

MINISTERE DE L'INDUSTRIE

DIRECTION DES MINES

SERVICE TECHNIQUE

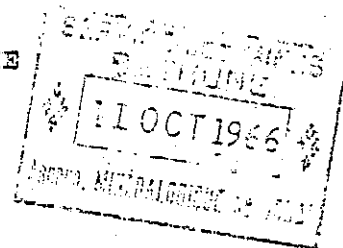
DM-T, n° 3550.

PARIS, le 3 Octobre 1966

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE

à

MM. les PREFETS



Objet : Réservoirs à air comprimé installés sur les véhicules routiers.

Les réservoirs à air comprimé installés à demeure sur les véhicules routiers, et en particulier les réservoirs de freinage, constituent des appareils ni-fixes au sens de l'article 2, § 1er de l'arrêté du 23 juillet 1943 réglementant les appareils à pression.

A ce titre, dès l'instant que leur pression maximale en service dépasse 4 bar et leur volume la limite résultant de l'application de l'article 1er, 5°, a du décret modifié du 18 janvier 1943, ce qui est le cas des réservoirs usuels, ils sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 23 juillet 1943, en particulier à celles des articles 13, § 1er et 17, § 1er relatives au renouvellement de l'épreuve et aux vérifications périodiques.

Or l'expérience a montré que l'application de ces dispositions se heurte à des difficultés sérieuses en ce sens qu'elle entraîne une immobilisation assez longue des véhicules lourds qui sont équipés de tels réservoirs. Il est connu par ailleurs que les accidents dus à une défaillance de cet organe essentiel de l'installation de freinage sont très rares. Cette circonstance heureuse paraît imputable notamment au fait que les réservoirs usuels sont construits avec un coefficient de sécurité élevé (souvent supérieur à 4), l'épaisseur qu'exige la résistance aux chocs extérieurs leur permettant de résister à une pression très supérieure à la pression de service.

Il m'a donc paru possible, répondant au vœu de représentants des usagers, et après avis de la Commission Centrale des Appareils à Pression, de dispenser, pendant une période de 10 ans suivant la première épreuve, sauf naturellement en cas de modification ou de réparation notable, de toute nouvelle épreuve et de toute visite intérieure certains réservoirs de formes et de dimensions classiques qui présentent par ailleurs des garanties suffisantes de résistance à la pression, à la corrosion interne et externe et d'une façon générale à tous agents de détérioration.

C.O.

Tel est l'objet de l'arrêté ci-joint portant dérogation générale aux dispositions des articles 13, § 1er et 17, § 1er de l'arrêté du 23 juillet 1943.

Les dispositions en sont simples et appellent peu de commentaires. L'article 4 impose, en des termes précis, un coefficient de sécurité au moins égal à quatre. L'article 5 fixe en conséquence la pression d'épreuve au double de la pression de calcul.

L'article 5 contient en outre des dispositions d'ordre administratif destinées à permettre l'identification aisée des réservoirs soumis au régime dérogatoire, rappelé par la marque "D", défini par l'arrêté.

La plupart des réservoirs actuellement construits sont munis d'un revêtement intérieur qui les protège efficacement contre la corrosion; à cet égard la purge fréquente des condensats éventuels par un orifice convenablement placé constitue également une mesure de protection très utile (article 6).

L'article 7 est relatif à la fixation des réservoirs sur les véhicules : c'est un point délicat, une fixation défectueuse pouvant rapidement entraîner des dommages sérieux pour le réservoir. En particulier la fixation par l'intermédiaire de supports soudés perpendiculairement à la paroi est exclue, afin d'éviter que les vibrations en service puissent amorcer au droit de ces supports des fissurations susceptibles de se propager dans la paroi elle-même. Il convient d'autre part, dans la fixation par des sangles ou des colliers, d'éviter le contact métal-métal qui peut être à l'origine de frottements dangereux. Il est d'usage d'intercaler une fourrure convenable entre réservoir et collier; il sera bon de veiller à ce que, dans toute la mesure du possible, la matière utilisée ne retienne pas l'humidité et ne contribue pas à la corrosion externe.

Quant à la disposition générale du réservoir par rapport aux autres parties du véhicule, elle doit être régie par le souci d'éviter tous chocs extérieurs et tous frottements parasites.

L'expert chargé d'effectuer les visites techniques prévues aux articles R 118 à R 122 du Code de la Route sera, le cas échéant, particulièrement bien placé (sauf évidemment en ce qui concerne l'examen intérieur) pour juger de l'application des articles 6 à 7. Au cours de la visite, en effet, "l'expert vérifie le bon état d'entretien et de fonctionnement du véhicule et de ses différents organes, et notamment de ceux conditionnant la sécurité" (arrêté du 15 novembre 1954). Les organes de freinage sont, au premier chef, de ceux qui conditionnent la sécurité.

L'expert sera donc fondé à user si besoin est de pouvoirs qu'il tient à cet égard du Code de la Route et des textes pris pour son application. Mais il pourra aussi proposer au chef de l'arrondissement minéralogique intéressé de refuser pour les réservoirs en cause le bénéfice des dérogations définies par l'arrêté ci-joint et d'une façon générale d'user à leur encontre des pouvoirs que lui confère la réglementation des appareils à pression de gaz.

Bien entendu, les ingénieurs du Service des Mines chargés de la réception des véhicules en application des articles R 106 et R 107 du Code de la Route pourront également formuler toutes recommandations ou injonctions utiles à l'occasion des dites réceptions. Mais un tel contrôle ne saurait être exhaustif, les réceptions étant le plus souvent effectuées par type, alors que l'arrêté ci-joint est, comme l'ensemble de la réglementation des appareils à pression de gaz, fondé sur la vérification individuelle des appareils.

Je souligne que les réservoirs visés par le présent arrêté ne sont pas dispensés des vérifications extérieures périodiques prévues par l'article 17, § 1er de l'arrêté ministériel du 23 juillet 1943 et a fortiori des vérifications prescrites à l'occasion des épreuves ou des réparations par les articles 3 et 7 du décret du 18 janvier 1943.

Ils restent de même soumis aux dispositions de l'article 20, § 6 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 1943 qui exigent la présence, sur le réservoir ou sur l'installation de freinage dans laquelle il est incorporé, d'une soupape ou d'un autre organe de sécurité présentant les garanties de bon fonctionnement prescrites à l'article 9 du même arrêté.

A l'issue de la période de dix ans suivant la première épreuve, le réservoir sera fréquemment retiré du service et foré. Il n'a pas paru nécessaire, cependant, d'imposer une telle mesure pour des réservoirs qui se révéleront en bon état : ils perdront seulement le bénéfice de toute dérogation aux dispositions de droit commun.

L'arrêté pourra s'appliquer aux réservoirs neufs présentés à l'épreuve après la date de sa publication au Journal Officiel, dès lors qu'ils seront destinés à être installés à demeure sur des véhicules routiers et à alimenter des dispositifs de freinage ou des services auxiliaires de ces véhicules. L'état descriptif devra non seulement mentionner (article 5) que ces réservoirs sont construits conformément aux dispositions des articles 2 à 6 de l'arrêté mais rappeler qu'ils doivent être montés et utilisés conformément aux dispositions du même arrêté (articles 7 et 8 notamment).

...

CM

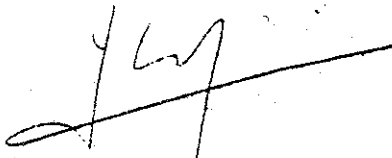
Je précise enfin que, pour l'application de l'arrêté ci-joint, tout véhicule immatriculé en application du Code de la Route, quel que soit son "genre", pourra être considéré comme un véhicule routier. Mais, inversement, son application n'est pas limitée a priori aux seuls véhicules immatriculés.

J'adresse copie de la présente circulaire aux chefs d'arrondissement minéralogique.

Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur des Mines

Signé : DAUNESSE

Copie certifiée conforme
l'Ingénieur en Chef des Mines
Chef du Service Technique



Signé : SERVANT