



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Échéance Freinage des véhicules agricoles remorqués

Jérôme FAVROLLES (CNRV) – 2023

Réception européenne Règlement UE 167/2013 Règlement délégué 2015/68 (freinage)

Catégorie T et C	Catégorie R et S
Monoligne hydraulique Possible Jusqu'au 1 ^{er} janvier 2025 Au-delà : Impossible	Monoligne hydraulique Impossible

Réception européenne Règlement 2015/68

Article 17

...

Avec effet au 1^{er} janvier 2025, les autorités nationales interdisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de tracteurs neufs équipés de liaisons hydrauliques du type à une seule conduite.

Réception européenne Règlement 2015/68

Catégorie	Acte Réglementaire	Technologie
R et S	Règlement 2015/68	Double ligne hydraulique Double ligne pneumatique

Réception nationale (RPT)

Arrêté du 19 décembre 2016

Pour les catégories R & S (annexe 2)

N°	Objet	Acte réglementaire	Alternatives équivalentes véhicules routiers	Ra	Rb	Sa	Sb
3	Dispositifs de freinage et liaison de freinage avec les remorques	Règlement (UE) n° 2015/68			A		A
(DT1)		Règlement (UE) n° 2015/68 ou Arrêté du 18 août 1955		A (*)		A (*)	

Réception nationale (RPT)

Arrêté du 19 décembre 2016 (annexe 2)

(DT1) :

A compter du 1er janvier 2025, pour tous les véhicules neufs, le PV d'essai doit démontrer la conformité au règlement (UE) 2015/68 sauf pour les véhicules de catégorie S2a de type « charrue à socs » ou « charrue à disques » dispensés de freinage dans les conditions énumérées à l'article 41 de l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles.

Rappel Règlementaire

Catégories	Réglementation	Vitesse	Technologie
R et S	Arrêté Ministériel 18/08/1955	≤ 25 km/h	Mono-ligne hydraulique
			Double ligne pneumatique
		≤ 40 km/h	Double ligne pneumatique
	Règlement 2015/68	≤ 30 km/h	Double ligne hydraulique
	≤ 40 km/h		Double ligne pneumatique
		> 40 km/h	

Action des constructeurs :

**Mise à jour de toutes les RPT des catégories R & S
avant le 01/01/2025 pour rendre le freinage conforme
au règlement 2015/68**

Action des constructeurs :

Mise à jour de la notice descriptive

Mise à jour de la partie 3 des dossiers de réception

- **Dispositifs de freinage et liaison de freinage avec les remorques**
- Installation éclairage et signalisation
- Extérieur du véhicule et accessoires
- Plaque d'immatriculation
- **Plaque et marquage obligatoires**
- Dimensions et masses de la remorque
- **Masse maximale en charge**
- Sécurité des systèmes électriques
- Structures de protection arrière
- **Pneumatiques**
- Liaisons mécaniques

Action des constructeurs :

Les constructeurs doivent obtenir un **Procès verbal** de conformité au R 2015/68 délivré par l'UTAC,

Ou

Une fiche de communication de conformité au R 2015/68 délivrée par un état européen (UE)

Les contraintes d'une fiche de communication

Procès Verbal	Fiche de communication
∅	EVI ou ISO 9001
∅	COP

PV de conformité au 2015/68

Comment obtenir un PV de conformité au règlement **2015/68** ?

Utiliser le PV enveloppe d'un constructeur d'essieu/frein

Ou

Faire un PV d'essais sur le véhicule du constructeur

Présentation d'un PV enveloppe par l'UTAC

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

arrêté du 18 août 1955	règlement 2015/68
Efficacité @25 km/h	Efficacité @30 km/h
« entre 25 et 35 % du poids total autorisé en charge du véhicule remorqué »	« la somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées doit être d'au moins 35 % de la masse maximale »

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Correcteur de freinage en fonction de la charge	
arrêté du 18 août 1955	règlement 2015/68
∅	Obligatoire Sauf :

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Correcteur de freinage en fonction de la charge

Sauf : Si MIAR

« qui ne contiennent pas d'autre charge qu'un chargement de matière consommable de maximum 10 % de la somme des masses maximales techniquement admissibles par essieu »

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Correcteur de freinage en fonction de la charge : 2 positions

Si Remorque \leq 30 km/h ou MIAR

« qui, du fait de sa conception, ne permet que deux conditions de chargement discrètes («à vide» et «en charge») »

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Correcteur de freinage en fonction de la charge : 3 positions

Si Remorque \leq 30 km/h ou MIAR

« ne peuvent, pour des raisons techniques, être équipés d'un dispositif de répartition du freinage en fonction de la charge »

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Freinage automatique (rupture)	
arrêté du 18 août 1955	règlement 2015/68
Obligatoire @25 km/h, Ø efficacité requis	Obligatoire Efficacité : 13,5 %

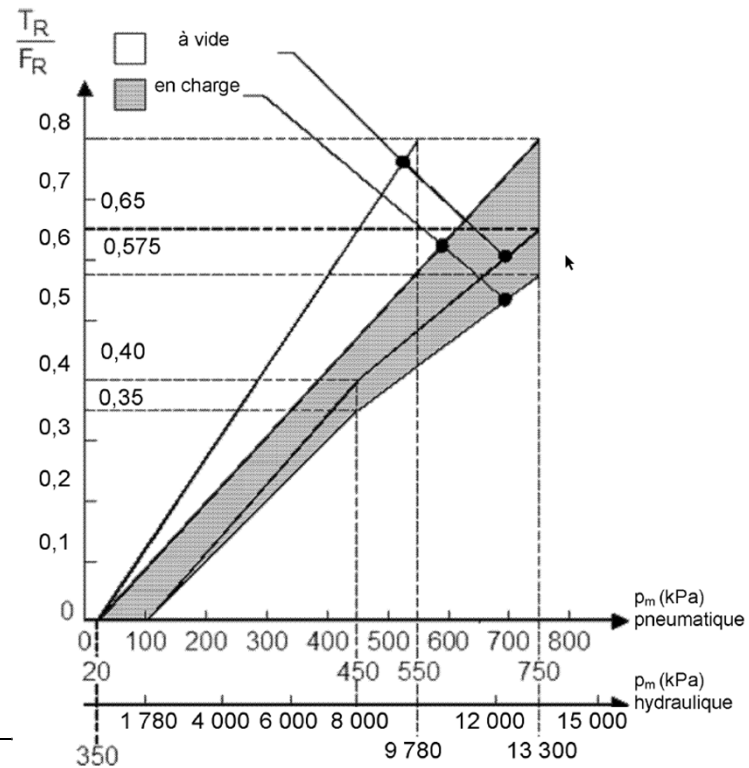
règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

Temps de réponse	
arrêté du 18 août 1955	règlement 2015/68
∅	Temps entre l'actionnement de la commande et le début du freinage :
	Double ligne Hydraulique : 0,6 s
	Double ligne Pneumatique : 0,4 s

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955

@40 km/h Courbe de compatibilité	
arrêté du 18 août 1955	règlement 2015/68
∅	obligatoire

règlement 2015/68 VS arrêté du 18 août 1955



Règlement 2015/68

Vitesse / Efficacité de freinage

30 km/h	40 km/h
Essai de type 0 35 % d'efficacité	Essai de type 0 50 % d'efficacité
Ø	Courbe de compatibilité
Essai de type 1 26% de la force requise pour l'essai de type 0	Essai de type 1 36% de la force requise pour l'essai de type 0

Pourquoi opter pour une RPT plutôt qu'une RCE ?

Points communs

RPT	RCE
Freinage conforme au règlement 2015/68	

Pourquoi opter pour une RPT plutôt qu'une RCE ?

RPT	RCE
∅	EVI ou ISO 9001
∅	COP

Différence RPT / RCE

Masses

RPT	RCE
Masses conformes au code de la route	Masses conformes à l'annexe XXII du règlement 2015/208
1 essieu : 13 tonnes + masse à l'attelage	1 essieu : 10 tonnes + masse à l'attelage

Différence RPT / RCE

Masses / SREA 2 essieux

RPT	RCE
Une SREA 2 essieux : 26 tonnes + masse à l'attelage	Une remorque à timon rigide 2 essieux : 20 tonnes + masse à l'attelage

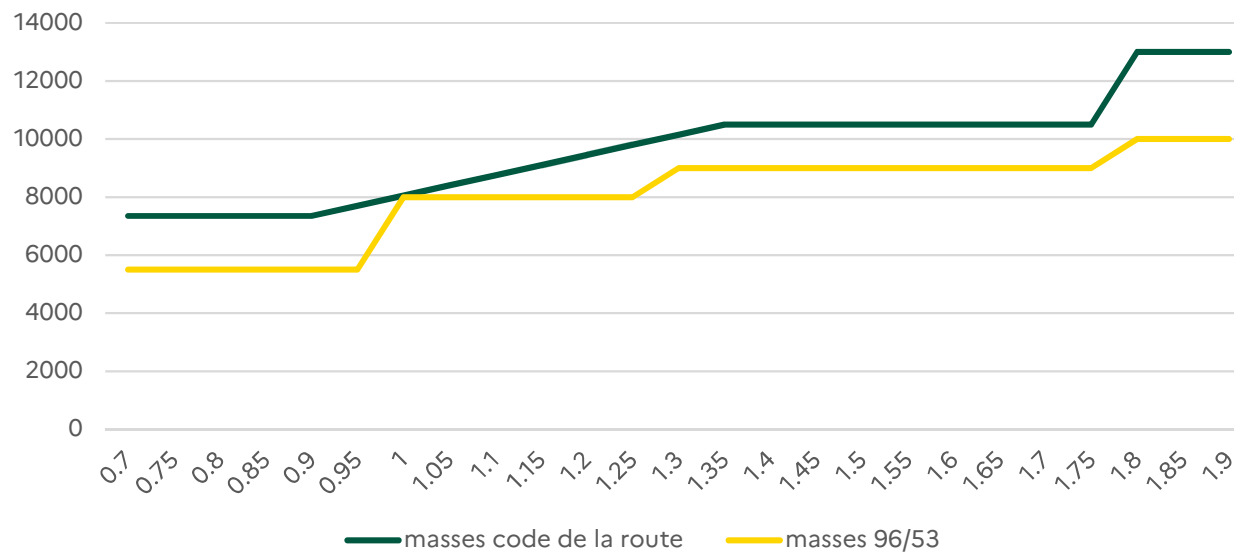
Différence RPT / RCE

Masses / Entraxe 2 essieux

RPT	RCE
<p>a) $d \leq 0,9$ m : 7,350 t ; b) $0,9$ m $\leq d \leq 1,35$ m : 7,350 tonnes majorées de 0,35 tonne par tranche de 5 centimètres de la distance entre les deux essieux diminuée de 0,90 mètre ; c) $1,35$ m $\leq d \leq 1,80$ m : 10,5 tonnes.</p>	<p>$d < 1$ m : 10 t 1 m $\leq d < 1,3$ m : 11 t $1,3$ m $\leq d < 1,8$ m : 18 t $1,8 \leq d$: 20 t</p>

Différence RPT / RCE

Masse maximale de l'essieu d'un tandem en fonction de l'entraxe



Différence RPT / RCE

Masses / SREA 3 essieux

RPT	RCE
Une SREA 3 essieux : 32 tonnes (dont la masse à l'attelage)	Une remorque à timon rigide 3 essieux : 30 tonnes + masse à l'attelage, Mais limitation au CNIT sur les masses du CDR.

Différence RPT / RCE

Masses

RPT	RCE
Une REA 2 essieux : 19 tonnes	Une remorque (R ou S) à timon 2 essieux : 18 tonnes
3 essieux : 26 tonnes	3 essieux : 24 tonnes

Différence RPT / RCE

Dimensions / Longueur

RPT / CDR	RCE / R 2015-208
12 mètres, non compris le dispositif d'attelage	12 mètres, dispositif d'attelage compris

Différence RPT / RCE

Dimensions / Largeur

RPT / CDR	RCE / R 2015-208
R : 2,55 m S : Ø	R : 2,55 m S : 3 m
CDR circulation R413-12-1	

La vitesse des ensembles agricoles constitués d'un véhicule à moteur et d'un véhicule remorqué est limité sur route à 25 km/h.
Toutefois, pour ces ensembles agricoles, la vitesse limite est portée à 40 km/h si chaque véhicule constituant l'ensemble a été réceptionné pour cette vitesse et si leur largeur hors tout est inférieure ou égale à 2,55 mètres.

Conclusion

- Au 1^{er} janvier 2025, il ne sera plus possible d'immatriculer un véhicule de catégorie R ou S équipée d'une monoligne hydraulique de freinage.

Conclusion

- Les dossiers de RPT des véhicules de catégorie R ou S doivent être mis à jour avant le 1^{er} janvier 2025 en intégrant un procès verbal d'essai conforme au R 2015/68.

Conclusion

- L'obtention d'un Procès verbal de freinage nécessitera la modification de l'ensemble du système de freinage précédemment homologué et probablement également la modification des rayons des pneumatiques et des masses .

Conclusion

- Les constructeurs devront s'interroger sur l'opportunité de basculer en réception européenne ou de rester en réception nationale.

Échéance Freinage des véhicules agricoles remorqué

Conclusion

Des questions ?

