005/66/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 26 octobre 2005

relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil

(JO L 309 du 25.11.2005, p. 37)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive 2006/96/CE du Conseil du 20 novembre 2006	L 363	81	20.12.2006

▼B

DIRECTIVE 2005/66/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 octobre 2005

relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Les systèmes destinés à renforcer la protection frontale des véhicules à moteur n'ont cessé de se répandre au cours des dernières années. Certains de ces systèmes constituent un risque pour la sécurité des piétons et d'autres usagers de la route en cas de collision. C'est pourquoi des mesures doivent être prises afin de protéger le public contre ce risque.

(2) Les systèmes de protection frontale peuvent être montés d'origine sur un véhicule ou être commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes. Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur doivent être harmonisées en ce qui concerne les systèmes de protection frontale susceptibles d'être installés sur le véhicule, afin d'éviter l'adoption de dispositions qui varient d'un État membre à l'autre et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. Pour les mêmes raisons, il est nécessaire d'harmoniser les prescriptions techniques pour la réception par type des systèmes de protection en tant qu'entités techniques distinctes au sens 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 [3].

(3) Il est nécessaire de contrôler l'utilisation des systèmes de protection frontale et d'arrêter les prescriptions relatives aux essais, à la construction et à l'installation des systèmes de protection frontale qui doivent être respectées en ce qui concerne tant les systèmes montés d'origine que ceux commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes. Les essais devraient exiger que les systèmes de protection frontale soient conçus de manière à améliorer la sécurité des piétons et à réduire le nombre de blessures.

(4) Ces prescriptions devraient également s'inscrire dans le contexte de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route et de la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci [4]. Il convien-

---

[1] JO C 112 du 30.4.2004, p. 18.
[2] Avis du Parlement européen du 26 mai 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 octobre 2005.
[3] JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/49/CE de la Commission (JO L 194 du 26.7.2005, p. 12).
[4] JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

▼B

drait de revoir les dispositions de la présente directive à la lumière des futures recherches et de l'expérience acquise pendant ses quatre premières années d'application.

(5) La présente directive est l'une des directives particulières au sens de la procédure communautaire de réception par type établie par la directive 70/156/CEE.

(6) La Commission devrait surveiller l'impact de la présente directive et présenter un rapport sur le sujet au Conseil et au Parlement européen. Si cela semble nécessaire pour apporter de nouvelles améliorations à la protection des piétons, elle devrait formuler des propositions en vue de modifier la présente directive conformément au progrès technique.

(7) Il est admis, cependant, que certains véhicules repris dans le champ d'application de la présente directive, et pouvant être équipés de systèmes de protection frontale, ne seront pas soumis aux dispositions de la directive 2003/102/CE. Sur ces véhicules, les prescriptions de la présente directive concernant les essais relatifs aux hauts de jambe sont considérées comme pouvant être techniquement irréalisables. Pour contribuer à une amélioration de la sécurité des piétons, en ce qui concerne les lésions à la tête, il peut être nécessaire de permettre d'autres prescriptions pour les essais relatifs aux hauts de jambe, applicables auxdits véhicules seulement, tout en s'assurant que le montage de quelque système de protection frontale que ce soit n'aggravera pas le risque de lésions à la jambe encouru par les piétons et autres usagers de la route vulnérables.

(8) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive et à son adaptation au progrès scientifique et technique en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(9) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir promouvoir la sécurité des piétons et des autres usagers de la route vulnérables, par l'établissement de prescriptions techniques pour la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne les systèmes de protection frontale, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(10) La présente directive fait partie intégrante du programme d'action de l'Union européenne en matière de sécurité routière et peut être complétée par des mesures nationales visant à interdire ou à restreindre l'utilisation des systèmes de protection frontale déjà sur le marché avant son entrée en vigueur.

(11) Il y a lieu de modifier la directive 70/156/CEE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive vise à améliorer la sécurité des piétons et des véhicules au moyen de mesures passives. Elle établit des prescriptions techniques pour la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

les systèmes de protection frontale montés d'origine ou commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, les définitions suivantes et celles figurant à l'annexe I, paragraphe 1, étant applicables, on entend par:

1. «véhicule»: tout véhicule à moteur de catégorie M1 tel qu'il est défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes, et tout véhicule à moteur de catégorie N1 tel qu'il est défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE;

2. «entité technique distincte»: toute entité technique distincte au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE et destiné à être installé ou utilisé sur un ou plusieurs types de véhicules.

Article 3

Dispositions relatives à la réception par type

1. À partir du 25 août 2006, en ce qui concerne tout nouveau type de véhicule équipé d'un système de protection frontale remplissant les conditions figurant aux annexes I et II, les États membres ne peuvent, pour des motifs liés aux systèmes de protection frontale:

a) refuser la réception CE ou nationale;

b) interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation.

2. À partir du 25 août 2006, en ce qui concerne tout nouveau type de système de protection frontale commercialisé en tant qu'entité technique distincte et remplissant les conditions figurant aux annexes I et II, les États membres ne peuvent:

a) refuser la réception CE ou nationale;

b) interdire la vente ou la mise en service.

3. À partir du 25 novembre 2006, les États membres refusent la réception CE ou nationale, de tout nouveau type de véhicule équipé d'un système de protection frontale ou de tout nouveau type de système de protection frontale commercialisé en tant qu'entité technique distincte, si les conditions figurant aux annexes I et II ne sont pas respectées.

4. À partir du 25 mai 2007, en ce qui concerne les véhicules non conformes aux prescriptions fixées aux annexes I et II, les États membres, pour des motifs liés aux systèmes de protection frontale:

a) considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs, conformément à la directive 70/156/CEE, ne sont plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive;

b) interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation des véhicules neufs qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE.

5. À partir du 25 mai 2007, les prescriptions des annexes I et II relatives aux systèmes de protection frontale disponibles en tant qu'entités techniques distinctes, sont applicables aux fins de l'article 7, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE.

▼B

Article 4

Modalités d'application et modifications

1. Les prescriptions techniques détaillées relatives aux essais prévus dans la partie 3 de l'annexe I sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.

2. Les modifications nécessaires pour l'adaptation de la présente directive sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.

Article 5

Réexamen

Le 25 août 2010, au plus tard, la Commission réexamine, à la lumière du progrès technique et de l'expérience acquise, les dispositions techniques de la présente directive et, en particulier, les conditions nécessaires pour exiger, dans les essais du système de protection frontale, un test de collision avec haut de jambe factice, l'inclusion d'un test de collision avec tête d'adulte factice, ainsi que les spécifications des tests de collision avec tête d'enfant factice. Les résultats de ce réexamen feront l'objet d'un rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil.

Si, à la suite de ce réexamen, il est jugé approprié d'adapter les dispositions techniques de la présente directive, cette adaptation a lieu conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.

Article 6

Modifications de la directive 70/156/CEE

Les annexes I, III, IV et XI de la directive 70/156/CEE sont modifiées conformément à l'annexe III de la présente directive.

Article 7

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 25 août 2006, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 25 août 2006.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 8

Entités techniques distinctes

La présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'interdire ou de limiter l'utilisation des systèmes de protection frontale qui ont été

▼B

mis sur le marché en tant qu'entités techniques distinctes avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 9

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 10

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I	Dispositions techniques
ANNEXE II	Dispositions administratives pour la réception:
	Appendice 1: Fiche de renseignements (véhicule)
	Appendice 2: Fiche de renseignements (entité technique distincte)
	Appendice 3: Fiche de réception CE (véhicule)
	Appendice 4: Fiche de réception CE (entité technique distincte)
	Appendice 5: Exemple de marque de réception CE
ANNEXE III	Modifications de la directive 70/156/CEE

▼B

ANNEXE I

DISPOSITIONS TECHNIQUES

1. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1.1. «type de véhicule»: une catégorie de véhicules dont les éléments situés à l'avant des montants A ne présentent pas de différences essentielles en ce qui concerne:

a) la structure;

b) les principales dimensions;

c) les matériaux des surfaces extérieures;

d) le montage des composants (externes ou internes);

e) la méthode de fixation d'un système de protection frontale;

dans la mesure où l'on peut considérer qu'ils exercent une influence sur la validité des résultats des tests d'impact prescrits par la présente directive.

Aux fins de la réception des systèmes de protection frontale en tant qu'entités techniques distinctes, toute référence au véhicule renvoie au cadre sur lequel le système est monté pour les besoins des essais et qui vise à représenter les dimensions extérieures de la partie avant du type de véhicule pour lequel la réception du système est sollicitée.

1.2. «conditions normales de roulage»: la situation du véhicule lorsqu'il est placé au sol en ordre de marche, les pneumatiques étant gonflés à la pression recommandée et les roues avant positionnées dans l'axe du véhicule, les circuits remplis au maximum de tous les fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule, tous les équipements standard fournis par le constructeur du véhicule installés, une masse de 75 kg placée sur le siège du conducteur et une masse de 75 kg placée sur le siège du passager avant, et la suspension étant réglée pour une conduite à 40 ou 35 km/h dans les conditions normales de marche précisées par le constructeur (en particulier pour les véhicules dotés d'une suspension active ou d'un correcteur de niveau automatique).

1.3. «surface extérieure»: la partie extérieure du véhicule située à l'avant des montants A, y compris le capot, les ailes, les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ainsi que les composants de renforcement visibles.

1.4. «rayon de courbure»: le rayon de l'arc de cercle qui se rapproche le plus de la forme arrondie du composant considéré.

1.5. «extrémité extérieure» du véhicule: en ce qui concerne les parties latérales du véhicule, le plan parallèle au plan longitudinal médian du véhicule qui coïncide avec l'extrémité latérale et, en ce qui concerne les parties avant et arrière, le plan perpendiculaire transversal du véhicule qui coïncide avec l'extrémité avant et arrière, sans tenir compte de la projection:

a) des pneumatiques, au voisinage de leur point de contact avec le sol, et des connexions des indicateurs de pression des pneumatiques;

b) des dispositifs antipatinants susceptibles d'être montés sur les roues;

c) des miroirs rétroviseurs;

d) des indicateurs de direction latéraux, des feux d'encombrement, des feux de position et des feux de stationnement;

e) pour ce qui est des parties avant et arrière, des éléments montés sur les pare-chocs, des dispositifs de dépannage et des pots d'échappement.

1.6. «pare-chocs»: la structure externe située à l'avant, au bas du véhicule, tel qu'il a été réceptionné. Elle comprend toutes les structures du véhicule destinées à protéger celui-ci en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule, ainsi que toutes les pièces de fixation à cette structure, telles que les pièces de fixation des plaques

▼B

d'immatriculation. Elle ne comprend pas les équipements montés sur le véhicule après la réception et destinés à doter le véhicule d'une protection frontale supplémentaire.

1.7. «système de protection frontale»: une ou plusieurs structures distinctes telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, au-dessus et/ou en dessous du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet. Les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui ne servent qu'à protéger les phares, sont exclues de cette définition.

1.8. «ligne de référence du bord avant du capot»: la trace géométrique des points de contact entre une ligne droite de 1 000 mm de long et la face antérieure du capot, lorsque la ligne droite, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule et inclinée de 50° vers l'arrière, l'extrémité inférieure étant située à 600 mm au-dessus du sol, est déplacée à travers le bord avant du véhicule et contre lui. Sur les véhicules dont la face supérieure du capot est inclinée à plus ou moins 50°, de sorte que la ligne droite la touche sur une portion continue ou en plusieurs points au lieu d'un seul, la ligne de référence est déterminée en inclinant la ligne droite en arrière jusqu'à former un angle de 40°. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité inférieure de la ligne droite, ce point est considéré comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité supérieure de la ligne droite, la trace géométrique de la longueur développée de 1 000 mm telle que définie au paragraphe 1.13 est utilisée comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. L'arête supérieure du pare-chocs est également considérée comme étant le bord avant du capot au sens de la présente directive, lorsqu'elle est mise en contact avec la ligne droite pendant cette opération.

1.9. «ligne de référence supérieure du système de protection frontale»: la limite supérieure des points de contact importants entre un piéton et le système de protection frontale du véhicule, ou entre un piéton et le véhicule. Il s'agit de la trace géométrique des points de contact les plus élevés entre une latte de 700 mm de long et le système de protection frontale ou l'avant du véhicule (selon l'impact), lorsque la latte, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule et inclinée de 20° vers l'arrière, en contact permanent avec le sol et avec la surface du système protection frontale, est déplacée en travers de l'avant du véhicule.

1.10. «ligne de référence inférieure du système de protection frontale»: la limite inférieure des points de contact importants entre un piéton et le système de protection frontale du véhicule. Il s'agit de la trace géométrique laissée par les points les plus bas de contact entre une latte de 700 mm de long et le système de protection frontale, lorsque la latte, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule et inclinée de 25° vers l'avant, en contact permanent avec le sol et avec la surface du système de protection frontale, est déplacée en travers de l'avant du véhicule.

1.11. «hauteur supérieure du système de protection frontale»: la distance verticale entre le sol et la ligne de référence supérieure du système de protection frontale telle qu'elle est définie au paragraphe 1.9 lorsque le véhicule se trouve dans ses conditions normales de roulage.

1.12. «hauteur inférieure du système de protection frontale»: la distance verticale entre le sol et la ligne de référence inférieure du système de protection frontale telle qu'elle est définie au paragraphe 1.10 lorsque le véhicule se trouve dans ses conditions normales de roulage.

1.13. «longueur développée à 1 000 mm»: la trace géométrique décrite sur la face supérieure du capot par l'une des extrémités d'un ruban long de 1 000 mm lorsque celui-ci est maintenu sur un plan vertical parallèle à l'axe du véhicule et déplacé à travers l'avant du pare-chocs du capot et le système de protection frontale. Tout au long de l'opération, le ruban est tendu et l'une de ses extrémités est maintenue en contact avec le sol, en position verticale sous la face antérieure du pare-chocs, tandis que l'autre est maintenue en contact avec la face supérieure du capot. Le véhicule se trouve en position normale de roulage.

▼B

1.14. «ligne de référence du bord avant du système de protection frontale»: la trace géométrique des points de contact entre une ligne droite de 1 000 mm de long et la face antérieure du système de protection frontale, lorsque la ligne droite, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical de la voiture et inclinée de 50° vers l'arrière, est déplacée à travers et contre le bord avant du système de protection frontale. Sur les véhicules dont la face supérieure du système de protection frontale est inclinée de plus ou moins 50°, de sorte que la ligne droite la touche sur une portion continue ou en plusieurs points au lieu d'un seul, la ligne de référence est déterminée en inclinant la ligne droite en arrière jusqu'à former un angle de 40°.

1.15. «critère de performance de la tête» (CPT): le critère calculé à l'aide de la formule:

$$HPC = (t_2 - t_1)\left[\frac{1}{t_2 - t_1}\int_{t_1}^{t_2} a\,dt\right]^{2.5}$$

équation dans laquelle a est l'accélération se produisant au centre de gravité de la tête (en m/s^2, exprimée en tant que multiple de g, relevée en fonction du temps, et filtrée avec une classe de fréquence de 1 000 Hz; les instants t1 et t2 correspondent au début et à la fin de la période d'enregistrement pour laquelle la valeur CPT atteint son maximum entre le premier et le dernier instant de contact. Les valeurs CPT pour lesquelles l'intervalle (t1-t2) est supérieur à 15 ms ne sont pas prises en compte pour le calcul de la valeur maximale.

2. DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION ET D'INSTALLATION

2.1. Systèmes de protection frontale

Les prescriptions ci-après s'appliquent à la fois aux systèmes de protection frontale montés sur des véhicules neufs et aux systèmes de protection frontale fournis en tant qu'entités techniques distinctes destinées à être installées sur des véhicules spécifiques.

Toutefois, avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, les prescriptions figurant au paragraphe 3 peuvent être considérées comme ayant été satisfaites en tout ou partie lorsqu'un essai équivalent, quel qu'il soit, a été exécuté sur le système de protection frontale conformément à une autre directive régissant la réception.

2.1.1. Les composants du système de protection frontale doivent être conçus de telle sorte que toutes les surfaces rigides pouvant être touchées par une sphère de 100 mm de diamètre aient un rayon de courbure minimal de 5 mm.

2.1.2. La masse totale du système de protection frontale, y compris tous les supports et fixations, ne doit pas dépasser 1,2 % de la masse du véhicule pour lequel le système est conçu, avec un maximum de 18 kg.

2.1.3. Lorsqu'un système de protection frontale est monté sur un véhicule, sa hauteur ne doit pas dépasser, en quelque point que ce soit, de plus de 50 mm, la ligne de référence du bord avant du capot, telle que définie au paragraphe 1.8, mesurée sur un plan longitudinal vertical sur tout le véhicule en ce point.

2.1.4. Le système de protection frontale ne doit pas augmenter la largeur du véhicule qui en est équipé. Si la largeur totale du système de protection frontale est supérieure à 75 % de la largeur du véhicule, ses extrémités doivent être rabattues vers la surface extérieure afin de réduire le risque d'accrochage. Cette exigence est considérée comme respectée si le système de protection frontale est renfoncé ou intégré dans la carrosserie ou si son extrémité est rabattue pour qu'elle ne puisse pas être touchée par une sphère de 100 mm de diamètre et que l'espace entre l'extrémité du système et la partie adjacente de la carrosserie ne dépasse pas 20 mm.

2.1.5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2.1.4, l'espace entre les éléments composants du système de protection frontale et la surface

▼B

extérieure sous-jacente ne doit pas dépasser 80 mm. Il n'est pas tenu compte de points localisés de rupture dans le profil général de la carrosserie sous-jacente (telles que des ouvertures de grilles, des prises d'air, etc.).

2.1.6. En tout point de la largeur du véhicule, et cela afin de préserver les avantages que présente le pare-chocs du véhicule, l'écartement entre la partie la plus avancée du pare-chocs et la partie la plus avancée du système de protection frontale ne doit pas dépasser 50 mm.

2.1.7. Le système de protection frontale ne doit pas réduire de manière significative l'efficacité du pare-chocs. On considère cette exigence comme respectée s'il n'y a pas plus de deux composants verticaux et s'il n'y a aucun composant horizontal du système de protection frontale qui recouvrent le pare-chocs.

2.1.8. Le système de protection frontale ne doit pas être incliné vers l'avant par rapport à la verticale. Les parties supérieures du système de protection frontale ne doivent pas dépasser de plus de 50 mm vers le haut ou vers l'arrière (vers le pare-brise) par rapport à la ligne de référence du bord avant du capot telle qu'elle est définie au paragraphe 1.8 et qu'elle apparaît lorsque le système de protection frontale est démonté. Pour chacun des points faisant l'objet d'une mesure, celle-ci est effectuée sur un plan longitudinal vertical à travers tout le véhicule en ce point.

2.1.9. Le montage d'un système de protection frontale ne peut méconnaître les prescriptions des autres directives concernant la réception des véhicules.

2.2. En tant qu'entités techniques distinctes, les systèmes de protection frontale ne peuvent pas être distribués, commercialisés ou mis sur le marché sans être accompagnés d'une liste des types de véhicules pour lesquels le système de protection frontale est réceptionné et d'instructions de montage claires. Ces instructions doivent comporter des prescriptions d'installation spécifiques, y compris les modes de fixation, s'appliquant aux véhicules pour lesquels le système a été approuvé et doivent permettre le montage des composants concernés dans le respect des dispositions appropriées du paragraphe 2.1.

3. DISPOSITIONS RELATIVES AUX ESSAIS

3.1. Pour être autorisés, les systèmes de protection frontale doivent satisfaire aux essais suivants:

3.1.1. Collision entre un bas de jambe factice et le système de protection frontale: cet essai est effectué à une vitesse de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g.

3.1.1.1. Cependant, en ce qui concerne les systèmes de protection frontale homologués en tant qu'entités techniques distinctes destinées à n'être installées que sur des véhicules déterminés d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes, qui ont été réceptionnés avant le 1er octobre 2005, ou sur des véhicules d'une masse totale autorisée dépassant 2,5 tonnes, les dispositions du paragraphe 3.1.1. peuvent être remplacées par celles du paragraphe 3.1.1.1.1. ou du paragraphe 3.1.1.1.2.

3.1.1.1.1. L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximum de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 26,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 7,5 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 250 g.

3.1.1.1.2. Les tests sont effectués sur le véhicule avec système de protection frontale monté et sans système de protection frontale monté, à une vitesse d'impact de 40 km/h. Les deux essais sont effectués en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière d'essai. Les valeurs concernant l'angle maximal de flexion dynamique du genou, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de

▼B

la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale monté.

3.1.1.2. Si la hauteur inférieure du système de protection frontale dépasse 500 mm, cet essai doit être remplacé par l'essai de collision entre un haut de jambe factice et le système de protection frontale, aux conditions spécifiées au paragraphe 3.1.2.

3.1.2. Collision entre un haut de jambe factice et le système de protection frontale: cet essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h; la somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne dépasse pas 510 Nm.

L'essai de collision entre un haut de jambe factice et le système de protection frontale est effectué si la hauteur inférieure du système de protection frontale en position de test dépasse 500 mm.

3.1.2.1. Cependant, en ce qui concerne les systèmes de protection frontale homologués en tant qu'entités techniques distinctes destinées à n'être installées que sur des véhicules déterminés d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes, qui ont été réceptionnés avant le 1er octobre 2005, ou sur des véhicules d'une masse totale autorisée dépassant 2,5 tonnes, les dispositions du point 3.1.2. peuvent être remplacées par celles du paragraphe 3.1.2.1.1. ou du paragraphe 3.1.2.1.2.

3.1.2.1.1. L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 9,4 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne dépasse pas 640 Nm.

3.1.2.1.2. Les tests sont effectués sur le véhicule avec système de protection frontale monté et sans système de protection frontale monté à une vitesse d'impact de 40 km/h. Les deux essais sont effectués en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière d'essai. Les valeurs concernant la somme instantanée des forces d'impact et le moment de flexion sur l'élément de frappe sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale monté.

3.1.2.2. Si la hauteur inférieure du système de protection frontale n'atteint pas 500 mm, cet essai n'est pas exigé.

3.1.3. Collision entre un haut de jambe factice et le bord avant du système de protection frontale: cet essai est effectué à une vitesse pouvant atteindre 40 km/h au moment de l'impact. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné, au sommet et au bas de l'élément de frappe, ne devrait pas dépasser une valeur possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne devrait pas dépasser une valeur possible de 300 Nm. Les deux résultats sont consignés à des fins de suivi exclusivement.

3.1.4. Collision entre une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille et le système de protection frontale: cet essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h et utilise comme élément de frappe une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille de 3,5 kg. Le critère de performance de la tête (CPT), calculé à partir de la résultante de l'accélération conformément aux dispositions du paragraphe 1.15, ne peut en aucun cas dépasser 1 000.

▼B

ANNEXE II

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LA RÉCEPTION CE

1. DEMANDE DE RÉCEPTION CE

1.1. Demande de réception CE d'un type de véhicule à équiper d'un système de protection frontale

1.1.1. L'appendice 1 contient un modèle de la fiche de renseignements requise en application de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE.

1.1.2. Un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner, équipé d'un système de protection frontale, est présenté au service technique chargé d'effectuer les essais de réception. À la demande du service technique, des composants et des échantillons de matériel spécifiques sont également présentés.

1.2. Demande de réception CE des systèmes de protection frontale en tant qu'entités techniques distinctes

1.2.1. L'appendice 2 contient un modèle de la fiche de renseignements requise en application de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE.

1.2.2. Un échantillon du type de système de protection frontale qui doit être réceptionné est soumis au service technique chargé des essais de réception. S'il le juge nécessaire, ledit service peut demander des échantillons supplémentaires. La dénomination commerciale, la marque et la désignation du type doivent être apposées de manière indélébile et facilement lisible sur les échantillons. Des dispositions seront prises en vue de l'affichage prochainement obligatoire de la marque de réception CE.

2. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE

2.1. Des modèles des fiches de réception CE conformes aux dispositions de l'article 4, paragraphe 3 et, le cas échéant, de l'article 4, paragraphe 4 de la directive 70/156/CEE, figurent:

a) dans l'appendice 3 pour les demandes visées au paragraphe 1.1.;

b) dans l'appendice 4 pour les demandes visées au paragraphe 1.2.

3. MARQUE DE RÉCEPTION CE

3.1. Tout système de protection frontale conforme au type réceptionné en application de la présente directive porte une marque de réception CE.

3.2. Cette marque est composée:

3.2.1. d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre *e* suivie du numéro ou groupe de lettres distinctif de l'État membre ayant délivré la réception:

1. pour l'Allemagne

2. pour la France

3. pour l'Italie

4. pour les Pays-Bas

5. pour la Suède

6. pour la Belgique

9. pour l'Espagne

11. pour le Royaume-Uni

12. pour l'Autriche

13. pour le Luxembourg

17. pour la Finlande

18. pour le Danemark

21. pour le Portugal

23. pour la Grèce

IRL pour l'Irlande

49. pour Chypre

▼B

8. pour la République tchèque

29. pour l'Estonie

7. pour la Hongrie

32. pour la Lettonie

36. pour la Lituanie

50. pour Malte

20. pour la Pologne

27. pour la République slovaque

26. pour la Slovénie

▼M1

34. pour la Bulgarie

19. pour la Roumanie

▼B

3.2.2. À proximité du rectangle, du «numéro de réception de base» correspondant à la section 4 du numéro de réception visé à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE, précédé des deux chiffres indiquant le nombre séquentiel attribué à la modification technique majeure la plus récente de la présente directive à la date de la réception CE. Pour la présente directive, le nombre séquentiel est 01.

Un astérisque inséré après le nombre séquentiel indique que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte des dispositions prévues au paragraphe 3.1.1.1. ou 3.1.2.1. de l'annexe I en ce qui concerne l'essai utilisant la jambe factice comme élément de frappe. Si la prise en compte de ces dispositions n'est pas acceptée par l'autorité compétente en matière de réception, l'astérisque est remplacé par un espace.

3.3. La marque de réception CE est apposée sur le système de protection frontale de façon indélébile et clairement lisible, même lorsque le système est monté sur le véhicule.

3.4. Un exemple de marque de réception CE est donné dans l'appendice 5.

▼B

Appendice 1

FICHE DE RENSEIGNEMENTS Nº …

conforme à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil relative à la réception CE des véhicules en ce qui concerne les systèmes de protection frontale

Les informations figurant ci-après sont fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels doivent être suffisamment détaillés et présentés à une échelle appropriée en format A 4 ou pliés à ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les unités techniques séparées font usage de matériaux spéciaux, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s):

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule:

0.3.1. Emplacement de cette marque:

0.4. Catégorie de véhicule:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.8. Adresse(s) des ateliers de montage:

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

2. MASSES ET DIMENSIONS (kg et mm)

(référence aux croquis le cas échéant)

2.8. Poids maximal en charge techniquement admissible, déclaré par le constructeur (max. et min.):

2.8.1. Répartition de ce poids entre les essieux (max. et min.):

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie:

9.[11]. Systèmes de protection frontale

9.[11].1. Vue d'ensemble (croquis ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale.

9.[11].2. Dessins et/ou, le cas échéant, photographies des éléments tels que les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, les éléments décoratifs, les insignes, emblèmes, renfoncements, ainsi que toute autre saillie et toute partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple les dispositifs d'éclairage). Dans les cas où les éléments énumérés ci-dessus ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins documentaires, par des photographies, accompagnées si nécessaire de l'indication des dimensions ou d'un texte:

9.[11].3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple.

9.[11].4. Dessin des pare-chocs:

9.[11].5. Dessin de la ligne de plancher à l'avant du véhicule:

Date:

▼B

Appendice 2

FICHE DE RENSEIGNEMENTS Nº …

relative à la réception CE des systèmes de protection frontale en tant qu'entités techniques distinctes (2005/66/CE)

Les renseignements ci-après, s'ils sont exigés, sont fournis en triple exemplaire et comprennent une liste des éléments inclus. Tout dessin éventuel doit être suffisamment détaillé et présenté à une échelle appropriée en format A 4 ou plié à ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font usage de matériaux spéciaux, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE:

1. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

1.1. Description technique détaillée (y compris des photographies ou des dessins):

1.2. Instructions d'assemblage et de montage, y compris couples requis:

1.3. Liste des types de véhicules sur lesquels le système peut être installé:

1.4. Toute restriction d'utilisation et toute condition pour l'équipement:

▼B

Appendice 3

(MODÈLE)

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

CACHET DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant:

— la réception

— l'extension de la réception

— le refus de la réception

— le retrait de la réception

d'un type de véhicule équipé d'un système de protection frontale en application de la directive 2005/66/CE.

Numéro de réception:

Raison de l'extension:

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s):

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule:

0.3.1. Emplacement de cette marque:

0.4. Catégorie de véhicule:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Dans le cas des systèmes de protection frontale, emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:

0.8. Adresse(s) de l'(des) atelier(s) de montage:

SECTION II

1. Informations complémentaires (le cas échéant): voir addendum

2. Service technique chargé d'effectuer les essais:

3. Date du procès-verbal d'essai:

4. Numéro du procès-verbal d'essai:

5. Observations (le cas échéant): voir addendum

6. Lieu:

7. Date:

8. Signature:

9. L'index des documents transmis à l'autorité compétente en matière de réception et qui peuvent être obtenus sur demande, est annexé.

▼B

Addendum

à la fiche de réception CE nº …

concernant la réception d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

1. Informations complémentaires, le cas échéant:

2. Observations:

3. Résultats des essais visés à l'annexe I, paragraphe 3:

Essai	Valeurs enregistrées		Réussite/échec
Collision entre un bas de jambe factice et le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si test effectué)	Angle de flexion	…… …… degrés ……	
	Déplacement en cisaillement	…… …… mm ……	
	Accélération au tibia	…… …… g ……	
Collision entre un haut de jambe factice et le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si test effectué)	Somme des forces d'impact	…… …… kN ……	
	Moment de flexion	…… …… Nm ……	
Collision entre un haut de jambe factice et le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (uniquement aux fins d'évaluation)	Somme des forces d'impact	…… …… kN ……	
	Moment de flexion	…… …… Nm ……	
Collision entre une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) et le système de protection frontale	Valeurs CPT (au moins 3 valeurs)	…… …… ……	

▼B

Appendice 4

(MODÈLE)

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE

CACHET DE L'ADMINISTRATION

Communication concernant:

— la réception

— l'extension de la réception

— le refus de la réception

— le retrait de la réception

d'un type de système de protection frontale en tant qu'entité technique distincte en ce qui concerne la directive 2005/66/CE.

Numéro de réception:

Raison de l'extension:

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type et description(s) commerciale(s) générale(s):

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le système de protection frontale:

0.3.1. Emplacement de cette marque:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et méthode de fixation de la marque de réception CE:

0.8. Adresse(s) de l'(des) atelier(s) de montage:

SECTION II

1. Informations complémentaires: voir addendum

2. Service technique chargé d'effectuer les essais:

3. Date du procès-verbal d'essai:

4. Numéro du procès-verbal d'essai:

5. Observations (le cas échéant): voir addendum

6. Lieu:

7. Date:

8. Signature:

9. L'index des documents transmis à l'autorité compétente en matière de réception et qui peuvent être obtenus sur demande, est annexé.

▼B

Addendum

à la fiche de réception CE nº …

concernant la réception d'un système de protection frontale conformément à la directive 2005/66/CE

1. Inscriptions complémentaires:

1.1. Méthode de fixation:

1.2. Instructions d'assemblage et de montage:

1.3. Liste des véhicules sur lesquels le système de protection frontale peut être monté, toute restriction d'utilisation et conditions nécessaires d'équipement:

2. Observations:

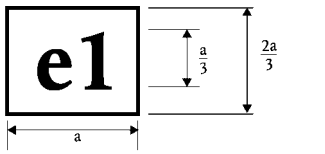
3. Résultats des essais visés à l'annexe I, paragraphe 3:

Essai	Valeurs enregistrées		Réussite/ échec
Collision entre un bas de jambe factice et le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si test effectué)	Angle de flexion	…… …… degrés ……	
	Déplacement en cisaillement	…… …… mm ……	
	Accélération au tibia	…… …… g ……	
Collision entre un haut de jambe factice et le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si test effectué)	Somme des forces d'impact	…… …… kN ……	
	Moment de flexion	…… …… Nm ……	
Collision entre un haut de jambe factice et le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (uniquement aux fins d'évaluation)	Somme des forces d'impact	…… …… kN ……	
	Moment de flexion	…… …… Nm ……	
Collision entre une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) et le système de protection frontale	Valeurs CPT (au moins 3 valeurs)	…… …… ……	

▼B

Appendice 5

MODÈLE DE MARQUE DE RÉCEPTION CE





(a ≥ 12mm)

Le dispositif portant la marque de réception CE présentée ci-dessus est un système de protection frontale, homologué en Allemagne (e 1) en vertu de la présente directive (01), sous le numéro de réception de base 1471.

L'astérisque indique que le système de protection frontale a été homologué en tenant compte des dispositions prévues à l'annexe I, paragraphe 3.1.1.1. ou 3.1.2.1., en ce qui concerne l'essai utilisant la jambe factice comme élément d'impact. Si la prise en compte de ces dispositions n'est pas acceptée par l'autorité compétente en matière d'homologation, l'astérisque est remplacé par une espace.

▼B

ANNEXE III

MODIFICATIONS DE LA DIRECTIVE 70/156/CEE

Les annexes de la directive 70/156/CEE sont modifiées comme suit:

1. À l'annexe I, les points suivants sont insérés:

«9.[24] Systèmes de protection frontale

9.[24].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs du système de protection frontale et de la partie frontale du véhicule est transmise.

9.[24].2 Il convient de fournir une description détaillée, comprenant des photographies et/ou dessins, de la méthode d'installation du système de protection frontale sur le véhicule. Cette description fera apparaître l'ensemble des dimensions des boulons ainsi que les couples requis.»

2. À l'annexe III, partie I, point A, les points suivants sont insérés:

«9.[24]

9.[24].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs du système de protection frontale et de la partie frontale du véhicule est transmise.

9.[24].2 Il convient de fournir une description détaillée, comprenant des photographies et/ou dessins, de la méthode d'installation du système de protection frontale sur le véhicule. Cette description fera apparaître l'ensemble des dimensions des boulons ainsi que les couples requis.»

3) À l'annexe IV, section I, la rubrique suivante est insérée:

Objet	Numéro de la directive	Renvoi au Journal officiel	Applicabilité									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«[60]. Système de protection frontale	2005/66/CE	L 309 du 25.11.2005, p. 37.	X (*)	—	—	X	—	—				

(*) Dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.»

4. L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) À l'appendice 1, la rubrique suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
«[60]	Système de protection frontale	2005/66/CE	X	X (*)	—	—

(*) Dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.»

▼B

b) À l'appendice 2, la rubrique suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«[60]	Système de protection frontale	2005/66/CE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—»

c) À l'appendice 3, la rubrique suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«[60]	Système de protection frontale	2005/66/CE	—	—	—	—	—	—	—	—	—»