

**DECISION****du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux  
concernant les dimensions et les masses des  
véhicules utilitaires et des voitures automobiles  
qui seront autorisés à circuler en trafic international  
sur le territoire d'un pays du Benelux****M (89) 7**

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

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

Vu la Convention relative à la circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949,

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 19 septembre 1984, 85/3/CEE, relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers,

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 avril 1989 n° 89/338/CEE, modifiant la Directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers,

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 juillet 1989, 89/459/CEE, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la profondeur des rainures des pneumatiques de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques,

Vu la Décision du Conseil des Communautés européennes du 18 juillet 1989, 89/461/CEE, modifiant la Directive 85/3/CEE visant à fixer quelques dimensions maximales des véhicules articulés,

Considérant qu'il est souhaitable que les trois Etats fassent usage d'une façon coordonnée des dispositions optionnelles arrêtées par le Conseil des Ministres des Communautés européennes,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier les valeurs de certaines charges sur essieu des véhicules routiers dans la Décision du Comité de Ministres du 24 novembre 1987, M (87) 11, afin de pouvoir anticiper la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 avril 1987, 89/338/CEE,

Considérant qu'il est souhaitable de compléter les prescriptions de la Décision du Comité de Ministres du 24 novembre 1987, M (87) 11 par l'insertion de dispositions ayant trait au profil minimal des pneumatiques des voitures automobiles, afin de pouvoir anticiper la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 juillet 1989, 89/459/CEE,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier les prescriptions de la Décision du Comité de Ministres du 24 novembre 1987, M (87) 11, aux fins d'appliquer anticipativement la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 juillet 1989, 89/461/CEE,

A pris la décision suivante :

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Sont autorisés à circuler sur le territoire des trois Parties Contractantes, les véhicules utilitaires immatriculés dans un Etat membre de la C.E.E., pour autant qu'ils satisfont aux exigences figurant dans les articles suivants.

#### *Article 2*

- I. La force totale exercée sur la chaussée par une ou plusieurs roues d'un essieu ne peut dépasser :
- a.1. 5.000 kg par roue pour un essieu porteur si la roue est équipée d'un pneu en montage simple ou double  
5.000 kg par roue pour un essieu moteur si cette roue est équipée d'un pneu en montage simple
  - a.2. 5.750 kg par roue pour un essieu moteur si la roue est équipée d'un pneu en montage double
  - b.1. 10.000 kg pour un essieu porteur en montage simple ou double
  - b.2. 11.500 kg pour un essieu moteur en montage double.
- II. La force totale exercée sur la chaussée par l'ensemble des roues d'une combinaison d'essieux ne peut, dans le cas des :
- Essieux tandem :  
dépasser les valeurs suivantes si l'écartement (d) des essieux est :
 

inférieur à 1 m ( $d < 1,0$ ) pour l'essieu porteur	11 t
inférieur à 1 m ( $d < 1,0$ ) pour l'essieu moteur	11,5 t
égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 t

- |  |      |
|--|------|
| égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )  | 18 t |
| égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ), à la condition que l'essieu moteur du véhicule soit pourvu de pneus en montage double et d'une suspension pneumatique ou d'un système de compensation similaire | 19 t |
| - Essieux tridem des remorques et semi-remorques :   |      |
| dépasser les valeurs suivantes si l'écartement (d) des essieux est :   |      |
| égal ou inférieur à 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )   | 21 t |
| supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m ( $1,3 < d \leq 1,8$ )  | 24 t |
| supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m ( $1,3 < d \leq 1,8$ ), à la condition que le véhicule soit pourvu d'une suspension pneumatique ou d'un système de compensation similaire   | 27 t |

### Article 3

La masse maximale autorisée d'un véhicule articulé (tracteur et semi-remorque) ou d'un train de véhicules (véhicule automoteur et remorque) ne peut dépasser 44.000 kg.

### Article 4

1. La longueur d'un train composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque autre qu'une semi-remorque ne peut dépasser 18 m.
2. Un véhicule articulé composé d'un tracteur et d'une semi-remorque doit satisfaire aux conditions suivantes :
  - a. la longueur totale du véhicule articulé composé d'un tracteur et d'une semi-remorque ne peut pas dépasser 16,50 m;
  - b. la distance mesurée horizontalement entre l'axe passant le centre du pivot et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne peut dépasser 2,04 m;
  - c. la distance maximale entre l'axe du pivot et le côté arrière de la semi-remorque ne peut dépasser 12,00 m.
3. Par dérogation à l'article 4.2 le véhicule articulé composé d'un tracteur et d'une semi-remorque qui ne satisfait pas aux conditions sous 4.2.b ou 4.2.c est considéré comme étant en règle à la condition de ne pas dépasser une longueur totale de 15,50 m.

4. Pour un véhicule ou un ensemble avec remorque ou semi-remorque, le véhicule ou l'ensemble de véhicule doit pouvoir se mouvoir de telle manière que lorsque l'avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicule amorce, poursuit et termine un virage sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, aucune partie du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne dépasse la tangente à ladite piste circulaire de plus de 0,80 m et que le cercle de roulement ne dépasse pas 7,20 m, et ce, dans les conditions suivantes :
- 1) au début et à la fin de la manœuvre, le flanc extérieur du véhicule ou de l'ensemble longe le côté intérieur de la tangente à la piste circulaire,
  - 2) la manœuvre s'effectue en longeant le côté du rayon extérieur de la piste circulaire,
  - 3) la manœuvre se termine après avoir décrit un angle de 360 degrés.

Après avoir décrit un angle de 120° sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, le véhicule ou l'ensemble de véhicules doit en outre se situer entièrement dans les limites de la piste circulaire.

#### *Article 5*

Les pneumatiques des véhicules légers à quatre roues destinés au transport des personnes/marchandises et de leurs remorques (catégories M1, N1, 01 et 02, telles que définies à l'annexe I de la Directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970), doivent présenter dans les rainures principales — à savoir les larges rainures du milieu de la bande de roulement qui occupent les  $\frac{3}{4}$  de la largeur — une profondeur d'au moins 1,6 mm pendant toute leur utilisation sur la route.

#### *Article 6*

La Décision ci-après du Comité de Ministres est abrogée à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1990 :

- La Décision du Comité de Ministres du 24 novembre 1987 concernant les dimensions et les masses des véhicules utilitaires qui seront autorisés à circuler en trafic international sur le territoire d'un pays du Benelux, M (87) 11.

*Artikel 7*

1. Deze Beschikking treedt in werking met ingang van de datum van ondertekening.
2. Elk der drie landen neemt de nodige uitvoeringsmaatregelen ten einde met ingang van 1 juli 1990 aan de bepalingen van deze Beschikking toepassing te geven.

GEDAAN te Brussel, op 17 april 1990.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H. van den BROEK

---

*Article 7*

1. La présente Décision entre en vigueur à la date de sa signature.
2. Chacun des trois pays prendra les mesures d'exécution nécessaires en vue d'appliquer les dispositions de la présente décision à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1990.

FAIT à Bruxelles, le 17 avril 1990.

Le Président du Comité de Ministres,

H. van den BROEK