



LES DIFFICULTES DE CARROSSAGE DES VUL

Thierry Bourdillon
Secrétaire Général FFC Constructeurs

La problématique

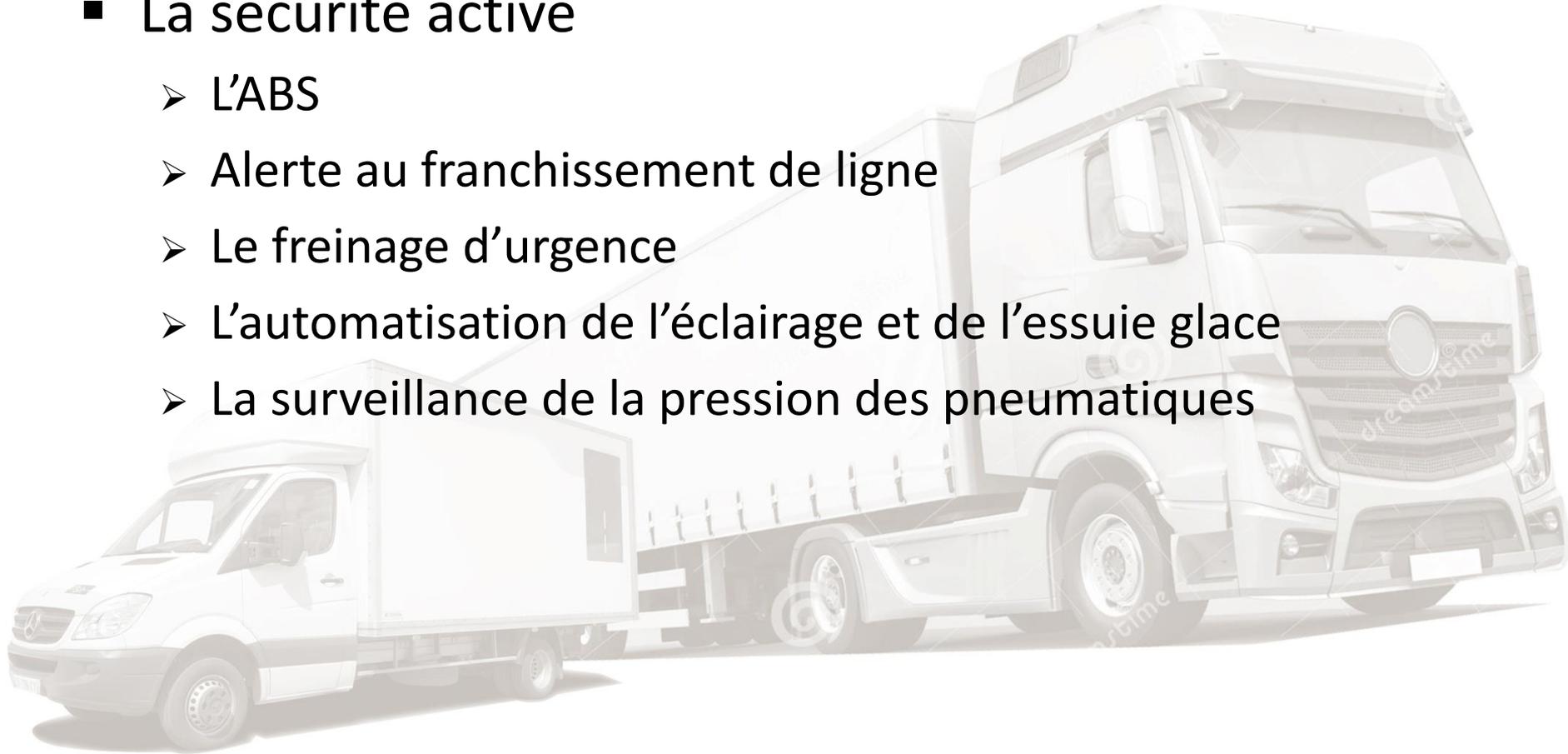
- La sécurité active
- La sécurité passive
- L'environnement
- Le confort
- La réglementation
- Le carrossage



La problématique

■ La sécurité active

- L'ABS
- Alerte au franchissement de ligne
- Le freinage d'urgence
- L'automatisation de l'éclairage et de l'essuie glace
- La surveillance de la pression des pneumatiques



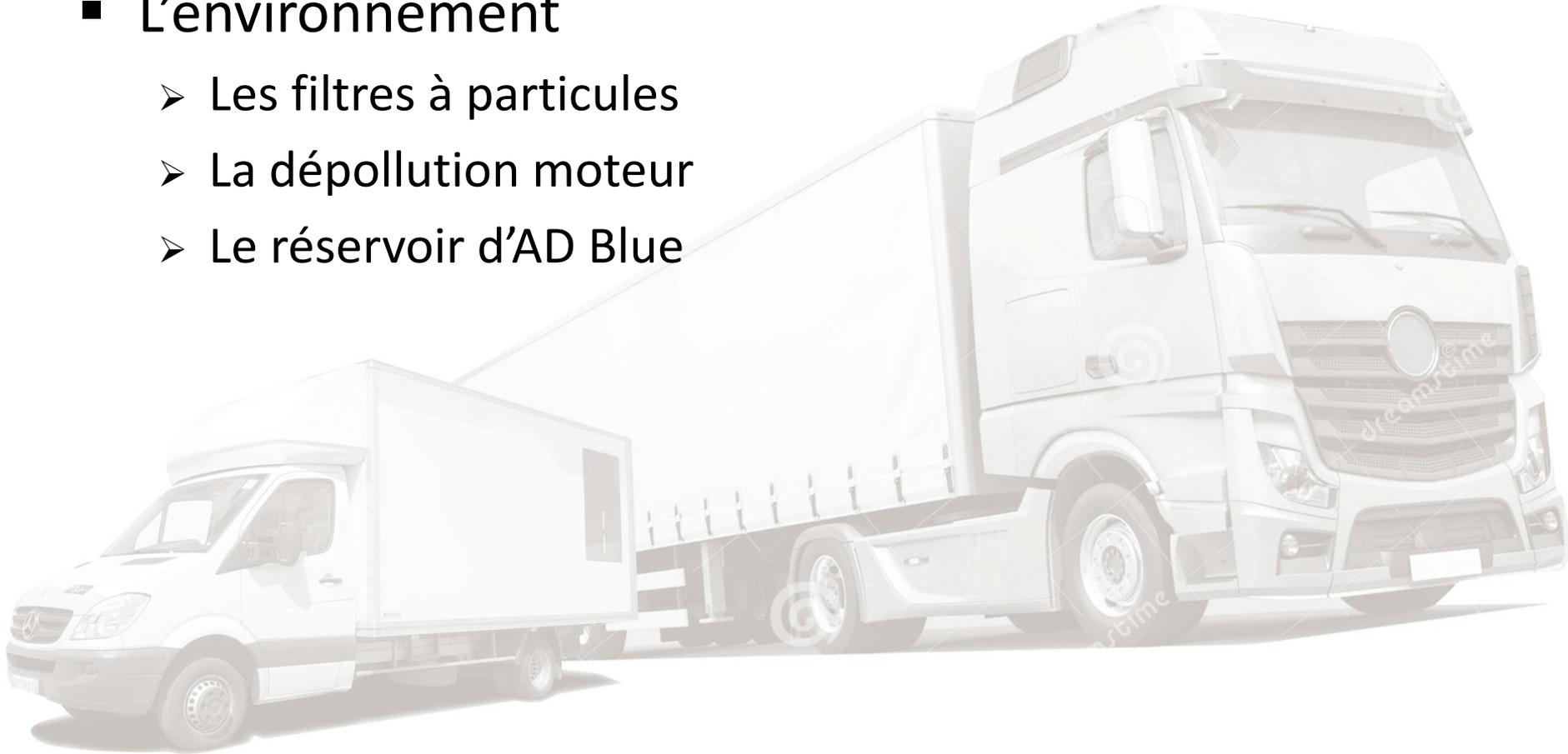
La problématique

- La sécurité passive
 - Le renforcement des structures pour répondre aux chocs
 - Les air bags
 - Le prétensionneurs de ceintures
 - La présence d'appuis têtes



La problématique

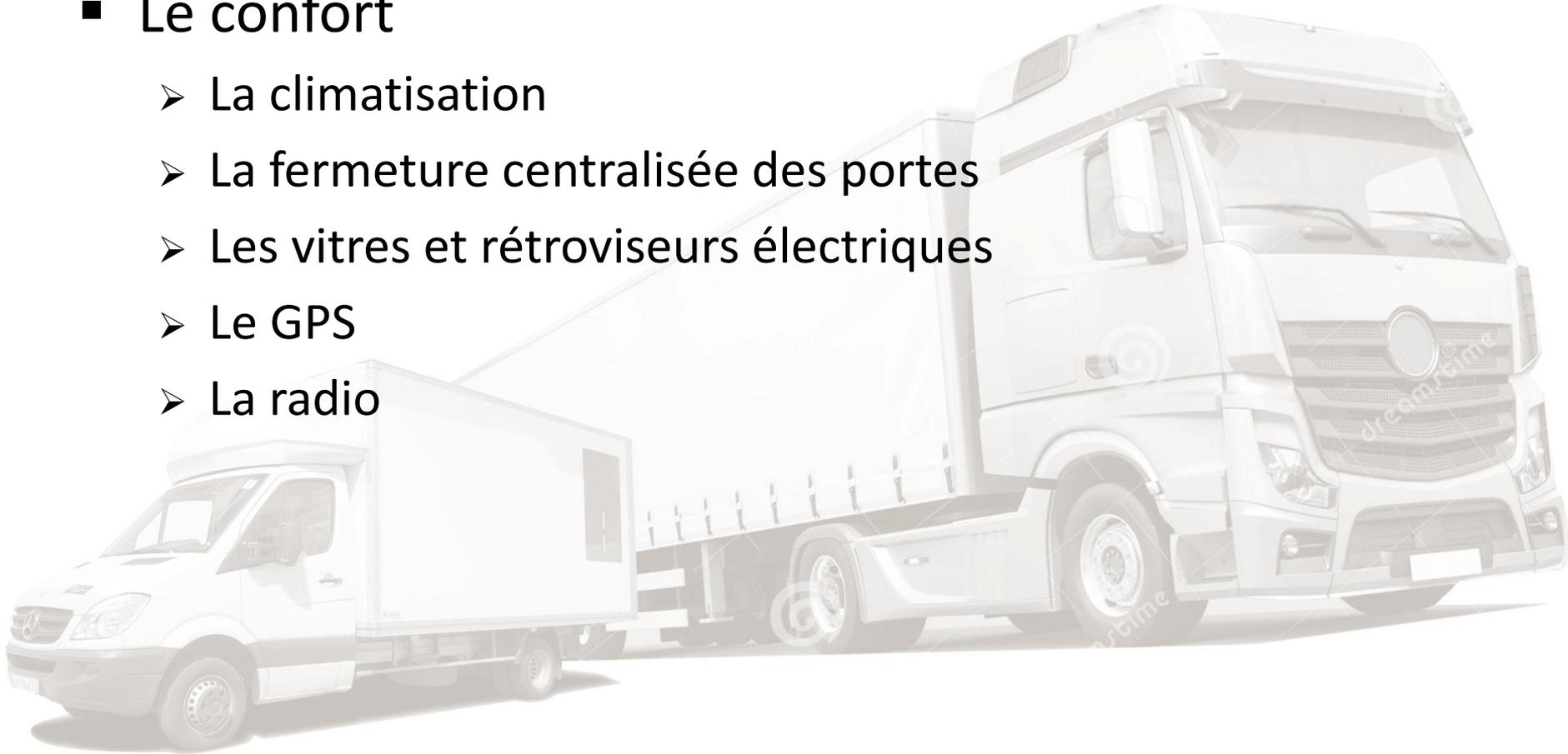
- L'environnement
 - Les filtres à particules
 - La dépollution moteur
 - Le réservoir d'AD Blue



La problématique

■ Le confort

- La climatisation
- La fermeture centralisée des portes
- Les vitres et rétroviseurs électriques
- Le GPS
- La radio



La problématique

■ La réglementation

- La réglementation qui outre l'imposition de certains des dispositifs précités a redéfini les règles de charge utile des véhicules N1:

La charge utile d'un N1 doit être supérieure au poids des passagers transportés, ce qui condamne les véhicules avec trois rangées de sièges.

La problématique

■ Le carrossage

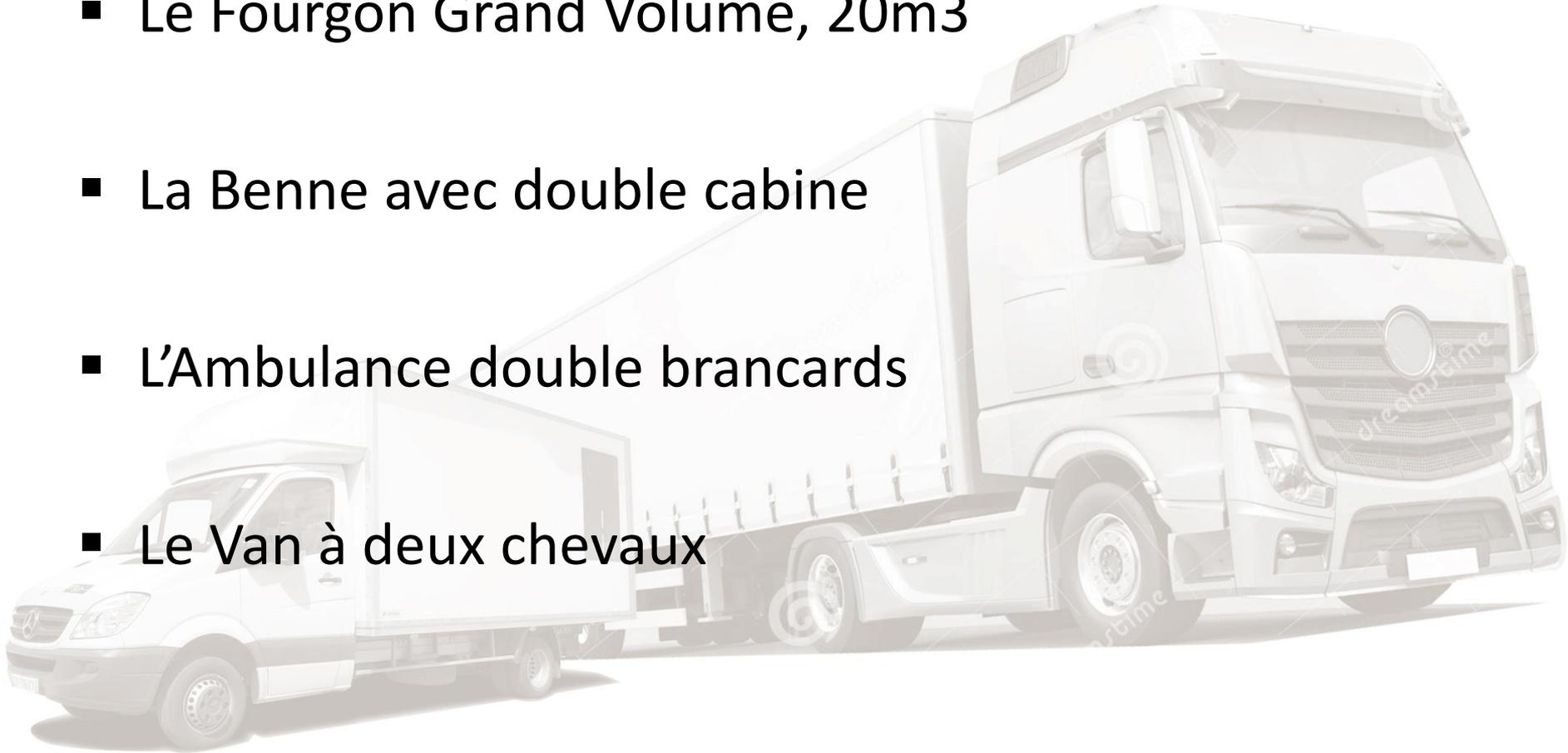
- Le respect de la directive machine impose de mettre en place toutes les sécurités pour éviter un accident.

Cela peut se traduire par la mise en place de clapet anti-retour de sécurité, de verrous, l'arrimage des charges, etc.

- Certaines normes spécifiques viennent s'ajouter à la réglementation, telle la norme EN 1789 sur les ambulances, obligeant le carrossier à renforcer les structures.

La réalité

- Le Fourgon Grand Volume, 20m³
- La Benne avec double cabine
- L'Ambulance double brancards
- Le Van à deux chevaux



La réalité

Entre autres, les véhicules précités
et dont l'utilité est reconnue, ne
pourront plus être carrossés.

Les solutions

- **La modification de la limite des 3,5t**

- **La limite de 3,5 tonnes apparaît dans trois directives cadre: la réception, le permis de conduire, le contrôle technique**

Les solutions

■ La simplification du permis de conduire

- **Le permis C1 a été créé dans cette optique, chaque pays de l'Union définissant les règles d'attribution. Il apparaît que la solution retenue par la France est plus proche d'un permis C que d'un permis B, limitant de ce fait l'attractivité de ce permis.**