15 mars 1968

Arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Depuis son transfert suite à la Sixième Réforme de l'État (01/07/2014), cet arrêté a été modifié par:
-l'AGW du 20 octobre 2016.
-l'AR du 31 juillet 2017
-l'AR du 29 juillet 2019
-l'AR du 19 septembre 2019
-l'AGW du 16 décembre 2020
-l'AGW du 10 mars 2022
-l'AR du 19 avril 2023

Modifié par : l'AGW du 16 novembre 2023

Vu la loi du 1er août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, notamment l'article 1er, modifié par la loi du 15 avril 1964;
Vu l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, notamment les articles 2, alinéa 2, et 23, alinéa 2, ainsi que l'article 28, modifié par la loi du 20 décembre 1957;
Vu l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, notamment l'article 2, modifié par la loi du 20 décembre 1957;
Vu la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 7, 1°;
Vu la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement, notamment l'article 1er;
Vu l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment les articles 67, 74, 82 et 86;
Vu l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment les articles 3, §4, et 59;
Considérant qu'il y a lieu de coordonner les diverses prescriptions techniques faisant l'objet des arrêtés du Régent des 22 mai 1947 et 10 juin 1947 et des arrêtés royaux des 22 septembre 1953 et 1er juillet 1964;
Considérant qu'il y a lieu, au surplus, de mettre ces prescriptions en conformité avec les décisions du Comité de Ministres de l'Union Economique Benelux;
Considérant qu'il s'indique, en vue de garantir au maximum la sécurité de la circulation, de revoir en fonction de l'évolution de la technique automobile les prescriptions techniques applicables aux véhicules automobiles et à leurs remorques;
Considérant les recommandations de la Commission Economique pour l'Europe;
.....
Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,
.....

Chapitre 1
Définitions et champ d'application.

Art. 1.

<AR 16-11-1984, art. 1> § 1. Classification d'après les catégories internationales de véhicules :

(1. (Catégorie M : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues.) <AR 2003-03-17/34, art. 1, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(Catégorie M1 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.) <AR 2003-03-17/34, art. 1, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

Les véhicules de la catégorie M1 sont répartis en type et code de carrosserie de la manière suivante :

[2 ...]2

AA - Berline

Norme ISO 3833 - 1977, point 3.1.1.1., y compris les véhicules comportant plus de quatre fenêtres latérales.

AB - Voiture à hayon arrière

Berline (AA) dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule.

AC - Break (familiale)

Norme ISO 3833 - 1977, point 3.1.1.4.

AD - Coupé

Norme ISO 3833 - 1977, point 3.1.1.5.

AE - Cabriolet

Norme ISO 3833 - 1977, point 3.1.1.6.

AF - Véhicule à usages multiples

Véhicule à moteur autre que ceux visés sous AA à AC et destiné au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens, dans un compartiment unique.

Toutefois, un véhicule du type AF ne sera pas considéré comme appartenant à la catégorie M1 mais à la catégorie N et codifié FA s'il remplit les deux conditions suivantes :

1. Le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas six;

Une "place assise" est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'ancrages de sièges "accessibles";

Sont considérés comme "accessibles" les ancrages pouvant être utilisés. Pour empêcher que des ancrages ne soient "accessibles", le constructeur empêche physiquement leur utilisation, par exemple en soudant sur lesdits ancrages des plaques de recouvrement ou en installant des équipements permanents qui ne peuvent pas être enlevés au moyen d'outils courants;

2. P - (M + N x 68) > N x 68, avec :

P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg);

M = masse en ordre de marche (en kg);

N = nombre de places assises, sans compter celle du conducteur.

[2 ...]2

(Catégorie M2 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes.) <AR 2003-03-17/34, art. 1, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(Catégorie M3 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.) <AR 2003-03-17/34, art. 1, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

Classification particulière pour les véhicules des catégories M2 et M3 :

Les véhicules des catégories M2 et M3 sont répartis en classes selon les critères suivants :

a) pour les véhicules d'une capacité supérieure à 22 passagers, conducteur exclu :

Classe I : véhicules comprenant des zones destinées aux passagers debout et permettant de fréquents embarquements et débarquements de passagers;

Classe II : véhicules destinés principalement au transport de passagers assis et conçus de manière à permettre le transport de passagers debout dans le couloir et/ou dans une zone correspondant au maximum à deux doubles sièges;

Classe III : véhicules conçus exclusivement pour le transport de passagers assis;

b) pour les véhicules d'une capacité ne dépassant pas 22 passagers, conducteur exclu :

Classe A : véhicules conçus pour le transport de passagers debout; ces véhicules comportent des sièges et des zones pour passagers debout;

*Classe B : véhicules exclusivement destinés au transport de passagers assis; ils ne comportent aucun aménagement pour passagers debout.) <AR 2002-10-21/32, art. 1, 023; **En vigueur :** 30-10-2002>*

[2 Les véhicules des catégories M2 et M3 sont répartis en type et code de carrosserie de la manière suivante :

a) Véhicules de la classe I
CA sans impériale
CB à impériale
CC articulé sans impériale
CD articulé à impériale
CE surbaissé sans impériale
CF surbaissé à impériale
CG articulé surbaissé sans impériale
CH articulé surbaissé à impériale
b) Véhicules de la classe II
CI sans impériale
CJ à impériale
CK articulé sans impériale
CL articulé à impériale
CM surbaissé sans impériale
CN surbaissé à impériale
CO articulé surbaissé sans impériale
CP articulé surbaissé à impériale
c) Véhicules de la classe III
CQ sans impériale
CR à impériale
CS articulé sans impériale
CT articulé à impériale
d) Véhicules de la classe A
CU sans impériale
CV surbaissé sans impériale
e) Véhicules de la classe B
CW sans impériale]2

2. [2 Catégorie N : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.

Catégorie N1 : Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes.

Catégorie N2 : Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes.

Catégorie N3 : Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes]2

[2 Les véhicules des catégories N sont répartis en type et code de carrosserie de la manière suivante :

BA Camion
BB Camionnette
BC Véhicule tracteur de semi-remorque
BD Véhicule tracteur de remorque (tracteur routier)

Toutefois, un véhicule défini comme BB et dont la masse maximale techniquement admissible n'excède pas 3 500 kg n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N si :

1. il comporte plus de 6 places assises sans compter celle du conducteur,
ou
2. il remplit les deux conditions qui suivent :
i) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas 6, et
ii) P - (M + N x 68) <= N x 68, avec :
P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg);
M = masse en ordre de marche (en kg);
N = nombre de places assises, sans compter celle du conducteur.

Une place assise est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'ancrages "accessibles".

Toutefois, un véhicule défini comme BA, BB dont la masse maximale techniquement admissible excède 3 500 kg et qui remplit pour BC ou BD au moins une des caractéristiques suivantes n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie N :

1) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, dépasse 8; ou

2) P - (M + N x 68) <= N x 68 avec :

P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg);

M = masse en ordre de marche (en kg);

N = nombre de places assises, sans compter celle du conducteur.

Une place assise est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'ancrages "accessibles".][2]

3. Catégorie 0 : Remorques (y compris les semi-remorques).

- Catégorie 01 : Remorques dont la masse maximale n'excède pas 0,75 tonne.

- Catégorie 02 : Remorques ayant une masse maximale excédant 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes.

- Catégorie 03 : Remorques ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes.

- Catégorie 04 : Remorques ayant une masse maximale excédant 10 tonnes.

[[2] Les véhicules de la catégorie O sont codifiés de la manière suivante :

DA Semi-remorque

DB Remorque à timon d'attelage

DC Remorque à essieu central][2]

(4. Véhicules hors route (symbole G) :

a) Les véhicules de la catégorie N1 d'une masse maximale ne dépassant pas 2 tonnes, et les véhicules de la catégorie M1 sont considérés comme véhicules hors route s'ils comportent :

- au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée,

- au moins un dispositif de blocage du différentiel, ou au moins un mécanisme assurant une fonction similaire, et s'ils peuvent gravir une pente de 30 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

Ils satisfont en outre à au moins cinq des six exigences suivantes :

- avoir un angle d'attaque minimal de 25°,

- avoir un angle de fuite minimal de 20°,

- avoir un angle de rampe minimal de 20°,

- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 mm,

- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 mm,

- avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 200 mm.

b) Les véhicules de la catégorie N1 d'une masse maximale supérieure à 2 tonnes ou les véhicules des catégories N2, M2 ou M3 d'une masse maximale ne dépassant pas 12 tonnes sont considérés comme véhicules hors route si toutes leurs roues sont conçues pour être simultanément motrices, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux trois exigences suivantes :

- être pourvus au moins d'un essieu avant et au moins d'un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée,

- être équipés d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant une fonction similaire,

- pouvoir gravir une pente de 25 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

c) Les véhicules de la catégorie M3 d'une masse maximale dépassant 12 tonnes et ceux de la catégorie N3 sont considérés comme véhicules hors route s'ils sont pourvus de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux exigences suivantes :

- la moitié des roues au moins sont motrices,

- ils sont pourvus d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un dispositif assurant une fonction similaire,

- ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque.

Ils satisfont au moins à quatre des six exigences suivantes :

- avoir un angle d'attaque minimal de 25°,

- avoir un angle de fuite minimal de 25°,

- avoir un angle de rampe minimal de 25°,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 mm,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 mm.,
- avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 300 mm.) <AR 2003-03-17/34, art. 1, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

[2 d) Le symbole "G" se combine avec les symboles "M" ou "N". Ainsi, un véhicule de catégorie N1 convenant au service hors route est désigné par les lettres "N1G".]2

[6 5. Catégories T : tracteurs agricoles ou forestiers à roues

5.1. " catégorie T ", qui comprend tous les tracteurs à roues; chaque catégorie de tracteur à roues décrite aux points 5.2 à 5.8 est indicée, à la fin, d'une lettre " a " ou " b ", en fonction de sa vitesse par construction :

a) " a " pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
b) " b " pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h;

5.2. " catégorie T1 ", qui comprend les tracteurs à roues dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kg et la garde au sol inférieure ou égale à 1 000 mm;

5.3. " catégorie T2 ", qui comprend les tracteurs à roues dont la voie minimale est inférieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kg et la garde au sol inférieure ou égale à 600 mm; si la hauteur du centre de gravité du tracteur (mesurée par rapport au sol), divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction est limitée à 30 km/h;

5.4. " catégorie T3 ", qui comprend les tracteurs à roues dont la masse à vide en ordre de marche est inférieure ou égale à 600 kg;

5.5. " catégorie T4 ", qui comprend les tracteurs à roues à usage spécial;

5.6. " catégorie T4.1 " (tracteurs enjambeurs), qui comprend les tracteurs conçus pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne. Ils sont caractérisés par un châssis entièrement ou partiellement surélevé, de telle sorte qu'ils peuvent circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou plusieurs lignes. Ils sont conçus pour porter ou actionner des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme. Lorsque le tracteur est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de cultures est supérieure à 1 000 mm. Lorsque la hauteur du centre de gravité du tracteur mesurée par rapport au sol et en utilisant des pneumatiques de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux, est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction ne doit pas dépasser 30 km/h;

5.7. " catégorie T4.2 " (tracteurs de grande largeur), qui comprend les tracteurs se caractérisant par leurs dimensions importantes, plus spécialement destinés à travailler dans de grandes surfaces agricoles;

5.8. " catégorie T4.3 " (tracteurs à basse garde au sol), qui comprend les tracteurs à quatre roues motrices, dont les engins interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipés d'une ou plusieurs prises de force, et avec une masse techniquement admissible non supérieure à 10 tonnes, dont le rapport entre cette masse et la masse maximale à vide en ordre de marche est inférieur à 2,5 et dont le centre de gravité mesuré par rapport au sol en utilisant des pneumatiques de monte normale est inférieur à 850 mm;]6

[2 6. Catégorie C : tracteurs agricoles ou forestiers à chenilles : tracteurs à chenilles dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles et dont les catégories C1 à C4 sont définies par analogie aux catégories T1 à T4]2

[2 7. Catégorie R : remorques agricoles ou forestières

Les véhicules de la catégorie R sont répartis en type et code de carrosserie de la manière suivante :

- catégorie R1 : remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1500 kg,

- catégorie R2 : remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1500 kg et inférieure ou égale à 3500 kg,

- catégorie R3 : remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3500 kg et inférieure ou égale à 21000 kg,

- catégorie R4 : remorques dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est

supérieure à 21000 kg.

Chaque catégorie de remorque est également indicée d'une lettre "a" ou "b" en fonction de la vitesse pour laquelle la remorque a été conçue :

- "a" pour les remorques conçues pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,

- "b" pour les remorques conçues pour une vitesse supérieure à 40 km/h.][2]

[[2] 8. Catégorie S : engins interchangeables tractés

Les véhicules de la catégorie S sont répartis en type et code de carrosserie de la manière suivante :

- catégorie S1 : engins interchangeables tractés destinés à un usage agricole ou forestier dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3500 kg,

- catégorie S2 : engins interchangeables tractés destinés à un usage agricole ou forestier dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3500 kg.

Chaque catégorie d'engin interchangeable tracté est également indicée d'une lettre "a" ou "b" en fonction de la vitesse pour laquelle l'équipement a été conçu :

- "a" pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,

- "b" pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h.][2]

[[2] 9. Véhicules à usages spéciaux :

SA Autocaravanes
SB Véhicules blindés
SC Ambulances
SD Corbillards
SE Caravanes
SF Grues mobiles
SG Autres véhicules à usage spécial
SH Véhicule accessible en fauteuil roulant][2]

§ 2. [[2] Définitions :

Aux fins du présent arrêté royal, sauf dispositions contraires, on entend par :

1. "Communauté" : la Communauté Européenne

2. "Etats membres" : les Etats membres de la Communauté

3. "la Directive" : la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

4. "autorité compétente" : le Ministre compétent pour la circulation routière ou son délégué.

[[7] 4bis. " Ministre wallon " : le Ministre wallon qui a la sécurité routière dans ses attributions;][7]

[[7] 4ter. " autorité wallonne compétente " : le Ministre wallon ou son délégué;][7]

5. "autorité compétente en matière de réception" : le [[7] Service public de Wallonie - Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques][7] est l'autorité compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait des fiches de réception, pour la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres Etats membres et pour veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;

6. "autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques" : le [[7] Service public de Wallonie - Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques][7] est l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques, dont certains volets pourront être délégués à un organisme d'accréditation, signataire des accords de reconnaissance mutuelle entre organismes d'accréditation.

7. "service technique" : toute organisation ou organisme désigné par l'autorité [[7] wallonne][7] compétente comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou comme organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections pour le compte de l'autorité compétente en matière de réception, ces fonctions pouvant être assurées par l'autorité compétente en matière de réception elle-même;

8. "titulaire" : la personne physique ou morale au nom de qui le véhicule est immatriculé;

9. "réception par type" : l'acte par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions

administratives et aux exigences techniques applicables;

10. "réception nationale par type" : l'acte de réception par type prévu par le droit belge, dont la validité est limitée au territoire belge;

11. "réception CE par type" : l'acte par lequel un Etat membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables de la directive;

12. "réception individuelle" : l'acte par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie qu'un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables;

13. "réception par type multiétape" : l'acte par lequel un ou plusieurs Etats membres certifient qu'un type de véhicule incomplet ou complété, selon son état d'achèvement, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables de la directive;

14. "réception par type par étapes" : l'acte de réception des véhicules qui consiste en la collecte, par étapes, de l'ensemble des fiches de réception pour les systèmes, les composants et les entités techniques en rapport avec le véhicule et qui, à l'étape finale, donne lieu à la réception de l'ensemble du véhicule;

15. "réception par type en une seule étape" : l'acte qui consiste en la réception de l'ensemble d'un véhicule en une seule opération;

16. "réception par type mixte" : l'acte de réception par type par étapes dans le cadre duquel une ou plusieurs réceptions de systèmes sont réalisées lors de la dernière étape de la réception de l'ensemble du véhicule, sans qu'il soit nécessaire de délivrer des fiches de réception pour ces systèmes;

17. "fiche de réception par type" : le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique est réceptionné;

18. "fiche de réception individuelle" : le document par lequel l'autorité compétente en matière de réception certifie officiellement qu'un véhicule donné est réceptionné;

19. "certificat de conformité" : le document établi suivant le modèle figurant à l'annexe 31, délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production;

20. "certificat de visite" : le document délivré par la station de contrôle reprenant les résultats du contrôle à celui qui présente le véhicule;

21. "la mise en circulation d'un véhicule en Belgique" : l'acte par lequel le véhicule est mis en circulation sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge;

22. "fiche technique" : le document délivré par le constructeur ou son mandataire pour les véhicules des catégories N2, N3, O3 et O4 et qui reprend les données techniques spécifiques du véhicule;

23. "vignette de contrôle" l'autocollant qui mentionne la durée de validité du certificat de visite pour les véhicules utilitaires;

24. "type de véhicule" : les véhicules d'une catégorie particulière, identiques au moins par leurs aspects essentiels visés à l'annexe 24. Un type de véhicule peut comporter des variantes et des versions différentes;

25. "véhicule de base" : tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception multiétape;

26. "véhicule incomplet" : tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux exigences techniques applicables du présent arrêté;

27. "véhicule complété" : tout véhicule constituant l'aboutissement du processus de réception multiétape et qui satisfait aux exigences techniques applicables du présent arrêté;

28. "véhicule complet" : tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables du présent arrêté;

29. "véhicule de fin de série" : tout véhicule faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en service en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné;

30. "système" : un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire quelconque;

31. "composant" : un dispositif devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type indépendamment d'un véhicule lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;

32. "entité technique" : un dispositif, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire, destiné à

faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné par type séparément, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément;

33. "pièces ou équipements d'origine" : les pièces ou équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des pièces ou des équipements en vue de l'assemblage du véhicule en question. Ceci comprend les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou derniers équipements. Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que les pièces sont d'origine si le fabricant de la pièce certifie que les pièces satisfont à la qualité des composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et ont été fabriquées conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule;

34. "constructeur" : la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception ou de l'autorisation et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique soumis à réception;

35. "mandataire du constructeur" : toute personne physique ou morale établie dans la Communauté, dûment mandatée par le constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir pour son compte pour les questions relevant du présent arrêté, toute référence au terme "constructeur" devant être comprise comme visant le constructeur ou son mandataire;

36. "méthode virtuelle d'essai" : des simulations informatiques, y compris des calculs, qui démontrent qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique répond aux exigences techniques prévues par un acte réglementaire. Aux fins de la méthode virtuelle d'essai, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à un véhicule, à un système, à un composant ou à une entité technique physique;

37. "dossier constructeur" : le dossier complet, reprenant, selon le type de réception sollicité, les renseignements visés à l'article 7, fourni par le demandeur;

38. "dossier de réception" : le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont adjoint au dossier constructeur au cours de l'accomplissement de leurs tâches;

39. "index du dossier de réception" : le document présentant le contenu du dossier de réception selon une numérotation ou un marquage permettant de localiser facilement chaque page, ce document étant présenté de telle manière qu'il répertorie les étapes successives de la gestion de la réception par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour;

40. "véhicule" : tout véhicule à moteur ou sa remorque, selon les définitions données ci-dessous;

41. "véhicule à moteur" : tout véhicule motorisé complet, complété ou incomplet, se déplaçant par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, à l'exclusion des véhicules à moteur de la catégorie L définis dans la directive 2002/24/CE et transposés dans l'arrêté royal du 26 février 2003 qui modifie l'article 1er de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques;

42. "véhicule à moteur hybride" : un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes de stockage d'énergie différents (embarqués) aux fins de sa propulsion;

43. "véhicule électrique hybride" : un véhicule hybride qui, aux fins de la propulsion mécanique, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie/d'alimentation stockée embarquées sur le véhicule :

- un combustible consommable,

- un dispositif de stockage d'énergie/d'alimentation électrique (par exemple, une batterie, un condensateur, un volant d'inertie/générateur, etc.);

44. "voiture" tout véhicule de catégorie M1 dont l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur;

45. "véhicule à usage spécial" un véhicule prévu pour une fonction qui requiert des adaptations de la carrosserie et/ou des équipements spéciaux. Cette catégorie inclut les véhicules accessibles en fauteuil roulant;

46. "véhicules à usage spécial autres que autocaravane, véhicule blindé, ambulance, corbillard, véhicule accessible en fauteuil roulant" : les véhicules prévus pour une fonction qui requiert des adaptations de la carrosserie et/ou des équipements spéciaux. La codification de ces véhicules est SG;

47. "voiture mixte" : tout véhicule de catégorie M1 conçu et construit pour le transport de personnes et

de choses et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur;

48. "minibus" : tout véhicule de catégorie M1 conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur, et équipé d'une carrosserie d'un type analogue à celui des camionnettes ou d'autobus;

49. "autobus" ou "autocar" : tout véhicule de catégorie M2 ou M3 conçu et construit pour transporter des passagers assis ou des passagers assis et debout;

50. "autobus ou autocar articulé" : tout autobus ou autocar constitué d'au moins deux sections rigides articulées l'une par rapport à l'autre, les compartiments pour passagers par section communiquant entre eux pour que les passagers puissent circuler librement de l'un à l'autre; les sections rigides sont reliées en permanence et ne peuvent être séparées que par une opération nécessitant un équipement qu'on ne trouve normalement que dans un atelier;

51. "autobus ou autocar à étages" : tout autobus ou autocar dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés, en partie au moins, sur deux niveaux superposés et dont l'étage supérieur n'est pas prévu pour des passagers debout;

52. "trolleybus" : tout autobus équipé d'un moteur électrique captant l'énergie nécessaire à sa propulsion, à partir d'une ligne aérienne. Le fait que le trolleybus puisse être équipé d'un moteur auxiliaire lui permettant d'interrompre le captage d'énergie électrique, sans pour autant devoir interrompre le mouvement du véhicule, ne modifie en rien le genre de véhicule;

53. "transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes" vise les transports prévus à l'article 2, alinéa 2, 1° et 2°, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de voyageurs par route effectué par autobus et par autocars, et à l'article 1er de la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement;

54. "camionnette" : un camion dont la cabine est intégrée à la carrosserie;

55. "camion" : tout véhicule à moteur de catégorie N1, N2 ou N3 qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement au transport de marchandises.

Il peut aussi tracter une remorque;

56. "tracteur" : tout véhicule à moteur de catégorie N1, N2 ou N3 qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement à tracter des semi-remorques ou remorques;

57. "véhicule tracteur de remorque" (" tracteur routier") : tout véhicule tracteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement à tirer des remorques autres que des semi-remorques. Il peut être équipé d'une plate-forme de chargement;

58. "véhicule tracteur de semi-remorque" ("tracteur de semi-remorque") : tout véhicule tracteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, sert exclusivement ou principalement à tirer des semi-remorques;

[[6] 59. " tracteur agricole ou forestier " : tout véhicule agricole ou forestier à roues ou à chenilles, à moteur, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers; il peut être aménagé pour transporter une charge dans un contexte agricole ou forestier et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers ";

60. " remorque agricole ou forestière " : tout véhicule agricole ou forestier essentiellement conçu pour être tiré par un tracteur et principalement destiné au transport de charges ou au traitement de matières et dont le rapport entre la masse maximale en charge techniquement admissible et la masse à vide est égale ou supérieure à 3,0;

61. " engin interchangeable tracté à usage agricole ou forestier " : tout véhicule utilisé en agriculture ou forestier conçu pour être tiré par un tracteur et qui modifie la fonction de ce dernier ou lui apporte une fonction nouvelle, qui comporte un outil à demeure ou est conçu pour le traitement de matières, qui peut comporter un plateau de chargement conçu et réalisé pour recevoir les outils et dispositifs nécessaires pour l'exécution des tâches, ainsi que pour le stockage temporaire des matières produites ou nécessaires pendant le travail, si le rapport entre la masse maximale en charge techniquement admissible et la masse à vide de ce véhicule est inférieur à 3,0;][6]

[[4] 61bis. " engin porté à usage agricole ou forestier " : tout dispositif utilisé en agriculture ou foresterie, ne relevant pas de la catégorie R ou de la catégorie S, conçu pour être entièrement porté par un tracteur agricole ou forestier, et qui modifie la fonction du tracteur agricole ou forestier ou lui apporte une fonction

nouvelle. L'engin porté à usage agricole ou forestier peut être monté à l'avant, à l'arrière ou à un endroit intermédiaire du tracteur agricole ou forestier, de manière amovible. Par " dispositif conçu pour être entièrement porté par un tracteur agricole ou forestier ", il y a lieu d'entendre un dispositif qui ne dispose pas d'un axe vertical d'articulation par rapport au tracteur agricole ou forestier lorsque le tracteur est utilisé sur la voie publique.][4]

62. "motoculteur" : toute machine agricole automotrice polyvalente ne comportant qu'un essieu et dirigée à l'aide de mancherons par un conducteur qui, normalement, est à pied; certains motoculteurs sont susceptibles d'être équipés d'une remorque, ou d'un appareil agricole remorqué, muni d'un siège;

63. "engin mobile non routier" : toute machine mobile, tout équipement industriel transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, sur lequel est installé un moteur à combustion interne à l'exclusion des véhicules à moteur de catégories L et T;

64. "véhicules affectés pour le transport de marchandises sous température contrôlée" : les véhicules des catégories N et O équipés d'engins "isothermes", "réfrigérants", "frigorifiques", "cryogéniques" ou "calorifiques";

65. "engins spéciaux à utiliser pour le transport international de denrées périssables (ATP)" : les engins "isothermes", "réfrigérants", "frigorifiques" ou calorifiques qui satisfont aux définitions et normes de l'Accord de Genève du 1er septembre 1970. Cet Accord est transposé par la loi du 11 juillet 1979. Ces engins appartiennent aux catégories de N et O;

66. "véhicules et conteneurs placés sur les véhicules affectés au transport d'animaux" : les moyens de transport conçus, construits, entretenus et utilisés de façon à éviter des blessures et des souffrances aux animaux, et à assurer leur sécurité. Ces moyens de transport doivent répondre aux prescriptions techniques du Règlement CE N° 1/2005;

67. "véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses par route (ADR)" : des véhicules de catégories N et O qui sont soumis aux dispositions de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (Accord ADR).

Si les véhicules transportent des conteneurs ADR, ces mêmes véhicules doivent être certifiés ADR;

68. "ambulance" : tout véhicule à moteur de la catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin.

Sont également considérés comme ambulance, les véhicules de la catégorie M des services d'aide médicale urgente spécialement équipés pour transporter sur le lieu d'un accident une équipe médicale ainsi que son matériel.

69. "autocaravane" : tout véhicule à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- des sièges et une table,
- des couchettes qui peuvent être créées avec ou sans sièges,
- un coin cuisine,
- des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable.

70. "caravane" : tout véhicule de catégorie O conforme à la norme ISO 3833 :1977, point nr. 3.2.1.3;

71. "corbillard" : tout véhicule à moteur de la catégorie M destiné au transport des morts et spécialement équipé à cette fin;

72. "véhicule blindé" : tout véhicule destiné à la protection des passagers et/ou des marchandises transportées et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles;

73. "véhicule grue" : tout véhicule à moteur de catégorie N construit ou définitivement transformé comme grue et affecté exclusivement à cet usage. Par définitivement transformé, il faut entendre le placement, sur un châssis cabine, d'une grue de dimension telle qu'il n'y ait plus de plateau de chargement;

74. "grues mobiles" : les véhicules spéciaux de la catégorie N3 non équipés pour le transport de marchandises et munis d'une grue dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm;

75. "véhicule lent" :

1. tout véhicule automobile dont la vitesse maximale nominale ne peut, par construction et d'origine, dépasser 40 km/h. Toute transformation qui a pour résultat de permettre de dépasser cette vitesse maximale, enlève à un tel véhicule le caractère de véhicule lent,

2. toute remorque tirée exclusivement par les véhicules décrits au point 1;

76. "véhicule de construction spéciale" : tout véhicule appartenant aux catégories N, O, T, C, R, S construit ou transformé définitivement qui est conçu essentiellement pour assurer la fonction d'outil, la charge utile est quasi nulle par rapport à sa tare. Il comprend les véhicules à usage agricole et les véhicules à usage industriel et comporte deux catégories de vitesse :

- une catégorie inférieure à 30 km/h nominal;

- une catégorie supérieure à 30 km/h nominal;

En ce qui concerne l'immatriculation des véhicules, les termes "véhicule de construction spéciale "recouvrent notamment : le matériel industriel automobile, le matériel agricole automobile, les moissonneuses et les remorques outils;

77. "dépanneuse" : tout véhicule à moteur de la catégorie N destiné en usage normal au dégagement de la voie publique, par traction ou par transport, de véhicules accidentés ou en panne.

Un véhicule utilisé occasionnellement à cette fin ne peut être considéré comme dépanneuse.

Il peut cependant exister un plateau de chargement, pour autant que le véhicule soit muni au minimum d'un treuil fixe et de deux rampes de chargement fixes ou amovibles;

78. "caisse mobile" : tout engin pouvant facilement être monté et enlevé d'un véhicule de transport et faisant office de carrosserie;

79. "remorque" : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;

80. "remorque de camping" : toute remorque construite ou transformée aux fins de servir comme lieu de séjour pour des personnes, avec un aménagement intérieur fixé à demeure à la carrosserie;

81. "remorque à bateau" toute remorque construite ou transformée pour le transport d'un ou de plusieurs bateaux;

82. "remorque à planeur" : toute remorque construite ou transformée pour le transport d'un ou de plusieurs planeurs;

83. "remorque de chantier" : toute remorque aménagée exclusivement pour le personnel et le rangement de matériel ou pour l'un des deux, qui se trouve en permanence sur chantier et qui ne circule qu'exceptionnellement sur la voie publique pour être déplacée d'un chantier à un autre;

84. "remorque à un essieu" : toute remorque à l'exclusion des semi-remorques, ne comportant :

1° qu'un seul essieu;

2° que deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre (essieux oscillants);

3° que deux essieux situés au maximum à 1 m l'un de l'autre;

4° qu'un groupe d'essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou tout autre groupe d'essieux qui peut être considéré comme équivalent;

85. "remorque à timon d'attelage" : tout véhicule tracté ayant au moins deux essieux dont un au moins est un essieu directeur et équipé d'un dispositif d'attelage qui a une mobilité verticale (par rapport à la remorque) qui ne transmet pas de charge significative au véhicule tracteur (moins de 100 décanewtons).

Une semi-remorque attelée à un avant-train est considérée comme une remorque à timon d'attelage;

86. "remorque à essieu central" : toute remorque à timon d'attelage rigide dont l'essieu (les essieux) est (sont) situé(s) près du centre de gravité du véhicule (lorsqu'il est chargé de façon uniformément répartie) de sorte que seule une faible charge statique verticale ne dépassant pas 10 % de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ou une charge de 1 000 décanewtons (retenir la plus faible des deux), soit transmise au véhicule tracteur;

87. "semi-remorque" : tout véhicule tracté conçu pour être attelé à un véhicule tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au véhicule tracteur ou à l'avant-train;

88. "train de véhicules" : tout ensemble de véhicules accouplés l'un à l'autre en vue d'être mis en mouvement par une même force. Lorsqu'un train de véhicules est composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque, il porte le nom de véhicule articulé;

89. "véhicules utilitaires" : tous les véhicules qui appartiennent aux catégories N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 et O4;

90. "châssis" : un ensemble métallique ou autre comportant une ossature faite de longerons, de traverses et d'éléments mécaniques pour supporter une carrosserie.

91. "véhicules autoportants" : carrosserie soudée ou fixée de manière inamovible et permanente à une plate-forme tenant lieu de châssis;

92. "habitacle" : la partie du véhicule aménagée d'origine ou par construction pour le transport et/ou le séjour du conducteur et des passagers;

93. "dispositif de freinage" : l'ensemble des organes qui ont pour fonction de diminuer ou d'annuler progressivement la vitesse d'un véhicule en marche, ou de le maintenir immobile s'il se trouve déjà à l'arrêt; le dispositif se compose de la commande, de la transmission et du frein proprement dit.

La commande désigne la pièce directement actionnée par le conducteur, pour fournir à la transmission l'énergie nécessaire pour freiner ou pour la contrôler. Cette énergie peut être soit l'énergie musculaire du conducteur, soit une autre source d'énergie contrôlée par le conducteur, soit le cas échéant, l'énergie cinétique d'une remorque, soit une combinaison de ces diverses catégories d'énergie.

La transmission désigne l'ensemble des éléments compris entre la commande et le frein et les reliant de façon rationnelle. La transmission peut être mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique ou mixte. Lorsque le freinage est assuré par une source d'énergie indépendante du conducteur, mais contrôlée par lui, la réserve d'énergie que comporte le dispositif fait partie également de la transmission.

Le frein désigne l'organe où se développent les forces qui s'opposent au mouvement du véhicule.

94. "suspension pneumatique" : tout système de suspension dont l'élasticité est assurée pour 75 % par le ressort pneumatique;

95. "suspension reconnue comme équivalente à une suspension pneumatique" : un système de suspension pour essieu ou groupe d'essieux répondant aux dispositions de l'annexe 14;

96. "dispositif de retenue" : l'élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule;

97. "point d'ancrage" : la partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé;

98. "garde au sol entre les essieux" : la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule. Les trains roulants multiples sont considérés comme constituant un seul essieu;

(Image non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. du 28-04-2009, p. 33649)

99. "garde au sol sous un essieu": la distance entre le point culminant de l'arc de cercle passant par le milieu de la surface de portée des roues d'un axe (roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues.

Aucune partie rigide du véhicule ne peut se trouver dans le secteur hachuré du schéma. Le cas échéant, la garde au sol de plusieurs essieux est indiquée selon leur disposition, par exemple 280/250 /250.

(Image non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. du 28-04-2009, p. 33649)

100. "codes en vue d'un certificat d'immatriculation CE (e-DIV) : les codes utilisés dans les documents d'immatriculation des véhicules tels que mentionnés dans la directive 1999/37/CE;

101. "masse en charge maximale techniquement admissible (M)" : la masse maximale du véhicule en fonction de sa construction et de ses performances, déclarée par le constructeur. Elle est déterminée d'après la résistance du châssis et des autres organes du véhicule.

Celle-ci est utilisée pour déterminer la catégorie de véhicule conformément au § 1, sauf pour les semi-remorques et remorques à essieu central, où la masse à utiliser est celle qui correspond à la charge appliquée aux essieux lorsque le véhicule est chargé jusqu'à sa masse en charge maximale techniquement admissible.

Code : e-DIV : F.1; immatriculé : F.2

Elle est aussi appelée : "masse maximale autorisée" et correspond à la masse techniquement admissible éventuellement limitée par les prescriptions de l'article 32 du présent arrêté;

102. "masse tractable maximale techniquement admissible (TM)" : la masse tractable maximale déclarée par le constructeur;

Code : e-DIV : O.1 (remorque freinée)

O.2 (remorque non freinée)

103. "masse tractable" : soit la masse d'une remorque à timon d'attelage ou d'une semi-remorque munie d'un avant-train attelée au véhicule à moteur, soit la masse correspondant à la charge appliquée sur les essieux d'une semi-remorque ou remorque à essieu central attelée au véhicule à moteur;

104. "masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage d'un véhicule à moteur" : la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible sur le point d'attelage en fonction de la construction du véhicule à moteur et déclarée par le constructeur et/ou du dispositif d'attelage. Par définition, cette masse n'inclut pas la masse du dispositif d'attelage dans les cas de véhicules tracteurs en ordre de marche, mais l'inclut dans le cas des autres véhicules;

105. "masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central" : la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transférée par la remorque au véhicule tractant sur le point d'attelage et déclarée par le constructeur de

la remorque;

106. "masse maximale techniquement admissible sur l'essieu (m)" : la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par l'essieu et déclarée par le constructeur de la remorque;

Code : e-DIV : N.i pour l'essieu i

107. "masse maximale techniquement admissible sur un groupe d'essieux (æ)" : la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par le groupe d'essieux fixée en fonction de la construction du véhicule et déclarée par le constructeur de la remorque;

108. "élévateur d'essieu" : un dispositif monté en permanence sur le véhicule afin de réduire ou d'accroître la charge sur l'essieu ou sur les essieux, selon les conditions de charge du véhicule :

- soit en soulevant les roues jusqu'à ce qu'elles ne touchent plus le sol ou en les abaissant au niveau du sol,

- soit sans soulever les roues (par exemple, dans le cas de suspensions pneumatiques ou d'autres systèmes),

afin de réduire l'usure des pneus lorsque le véhicule n'est pas en pleine charge et/ou de faciliter le démarrage sur sol glissant de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules en augmentant la charge sur l'essieu moteur;

109. "essieu relevable" : un essieu qui peut être soulevé/abaissé par l'élévateur d'essieu;

110. "essieu délestable" : un essieu dont la charge peut être modifiée, sans qu'il soit soulevé, par l'élévateur d'essieu;

111. "masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble (MC)" : la valeur maximale de la somme des masses du véhicule à moteur chargé et de la remorque tractée chargée, en fonction de la construction du véhicule à moteur et déclarée par le constructeur;

Code : e-DIV : immatriculé : F.3

112. "masse du véhicule en ordre de marche" : la masse du véhicule carrossé en ordre de marche à vide, avec dispositif d'attelage, s'il s'agit d'un véhicule tracteur, ou la masse du châssis-cabine si le constructeur ne pose pas de carrosserie et/ou de dispositif d'attelage (y compris le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90 % du carburant, 100 % des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur (75 kg) et, pour les autobus et les autocars, la masse du convoyeur (75kg) si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule);

Code : e-DIV : G (véhicule tracteur de catégorie autre que M1)

113. "masse à vide du véhicule", aussi appelée "tare" : la masse du véhicule en ordre de marche mais sans conducteur.

Dans le cas des autocaravanes, la masse à vide (tare) doit en outre prendre en compte la masse correspondant à la masse du contenu des réservoirs d'eau potable et de gaz remplis à 90 % de leur capacité.

La vérification des masses et des charges par essieu des véhicules à moteur de la catégorie M1 et des autocaravanes (catégorie M) est effectuée suivant l'annexe II, appendice de la directive 95/48/CE de la Commission, du 20 septembre 1995, portant adaptation au progrès technique de la directive 92/21 /CEE du Conseil concernant les masses et dimensions des véhicules à moteur de la catégorie M1.

114. "charge utile" la différence entre masse en charge maximale techniquement admissible et de la masse en ordre de marche, pour autant que la masse maximale au sol sous chacun des essieux n'excède pas celle prévue par le constructeur et que la masse minimale au sol sous l'essieu avant prévue par le constructeur est atteinte.

La charge utile maximale peut être limitée pour des raisons techniques (calcul de répartition des masses, centre de gravité trop haut) et physiques (arrimage).

115. "l'excédent de la masse de la charge pour les véhicules de catégorie M1" : la différence entre la masse en charge techniquement admissible et la masse en ordre de marche, accrue de la masse de 75 kg multipliée par le nombre de places assises de passagers assis (y compris les strapontins).

L'excédent de la masse peut comprendre la masse des équipements en option, tels que toit ouvrant, conditionnement d'air, dispositif d'attelage.

Code : e-DIV : S.1 (nombre de places assises, y compris celle du conducteur)

S.2 (nombre de places debout, le cas échéant).

116. "la date de la première mise en circulation" le moment auquel le véhicule à l'état neuf est utilisé pour la première fois;

117. "la date de la première mise en circulation en Belgique" le moment auquel le véhicule est utilisé pour la première fois en Belgique, soit comme véhicule à l'état neuf, soit comme véhicule importé à l'état

usagé;

118. "la date de la remise en circulation en Belgique" le moment auquel le véhicule est à nouveau utilisé en Belgique après tout changement de titulaire ou le moment auquel le véhicule qui ne faisait l'objet d'une immatriculation temporaire en Belgique, est remis en circulation sous une marque d'immatriculation belge.][2]

[[3] 119° " usage commercial " : toute utilisation visant un profit financier commercial ou personnel;

120° " usage professionnel " : toute utilisation en vue de l'exercice d'une activité professionnelle ou de l'exploitation d'une entreprise;

121° " déplacements domicile-travail " : les déplacements depuis et vers le lieu de travail;

122° " déplacements domicile-école " : les déplacements des étudiants depuis et vers un établissement scolaire;][3]

[[5] 123° La méthode RD est une méthode développée pour l'évaluation de l'efficacité de freinage en MMA effectuée sur un véhicule à vide. Un graphique de la force de freinage, qui reprend les critères minimaux auxquels le véhicule doit satisfaire, est établi en fonction de la pression du cylindre. Ceux-ci correspondent, pour chaque essieu du véhicule, à l'efficacité de freinage requise pour ce véhicule spécifique, compte tenu de ses masses et des MMA spécifiques;][5]

[[7] 124. " carburants de substitution " : les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent :

a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques;

b) l'hydrogène;

c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse et sous forme liquéfiée;

d) le gaz de pétrole liquéfié;

e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle;][7]

[[7] 125. " véhicule à carburant de substitution " : un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception;][7]

[[7] 126. " défaillances " : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique;][7]

[[7] 127. " Défaillances mineures " : défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures;][7]

[[7] 128. " Défaillances majeures " : défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;][7]

[[7] 129. " Défaillances critiques " : défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un Etat membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique. ;][7]

[[7] 130. " véhicule présentant un intérêt historique " : tout véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

- il a été construit ou mis en circulation pour la première fois il y a au moins trente ans,
- son type, tel que défini dans le présent article, n'est plus produit,
- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

L'autorité wallonne compétente définit ce qu'elle entend par modification essentielle et composants principaux.][7]

§ 3. Relations entre les catégories internationales et nationales de véhicules :

1. la catégorie M1 comprend les voitures, les voitures mixtes et les minibus;

2. la catégorie M2 comprend les autobus et les autocars dont la masse maximale est inférieure ou égale à 5 000 kg;

3. la catégorie M3 comprend les autobus et les autocars dont la masse maximale est supérieure à 5 000 kg;

4. la catégorie N1 comprend les voitures mixtes aménagées pour le transport de choses, les tracteurs et les camionnettes dont la masse maximale est inférieure ou égale à 3 500 kg;

5. la catégorie N2 comprend les camions et les tracteurs dont la masse maximale est supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 12 000 kg;

6. la catégorie N3 comprend les camions et les tracteurs dont la masse maximale est supérieure à 12 000 kg;

7. la catégorie 01 comprend les remorques dont la masse maximale est inférieure ou égale à 750 kg;

8. la catégorie 02 comprend les remorques dont la masse maximale est supérieure à 750 kg mais est inférieure ou égale à 3 500 kg;

9. la catégorie 03 comprend les remorques et semi-remorques dont la masse maximale est supérieure à 3 500 kg mais est inférieure ou égale à 10 000 kg;

10. la catégorie 04 comprend les remorques et semi-remorques dont la masse maximale est supérieure à 10 000 kg.

---

(1)<AR 2009-04-14/22, art. 2, 040; En vigueur : 08-05-2009>
(2)<AR 2009-04-14/25, art. 2, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories>
(3)<AR 2013-06-17/03, art. 1, 055; En vigueur : 01-07-2013>
(4)<AR 2013-07-10/38, art. 1, 056; En vigueur : 01-09-2013>
(5)<AR 2013-10-18/24, art. 1, 059; En vigueur : 05-12-2013>
(6)<AR 2017-10-02/06, art. 1, 074; En vigueur : 03-11-2017>
(7)<ARW 2018-05-17/18, art. 2, 083; En vigueur : 20-05-2018>.

Art. 2.

(AR 12-12-1975, art. 2) Champ d'application.

§1. Sont soumis aux prescriptions du présent règlement général, les véhicules automobiles circulant sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, ainsi que les remorques belges tirées par eux.

[§2. Toutefois, des catégories particulières de véhicules ne sont soumises qu'à certaines prescriptions du présent règlement général.

Ce sont :

1° Les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 à l'exclusion des remorques agricoles reprises sous le point 11°.

[[2]Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 10 §2, points 9 et 10 §4, point 1, alinéa 1er, 18 §3, 19 §3, 20, §1er, alinéa 3, §2, 21, 22, 23 jusqu'à 23undecies, 24, 25, 26, 28, 31 §§1er, 3, 4, 32 §§1er, 2, 3, 34 §§1er, 3, 36, 39, 40, 54, 55, 56, 67 §§1er, 4, 70 à 78 du présent arrêté;][2]

2° Les véhicules mis en service après le 15 juin 1968 et avant le 15 juin 1969.

Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des [[1]articles 3 à 16ter][1], 17 à 19, 20, §1er, alinéa 3, §2, 21 à 58, 59, §2, §3, §4, §5, 64, §2, §3, 65 à 78, du présent arrêté;

3° Les véhicules de construction spéciale qui, par construction et d'origine, ne peuvent dépasser 30 km/h en palier, ainsi que les remorques de construction spéciale non munies de suspension et dont la vitesse est limitée à 30 km/h.

Ceux-ci sont uniquement soumis aux dispositions des articles [[1]3 §1, 10 §4.1][1], 28, 31, 32, 32bis, 34, 43, 44, 45, 47, 54, 70 et 78 du présent arrêté.

4° Les véhicules de construction spéciale qui, par construction et d'origine, peuvent dépasser 30 km/h en palier, ainsi que les remorques de construction spéciale non munies de suspension et dont la vitesse est supérieure à 30 km/h;

Ceux-ci sont soumis uniquement aux articles [[1]3 §1, 10 §4][1] à 22, et 25 à 82 du présent arrêté.

5° Les véhicules immatriculés sous une marque spéciale réservée au Ministère de la Défense Nationale.

Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 28, §1er, §2, 43, §2, §3, 44, §1er, 45, 54, 70, §2, et 78 du présent arrêté.

[6° [Les véhicules immatriculés sous une marque d'immatriculation temporaire ou sous plaque CD, ainsi que les véhicules accidentés immatriculés sous ces marques.

[[3]Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 10, §4; 23 à 23undecies; 24; 26; 28; 30 à 35; 41; 42 alinéas 1erà 5; 43, point 1; 44 à 53; 55; 57, §§1 à 4; 58; 59; 67; 70; 71 et 78 du présent arrêté.][3]

7° [[2]Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous [[4]l'une des plaques d'immatriculation visées à][4]l'article 4, §2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, sont uniquement soumis aux dispositions des articles 10 §4, point 1, alinéa 1er, 23 §§1er, 3, 4, 5, 6 et 7, 23sexies §1er, 1°, 3° et 6°, et §2, 25, 26, 42, 45 §1er, 1° et 3°, 47 §1er, point 1, alinéa 1er, 54 §1er, 1° et 3°, 70, §2 et 80 du présent arrêté.

Ces véhicules ne peuvent être utilisés aux fins suivantes :

- usage commercial et professionnel;

- déplacements domicile-travail et domicile-école;

- transports rémunérés et transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes;

- usage comme machine ou outil ainsi que pour des missions d'intervention.

Pour les véhicules à chenilles, l'usage est limité aux :

- manifestations d'ancêtres;

- essais réalisés dans un rayon de 3 km du lieu d'entreposage du véhicule.][2]

8°Les(trains miniatures touristiques) utilisés comme attraction (...) à une vitesse maximale de (25 km/h), à la condition que ces transports soient admis par les autorités communales comme " divertissement public " et qu'ils répondent aux dispositions de l'autorisation communale. Loi du 6 décembre 2015, art. 2.

Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 28, 31, 32, 32bis, 43, 44, 45, 54 et 70 du présent arrêté.

9° Les remorques agricoles, construites de façon artisanale, destinées à l'usage du demandeur [en ce compris toutes les formes d'entraide ou de travail en commun], et destinées à être tractées exclusivement par des véhicules lents à usage agricole, sont soumises uniquement aux prescriptions [[1]des articles 3bis , 10 §2.8, 10 §2.11][1], 17, 18, 19, §1er, 21, §1er, 22, [23 jusqu'à 23undecies], 24, §1erà §4, 25, 26, 27, 28, 31, 32, §5, 32bis, 34, §1er, 35, 47 à 53, 54, §1er, 1°, 3°, 5°, §2, §3, §4 et §8, 55, 78, 80 et 81 du présent arrêté. (AR 1998-12-15/32, art. 2, 4°, 017; ED : 01-01-1999)

Ces véhicules ne peuvent faire l'objet d'un commerce.

10° Les remorques agricoles que des fabricants reconnus ont construites comme " véhicule unique " et qui sont destinées à être tractées exclusivement par des véhicules lents à usage agricole sont soumises uniquement aux prescriptions [[1]des articles 3bis , 10 §2.8, 10 §2.11][1], 17, 18, 19, §1er, 21, §1er, 22, [23 jusqu'à 23undecies], [24, §§1 à 3], 25, 26, 27, 28, 31, 32, §5, 32bis, 34, 35, 47 à 53, 54, §1, 1°, 3°, 5°, §2, §3, §4 et §8, 55, 78, 80 et 81 du présent arrêté. (AR 1998-12-15/32, art. 2, 5°, 017; ED : 01-01-1999)

11° Les remorques agricoles mises en service avant le 15 juin 1968 pour autant qu'elles aient fait l'objet d'une identification et d'une régularisation soit par un organisme d'inspection automobile, soit par le Ministère de l'Agriculture.

Celles-ci sont soumises uniquement aux dispositions [[1]des articles 3bis , 10 §2.8, 10 §2.9, 10 §2.10][1], 21, §1er, 25, 26, §2, 28, 31, 32, §1er, §2, §3, 34, §1er, 54, §1er, 1°, 3°, 5°, 55 et 78 du présent arrêté.] (AR 16-11-1984, art. 2)

(12. Les véhicules automobiles utilisés comme véhicules folkloriques et les véhicules qui tractent une remorque folklorique et qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations dûment autorisées, soit pour des essais en vue de ces manifestations, soit pour se rendre à

ces manifestations, qui ne dépassent pas une vitesse de 25 km à l'heure, et qui répondent aux dispositions de l'autorisation communale.

Ces véhicules sont uniquement soumis aux dispositions des articles 44, 45, 54 et 70 de cet arrêté.) (AR 2008-01-27/30, art. 1, 036; ED : 29-01-2008)

(§3. Les motoculteurs et leurs remorques sont soumis uniquement aux prescriptions de l'article 3 du présent arrêté.) (AR 03-08-1981, art. 3)

(§3 *bis* . Ne sont pas soumis aux prescriptions du présent règlement général : les véhicules chenillés des forces armées ainsi que les véhicules privés des membres de la Force, des membres de l'Elément Civil et des personnes à charge, immatriculés par le Commandant en Chef des Forces belges en Allemagne, en application des dispositions de l'Accord complétant la Convention entre les Etats Parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le Statut de leurs Forces, en ce qui concerne les Forces étrangères stationnées en République fédérale d'Allemagne et le Protocole de signature à l'Accord complémentaire signés à Bonn, le 3 août 1959 et approuvés par la loi du 6 mai 1963.) (AR 13-09-1985, art. 2)

(Le présent arrêté ne s'applique pas non plus aux quadricycles, dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400 kg (550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises), non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure ou égale à 15 kW. Ces véhicules sont considérés comme des tricycles.) (AR 2003-03-17/34, art. 2, 026; ED : 01-05-2003)

(§3 *ter* . Ne sont pas soumis aux prescriptions du présent règlement général : les remorques folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations dûment autorisées, soit pour des essais en vue de ces manifestations, soit pour se rendre à ces manifestations, qui ne dépassent pas une vitesse de 25 km à l'heure, et qui répondent aux dispositions de l'autorisation communale.) (AR 2008-01-27/30, art. 1, 036; ED : 29-01-2008)

(§4. Les véhicules à moteur immatriculés à l'étranger doivent, pour être admis à la circulation sur la voie publique en Belgique, répondre aux conditions reprises dans la Convention internationale sur la circulation routière.

Il en est de même pour les remorques étrangères tirées par eux, ou tirées par un véhicule à moteur immatriculé en Belgique.

(En ce qui concerne les masses et dimensions, les véhicules doivent satisfaire aux dispositions de l'article 32bis.).) (AR 1989-05-22/34, art. 1, 005; ED : 01-06-1989) (AR 1998-12-15/32, art. 2, 6°, 017; ED : 01-01-1999)

(Les véhicules immatriculés à l'étranger, affectés dans le cadre du transport exceptionnel, qui dépassent les valeurs maximales en matière de masses et dimensions prévues à l'article 32bis, peuvent emprunter le réseau routier du territoire belge, selon un itinéraire fixé par le Service Transport Exceptionnel du Service public fédéral Mobilité et Transports, à condition qu'ils soient couverts par une autorisation spéciale de circulation délivrée par l'autorité compétente de leur pays d'immatriculation. Cette autorisation est considérée comme une dérogation à l'article 32bis au même titre que celle qui serait délivrée conformément à l'article 78, §1, 2°, b du présent arrêté.

Seul l'original de l'autorisation ou une copie certifiée conforme par une autorité compétente du pays d'origine fait foi.) (AR 2003-03-17/34, art. 2, 026; ED : 01-05-2003)

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 3, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

(2)(AR 2013-06-17/03, art. 2, 055; En vigueur : 01-07-2013)

(3)(AR 2013-10-18/24, art. 2, 059; En vigueur : 05-12-2013)

(4)(AR 2014-03-28/06, art. 3, 063; En vigueur : 31-03-2014)

Chapitre 2
[[1]Réception][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, suivant les catégories)

Art. 3.

[[1] - Champ d'application

§1. Chaque véhicule des catégories M, N, O, T, C, R et S, chaque système, composant ou entité technique destinés à ces véhicules, qui est construit, assemblé ou importé en Belgique sous couvert d'une déclaration pour la consommation, doit être réceptionné par l'autorité compétente.

La réception consiste soit en la vérification de la conformité du véhicule, type de véhicule, système, composant ou entité technique aux prescriptions du présent arrêté, soit en la délivrance de la fiche de réception CE ou nationale, soit en la vérification de la conformité du véhicule, type de véhicule, système, composant ou entité technique avec la fiche de réception qui lui aurait été attribuée par un autre Etat membre.

§2. Le présent chapitre s'applique à la réception par type des véhicules conçus et construits en une seule ou en plusieurs étapes pour circuler sur route, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques conçus et construits pour ces véhicules.

Il s'applique également à la réception individuelle de ces véhicules.

Le présent chapitre s'applique également aux pièces et aux équipements destinés aux véhicules visés.

§3. Le présent chapitre ne s'applique pas à la réception par type ni à la réception individuelle des véhicules suivants :

a) les quadricycles, tels que définis dans la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues;

b) les véhicules à chenilles autres que ceux de la catégorie C.

§4. Le présent chapitre n'est pas applicable aux véhicules suivants :

a) les véhicules ayant été mis en service avant le 15 juin 1968 et qui ne devaient pas être couverts par un procès-verbal d'agréation;

b) les remorques à l'usage exclusif des forains et propres à cette profession;

c) les véhicules de police fédérale et locale;

d) les véhicules munis, conformément à la réglementation en vigueur, d'un certificat et d'une marque d'immatriculation d'essai;

e) le matériel reconnu par l'autorité compétente comme étant de construction spéciale.

En vue d'obtenir cette reconnaissance, le constructeur ou son représentant doit introduire auprès de l'autorité compétente en matière de réception une documentation suffisante pour permettre de déterminer la dénomination exacte du type de véhicule. Cette dernière est sanctionnée par un procès-verbal de dénomination numéroté (P.V.D.).

Cette prescription est d'application pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 1982.

f) les véhicules automobiles et leurs remorques circulant exclusivement entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes et fluviaux, conformément aux dispositions d'une autorisation communale délivrée à cette fin. "

§5. La réception individuelle, régie par le présent chapitre, ne s'applique pas pour les véhicules suivants :

a) les véhicules destinés exclusivement aux courses automobiles sur route;

b) les prototypes de véhicules utilisés sur route sous la responsabilité d'un constructeur dans le cadre d'un programme d'essai spécifique, à condition qu'ils aient été spécifiquement conçus et construits à cette fin.

Ces véhicules ne peuvent être utilisés que dans les conditions prescrites par l'autorité compétente.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 3 *bis* .

[[1] - Réception des tracteurs agricoles et forestiers

§1. La réception des tracteurs agricoles et forestiers consiste soit en la vérification de la conformité du véhicule aux prescriptions du présent arrêté, soit en la délivrance de la fiche de réception CE prévue par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et les remorques conçues et construites spécifiquement pour être tractées par ces véhicules, soit en la vérification de la conformité du véhicule avec la fiche de réception qui lui aurait été attribuée par un autre Etat membre.

("En ce qui concerne la réception nationale par type en petites séries et la réception nationale individuelle, les véhicules des catégories T et C dont la demande d'agréation est introduite à partir du 1er janvier 2018, ainsi que les véhicules neufs des catégories T et C mis en service à partir du 1er janvier 2020, doivent être conformes aux prescriptions des parties V et VI de l'annexe 26 du présent arrêté.

§2. La réception CE des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules doit être effectuée conformément aux dispositions de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et les remorques conçues et construites spécifiquement pour être tractées par ces véhicules et abrogeant la directive 74/150/CEE;

(« A partir du 1er janvier 2016, la réception CE des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules doit être effectuée conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ». - AR du 2 octobre 2017, art. 2, 2°)

En ce qui concerne la réception nationale par type en petites séries et la réception nationale individuelle, les véhicules des catégories R et S dont la demande d'agréation est introduite à partir du 1er janvier 2019, ainsi que les véhicules neufs des catégories R et S mis en service à partir du 1er janvier 2020, doivent être conformes aux prescriptions des parties V et VI de l'annexe 26 du présent arrêté." - AR du 2 octobre 2017, art. 2, 1°)

§3. Toute demande de réception doit être introduite par le constructeur ou son mandataire auprès de l'autorité compétente en matière de réception.

Elle doit être accompagnée d'une fiche de renseignements et d'une description technique détaillée du véhicule ou de l'élément de véhicule à réceptionner.

Ces pièces doivent être conformes aux dispositions de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 précitée.

Pour un même type de véhicule, une demande de réception CE ne peut être introduite si elle a déjà été introduite auprès d'un autre Etat membre.

§4. Le demandeur est tenu de faire la preuve que les essais éventuels indispensables ont été effectués.

(« La réception est accordée ou refusée par l'autorité compétente si les tracteurs agricoles ou forestiers, leurs remorques et leurs engins interchangeables tractés ne répondent pas aux dispositions visées au paragraphe 1er du présent article ». - AR du 2 octobre 2017, art. 2, 3°)

§6. Tout véhicule ou tout élément de véhicule mis en circulation doit rester conforme au type de véhicule ou d'élément de véhicule à réceptionner.

Toute modification du type de véhicule ou d'élément de véhicule qui a fait l'objet de la réception visée au §5 ainsi que l'arrêt éventuel de la production doivent être notifiés à l'autorité compétente en matière de réception. Celle-ci apprécie s'il s'agit d'une modification nécessitant une nouvelle réception.

§7. La réception accordée pour un type de véhicule ou élément de véhicule peut être retirée par l'autorité compétente en matière de réception au cas où ce véhicule ou cet élément de véhicule n'est plus conforme au prototype homologué.

§8. Sur requête de l'autorité compétente en matière de réception, le constructeur est tenu de mettre à sa disposition en vue d'essais ou de contrôles de conformité, les véhicules, éléments de véhicules ou dispositifs de série dont le prototype a fait l'objet d'une réception antérieure.

§9. Tout refus ou retrait de réception est notifié au constructeur ou à son mandataire. Endéans les huit jours ouvrables qui suivent la date de notification, le constructeur ou son mandataire peut introduire une demande de révision auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Cette dernière doit statuer sur cette demande endéans le mois qui suit sa date d'introduction.

§10. Les conditions de réception CE des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, de leurs éléments, ou de leurs accessoires de sécurité sont fixées par Nous.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009)

Art. 4.

[[1] - Procédures de contrôle de conformité

§1. L'autorité compétente en matière de réception prend toutes les mesures nécessaires en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres Etats membres, si les mesures adéquates ont été prises pour garantir que le ou les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits sont conformes à la fiche de réception.

L'autorité compétente en matière de réception, qui a accordé la réception, peut prendre toutes les mesures nécessaires en ce qui concerne cette réception en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres Etats membres, si les mesures visées au paragraphe 1 restent adéquates et si le ou les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits demeurent conformes à la fiche de réception.

A cette fin, l'autorité compétente en matière de réception qui a procédé à la réception peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais prescrits dans le présent arrêté ou dans l'un des actes réglementaires énumérés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33 de cet arrêté sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.

La procédure de contrôle de conformité vise à garantir que chaque véhicule, système, composant et entité technique produit soit conforme à la fiche de réception.

Les procédures comportent deux opérations indissociables l'une de l'autre, à savoir l'évaluation des systèmes de gestion de la qualité, ci-après dénommée "évaluation initiale" et la vérification de l'objet de la réception et des contrôles liés au(x) produit(s), ci-après dénommée "dispositions en matière de conformité".

§2. Evaluation initiale

1. Avant de délivrer une réception, l'autorité compétente s'assure de l'existence de mesures et de procédures satisfaisantes aptes à garantir un contrôle effectif, de façon que le ou les composants, systèmes, entités techniques ou véhicules en cause, une fois en production, soient conformes à la fiche de réception.

2. L'autorité compétente en matière de réception vérifie auprès du constructeur ou de son mandataire si l'exigence visée au §2, alinéa 1 est respectée.

3. L'évaluation initiale et/ou la vérification proprement dites sont effectuées par l'autorité compétente en matière de réception octroyant la réception ou par un organisme agréé agissant au nom des autorités compétentes en matière de réception.

4. Pour décider de la portée de l'évaluation initiale, l'autorité compétente en matière de réception peut tenir compte des informations disponibles concernant :

- la certification du constructeur qui n'a pas été retenue ou reconnue,

- dans le cas de la réception d'un composant ou d'une entité technique, les évaluations du système d'assurance de la qualité effectuées par le ou les constructeurs du véhicule dans les locaux du fabricant du composant ou de l'entité technique, conformément à une ou à plusieurs spécifications de l'industrie satisfaisant aux exigences de la norme harmonisée EN ISO 9002 :1994 ou de la norme EN ISO 9001 : 2000, éventuellement en excluant les concepts de conception et de développement, point 7.3 "Satisfaction du client et amélioration continue".

5. L'évaluation initiale et/ou la vérification proprement dite peuvent également être effectuées par les autorités compétentes en matière de réception CE d'un autre Etat membre ou par l'organisme agréé à cet effet par les autorités compétentes délivrant la réception CE, lesquelles établissent une déclaration de conformité indiquant les domaines et les sites de production couverts ainsi que la directive ou le règlement qu'elles estiment intéresser les produits à réceptionner, c'est-à-dire la directive particulière correspondante si le produit à réceptionner est un système, un composant ou une entité technique, et la directive s'il s'agit de tout un véhicule.

6. Dès qu'elle reçoit une demande de déclaration de conformité des autorités compétentes d'un Etat membre délivrant une réception CE, l'autorité compétente en matière de réception CE envoie la déclaration de conformité ou fait savoir qu'elle n'est pas en situation d'établir une telle déclaration.

7. Sur la déclaration de conformité doivent figurer au moins les renseignements suivants :

Groupe ou société;

Organisme particulier;

Usines/ateliers;

Gamme de véhicules/composants;

Parties évaluées;

Documents examinés;

Evaluation.

8. L'autorité compétente en matière de réception accepte la certification adéquate du constructeur à la norme harmonisée EN ISO 9002 :1994 (qui couvre les sites de production et les produits à réceptionner) ou EN ISO 9001 :2000, éventuellement en excluant les concepts de conception et de développement, point 7.3 "Satisfaction du client et amélioration continue", ou à une norme harmonisée satisfaisant aux exigences relatives à l'évaluation initiale.

9. Le constructeur doit fournir toutes les informations nécessaires sur la certification et s'engager à informer de toute modification de sa validité ou de sa portée les autorités compétentes en matière de réception.

10. Aux fins de la réception d'un type de véhicule entier, les évaluations initiales effectuées pour la réception des systèmes, des composants et des entités techniques du véhicule ne doivent pas être réitérées, mais doivent être complétées par une évaluation couvrant les sites de production et les activités liés à l'assemblage du véhicule entier et exclues des évaluations antérieures.

§3. Dispositions en matière de conformité

1. Tout véhicule, système, composant ou entité technique réceptionné en vertu du présent chapitre ou d'une directive particulière ou d'un règlement particulier doit être construit de façon à être conforme au type réceptionné, c'est-à-dire qu'il doit satisfaire aux exigences visées soit dans le présent arrêté, soit dans la directive ou une des directive s particulières ou des règlements particuliers figurant sur la liste exhaustive de l'annexe 26 ou de l'annexe 33.

2. Au moment où elle procède à une réception, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de dispositions adéquates et de plans de contrôle documentés, à convenir avec le constructeur pour chaque réception, en vue de l'exécution, à intervalle précis, des essais ou des contrôles connexes permettant de vérifier la continuité de la conformité à la fiche de réception.

3. Le détenteur d'une réception doit remplir les conditions suivantes :

1. Il doit s'assurer de l'existence et de l'application de procédures permettant un contrôle effectif de la conformité du ou des produits (véhicules, systèmes, composants ou entités techniques) à la fiche de réception.

2. Il doit avoir accès aux équipements d'essai ou aux autres équipements appropriés nécessaires pour vérifier la conformité à chaque fiche de réception.

3. Il doit s'assurer que les résultats des essais ou des contrôles sont enregistrés, que les documents annexés demeurent disponibles et veiller à garantir la pérennité et l'intégrité de ces informations pendant dix ans.

Dans les 8 jours de la faillite ou de la liquidation, il doit transmettre au curateur ou au liquidateur, selon le cas, le(s) dossier(s) constructeur(s) et la/les fiche(s) de réception.

Les administrateurs sont personnellement responsables de la transmission des documents susmentionnés.

S'il n'y a pas de repreneur dans l'année de la prise de fonction du curateur ou du liquidateur, selon le cas, celui-ci doit transmettre, dans un délai de 8 jours à compter de l'expiration du délai d'un an, les documents susmentionnés à l'autorité compétente en matière de réception.

En cas de reprise, les documents sont transmis au repreneur qui veuille à en garantir la pérennité et l'intégrité.

4. Il doit analyser les résultats de chaque type d'essai ou de contrôle, afin de vérifier et d'assurer la stabilité des caractéristiques du produit, moyennant certaines tolérances inhérentes à la production industrielle.

5. Il doit veiller à ce que soient exécutés, pour chaque type de produit, au moins les contrôles prescrits par le présent arrêté, par la directive, ainsi que les essais prévus par les directive s particulières ou les règlements particuliers applicables énumérées à la liste exhaustive de l'annexe 26 ou de l'annexe 33 de cet arrêté.

6. Il fait en sorte que tout ensemble d'échantillons ou de pièces se révélant non conformes au terme de l'essai ou du contrôle en question donne lieu à un nouvel échantillonnage et à de nouveaux essais ou contrôles. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.

7. Dans le cas d'une réception de véhicule entier, les contrôles visés au point 5 se limitent à ceux permettant de s'assurer du respect des spécifications de construction au regard de la réception, et notamment de la fiche de renseignements visée à l'annexe 25 de cet arrêté et des informations requises pour les certificats de conformité visées à l'annexe 31 de cet arrêté.

§4. Vérification permanente

1. L'autorité compétente en matière de réception peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque établissement de production.

2. Les dispositions prises viseront normalement à vérifier l'efficacité permanente des procédures d'évaluation initiale et de contrôle de conformité.

3. Les activités de surveillance menées par un organisme de certification désigné ou reconnu suivant les modalités visées au §2, point 8 doivent être reconnues comme satisfaisant aux exigences du §4, point 2 en ce qui concerne les procédures établies lors de l'évaluation initiale.

4. La fréquence normale des vérifications exécutées par l'autorité compétente en matière de réception doit permettre de garantir que les contrôles effectués en vertu des §2 et 3 sont révisés sur une période adaptée au climat de confiance établi par l'autorité compétente en matière de réception et qui ne peut être supérieure à trois ans.

5. Lors de toute visite de surveillance, les archives d'essai et de contrôle et les archives de production doivent être mises à la disposition de l'inspecteur, notamment celles des essais et des contrôles documentés, conformément au §3, point 2.

6. Lorsque la nature de l'essai le permet, l'inspecteur peut choisir des échantillons au hasard aux fins d'essai dans le laboratoire du constructeur ou dans ceux du service technique. Le nombre minimal d'échantillons peut être fixé à la lumière des résultats de la vérification opérée par le constructeur lui-même.

7. Lorsque le niveau de contrôle apparaît insuffisant, ou lorsqu'il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du §4 point 5, l'inspecteur choisit des échantillons qui seront envoyés au service technique ayant procédé aux essais de réception.

8. Lorsqu'une visite d'inspection ou de surveillance met en lumière des résultats non satisfaisants, l'autorité compétente en matière de réception veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour rétablir la conformité de la production dans les plus brefs délais.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 4 *bis* .

[[1] - Frais

1. Les frais de réception et la délivrance de tout document y afférent sont à charge du demandeur et font l'objet d'un barème établi par le Ministre compétent pour la circulation routière.

Les frais relatifs aux essais, en ce compris les essais éventuellement imposés par l'autorité compétente en matière de réception, effectués auprès des services techniques ou des organismes désignés par lui sont à charge du demandeur.

2. Pour les remorques agricoles visées à l'article 2, §2, 8° et 9°, le Ministre compétent pour la circulation routière désigne les organismes habilités à procéder à la constitution du dossier technique nécessaire à la délivrance de l'attestation tenant lieu de procès-verbal de réception et de certificat de conformité.

Les frais relatifs à la constitution du dossier technique par les organismes désignés ainsi que les frais de contrôle et la délivrance de tout document y afférent, sont à charge du demandeur et sont fixés par le Ministre compétent pour la circulation routière.][1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 4 *ter* .

[[1]- Examen du prototype

Le demandeur doit, aux fins des examens et essais jugés nécessaires, mettre à la disposition de l'autorité compétente ou d'un service technique ou de tout autre organisme désigné par l'autorité compétente, aux endroits, jours et heures déterminés :

1. un exemplaire du véhicule, de la remorque, du système, du composant et de l'entité technique, suivant les instructions reçues;

2. le personnel qualifié indispensable pour assurer la conduite du véhicule pendant les essais d'agréation et pour procéder à tout démontage du véhicule, de la remorque, du système, du composant et de l'entité technique jugé nécessaire;

3. l'outillage indispensable à tous démontages éventuels;

4. les pièces nécessaires aux essais ou examens particuliers.

Les véhicules munis d'une convocation à cette fin, peuvent circuler sur la voie publique sans être couverts par le certificat de visite prévu à l'article 24, pour autant qu'ils se déplacent uniquement en application des dispositions du présent article et dans les conditions spécifiées à ladite convocation.][1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 5.

[[1] - Introduction de la demande de réception.

§1. La demande de réception doit être introduite en double exemplaire, au moyen du formulaire prévu à cette fin par l'autorité compétente.

Elle doit comprendre les documents visés au §3 et le dossier constructeur complet, reprenant, selon le type de réception sollicité, les renseignements visés à l'article 7.

§2. Personnes habilitées pour introduire des demandes de réception.

1. Sont seuls habilités à introduire les demandes de réception :

1° pour les constructeurs établis dans la Communauté, le constructeur ou un mandataire désigné par lui;

2° pour les constructeurs établis en dehors de la Communauté, le mandataire visé à l'article 6§4.

2. Le constructeur notifie à l'autorité compétente en matière de réception les nom, raison sociale ou adresse d'un ou des mandataires qu'il a désigné(s) en vertu du §2, point 1.

Pour toute demande de réception, le mandataire engage la responsabilité pleine et entière du constructeur tant au niveau de la conception que de la réalisation du véhicule.

3. La signature de toute personne autorisée à introduire une demande de réception doit être déposée auprès de l'autorité compétente en matière de réception.

§3. La demande doit être accompagnée des documents suivants, dans le cas d'une réception nationale :

1. le certificat du constructeur, lequel doit mentionner, pour chaque véhicule ou remorque soumis à réception :

- la masse en charge maximale techniquement admissible (M);

- la masse maximale techniquement admissible sur l'essieu (m);

- la masse maximale techniquement admissible sur un groupe d'essieux (æ);

- la masse maximale techniquement admissible sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central.

Pour les véhicules automobiles, il doit être spécifié s'ils peuvent ou non être affectés au transport de personnes.

Lorsque la traction de remorques est admise par le constructeur, la masse en charge maximale techniquement admissible (MC) de l'ensemble de véhicules doit également être indiqué.

Pour les véhicules construits en vue d'une utilisation spéciale, le constructeur peut garantir, en outre, les masses déterminées en tenant compte d'une vitesse limitée à 25 km/h.

Le certificat du constructeur doit porter les nom, prénoms et signature d'une personne techniquement qualifiée, ainsi que le cachet officiel du constructeur.

2. la preuve que le demandeur exerce effectivement la profession de constructeur.

Cette preuve peut être fournie au moyen d'un extrait du registre de commerce, des annexes au *Moniteur belge* publiant en entier ou sous forme d'extrait pertinent de l'acte constitutif de la société ainsi que ses modifications ou, lorsqu'il s'agit d'un constructeur étranger, de ce qui en tient lieu.

3. la justification de garanties suffisantes.

Cette justification doit comprendre une description des moyens dont le constructeur dispose pour concevoir, réaliser et garantir des types de véhicules, remorques, systèmes, composants ou entités techniques, selon le cas, offrant toute sécurité à l'usage et répondant aux exigences applicables en matière de construction de véhicules. Il doit également être démontré que le constructeur dispose du personnel qualifié nécessaire pour établir les essais, calculs et plans demandés et pour remplir les diverses formalités de réception.

L'autorité compétente peut exempter en tout ou en partie de cette justification la personne qui apporte la preuve qu'elle a construit et livré en Belgique, entre le 1er janvier 1963 et le 1er janvier 1968, au moins cinquante véhicules appartenant aux catégories visées à la demande de reconnaissance.

4. un formulaire prévu par l'autorité compétente donnant les nom, prénoms, fonction et type de signature de la ou des personnes techniquement qualifiées, capables d'engager valablement le constructeur, ainsi que d'un exemplaire du cachet officiel du constructeur.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 6.

[[1] - Responsabilité des constructeurs

§1. Le constructeur est responsable en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production, qu'il soit ou non directement associé à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique.

§2. Dans le cas d'une réception par type multiétape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production des systèmes, des composants ou des entités techniques ajoutés lors de l'étape de réalisation du véhicule dont il est chargé.

§3. Le constructeur qui modifie un véhicule, des composants ou des systèmes déjà réceptionnés est responsable de la réception et de la conformité de la production de ce ou ces véhicules, composants et systèmes.

§4. Aux fins du présent chapitre, tout constructeur établi en dehors de la Communauté désigne un mandataire établi dans la Communauté pour le représenter auprès des autorités compétentes en matière de réception.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 7.

[[1] - Déroulement des procédures de réception par type

§1. procédures à suivre aux fins de la réception par type de véhicules

1. Le constructeur peut opter pour l'une des procédures suivantes :

a) la réception par type par étapes;

b) la réception par type en une seule étape;

c) la réception par type mixte.

2. Toute demande de réception par type par étapes est constituée du dossier constructeur contenant les renseignements exigés à l'annexe 25 et est accompagnée par la série complète des fiches de réception par type requises au titre de chacun des actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33.

Dans le cas de la réception par type d'un système ou d'une entité technique conformément aux actes réglementaires applicables, l'autorité compétente en matière de réception a accès au dossier de réception concerné jusqu'au moment où la réception est délivrée ou refusée.

3. La demande de réception par type en une seule étape est constituée du dossier constructeur contenant les informations pertinentes exigées à l'annexe 23, en liaison avec les actes réglementaires visés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33 et, le cas échéant, à la partie II de l'annexe 25.

4. Dans le cas d'une procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception peut dispenser un constructeur de l'obligation de fournir une ou plusieurs fiches de réception par type de systèmes, à condition que soient joints au dossier constructeur les renseignements, visés à l'annexe 23, qui sont requis pour la réception de ces systèmes lors de la phase de réception du véhicule, auquel cas chacune des fiches de réception par type concernées par la dispense est remplacée par un rapport d'essai.

5. Sans préjudice des point 2, 3 et 4, les informations suivantes sont fournies aux fins de la réception par type multiétape :

a) lors de la première étape, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception par type exigées pour un véhicule complet qui sont applicables à l'état d'avancement du véhicule de base;

b) lors de la deuxième étape et des étapes suivantes, les parties du dossier constructeur et les fiches de réception par type qui sont applicables au stade de la construction en cours, ainsi qu'un exemplaire de la fiche de réception par type du véhicule émise à l'étape de construction précédente; le constructeur fournit en outre une description détaillée des modifications ou des compléments éventuels qu'il a apportés au véhicule.

Les informations prévues aux points a) et b) peuvent être fournies conformément à la procédure de réception par type mixte décrite au point 4.

6. Le constructeur introduit la demande de réception auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de véhicule et elle ne peut être introduite si elle a déjà été introduite dans un autre Etat membre.

Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

7. L'autorité compétente en matière de réception peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

8. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de véhicules que nécessaire pour permettre le bon déroulement de la procédure de réception par type.

9. Dans le cas d'une demande de réception d'un véhicule complet, l'autorité compétente en matière de réception :

a) vérifie que toutes les fiches de réception délivrées au titre des actes réglementaires qui sont applicables pour la réception des véhicules concernent le type de véhicule en question et correspondent aux exigences prescrites;

b) s'assure que, par rapport à la documentation, la (les) spécification(s) et les données contenues dans la partie I de la fiche de renseignements afférente aux véhicules figurent dans le dossier de réception et dans les fiches de réception délivrées au titre des actes réglementaires pertinents et, lorsqu'un numéro de rubrique de la partie I de la fiche de renseignements ne figure pas dans le dossier des réceptions délivrées au titre de l'un quelconque des actes réglementaires, confirme que l'élément ou la caractéristique pertinente est conforme aux indications du dossier constructeur;

c) effectue, ou fait effectuer, sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections d'éléments et de systèmes en vue de vérifier si le (les) véhicule(s) est (sont) construit(s) conformément aux données figurant dans le dossier de réception authentifié en ce qui concerne les fiches de réception pertinentes;

d) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques;

e) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires eu égard à la présence des dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise, de lave-glaces et d'essuie-glaces.

10. Le nombre de véhicules à inspecter au titre du point 9, sous c), doit permettre une vérification adéquate des différentes combinaisons à réceptionner, selon les critères suivants :

Catégorie du véhicule	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
Critères										
Moteur	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Boîte de vitesse	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Nombre d'essieux	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion)	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Essieux directeurs (nombre et emplacement)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Type de carrosserie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Nombre de portes	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Côté de conduite	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Nombre de sièges	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Niveau d'équipement	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-

11. S'il n'y a de certificats de réception pour aucun des actes réglementaires applicables, l'autorité compétente en matière de réception :

a) fait procéder aux essais et aux contrôles exigés par chacun des actes réglementaires pertinents;

b) vérifie si le véhicule est conforme au dossier constructeur et s'il satisfait aux exigences techniques de chacun des actes réglementaires pertinents;

c) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques;

d) effectue, ou fait effectuer, le cas échéant, les contrôles nécessaires eu égard à la présence des dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise, de lave-glaces et d'essuie-glaces.

§2. Procédure à suivre aux fins de la réception par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques

1. Le constructeur introduit la demande auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Une seule demande peut être déposée pour un type donné de système, de composant ou d'entité technique et elle ne peut être introduite si elle a déjà été introduite dans un autre Etat membre. Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner.

2. La demande est accompagnée du dossier constructeur, dont le contenu est précisé dans le présent arrêté, les directive s particulières ou les règlements particuliers.

3. L'autorité compétente en matière de réception peut, par une demande motivée, inviter le constructeur à fournir toutes les informations complémentaires nécessaires pour prendre une décision concernant les essais requis ou pour faciliter la réalisation de ces essais.

4. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de véhicules, de composants ou d'entités techniques que l'imposent le présent arrêté, les directive s particulières ou les règlements particuliers applicables aux fins de la réalisation des essais requis.

§3. Dispositions spécifiques relatives aux véhicules

1. L'autorité compétente en matière de réception accorde une réception pour :

a) un type de véhicule conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques spécifiées par le présent arrêté ou les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe 26 selon qu'est demandée une réception nationale ou une réception CE;

b) un type de véhicule à usage spécial conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et satisfaisant aux exigences techniques spécifiées par le présent règlement ou par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe 33 selon qu'est demandée une réception nationale ou une réception CE.

Les procédures décrites au §1, points 9, 10 et 11 s'appliquent.

2. L'autorité compétente en matière de réception accorde une réception par type multiétape pour un type de véhicule incomplet ou complété conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques spécifiées par le présent arrêté ou par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33, selon qu'est demandée une réception nationale ou une réception CE, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule.

La réception par type multiétape s'applique aussi aux véhicules complets convertis ou modifiés par un autre constructeur.

Les procédures décrites au §6 s'appliquent.

3. Pour tout type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception :

a) remplit toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception par type, y compris la fiche des résultats d'essais qui y est annexée, conformément au modèle figurant à l'annexe 30;

b) établit ou vérifie l'index du dossier de réception;

c) envoie, sans retard injustifié, la fiche remplie, accompagnée de ses annexes, au demandeur.

4. Dans le cas d'une réception par type dont la validité, en application de l'article 11 (technologies ou concepts nouveaux), de l'article 12 (véhicules produits en petites séries) ou de l'annexe 33 (véhicules à usage spécial), fait l'objet de restrictions ou pour laquelle il a été dérogé à certaines dispositions des actes réglementaires, la fiche de réception par type mentionne ces restrictions ou dérogations.

5. Lorsque les informations contenues dans le dossier constructeur prévoient des dispositions applicables aux véhicules à usage spécial comme indiqué à l'annexe 33, la fiche de réception par type mentionne ces dispositions.

6. Lorsque le constructeur opte pour la procédure de réception par type mixte, l'autorité compétente en matière de réception remplit, dans la partie III de la fiche de renseignements, dont le modèle figure à l'annexe 25, les références des rapports d'essais établis au titre d'actes réglementaires pour lesquels aucune fiche de réception par type n'est disponible.

7. Au cas où le constructeur opte pour la procédure de réception par type en une seule étape, l'autorité compétente en matière de réception dresse la liste des actes réglementaires applicables, suivant le modèle reproduit à l'appendice de l'annexe 28, et joint cette liste à la fiche de réception par type.

§4. Dispositions spécifiques relatives aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception accorde une réception par type pour un système conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques prévues par la directive particulière ou le règlement particulier applicable, comme il est indiqué à l'annexe 26 ou à l'annexe 33.

2. L'autorité compétente en matière de réception accorde une réception CE par type de composant ou d'entité technique pour un composant ou une entité technique conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfait aux exigences techniques de la directive particulière ou du règlement particulier applicable, comme il est indiqué à l'annexe 26.

3. Lorsque des composants ou des entités techniques, qu'ils soient ou non destinés à la réparation, à l'entretien ou à la maintenance, sont également couverts par une réception par type de système se rapportant à un véhicule, il n'est pas nécessaire de procéder à une réception supplémentaire de composant ou d'entité technique, sauf si l'acte réglementaire applicable l'exige.

4. Lorsqu'un composant ou une entité technique ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique spécifique qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, la conformité aux exigences ne peut être vérifiée que lorsque le composant ou l'entité technique fonctionne en liaison avec ces autres éléments du véhicule, la portée de la réception par type du composant ou de l'entité technique est limitée en conséquence.

Dans de tels cas, la fiche de réception par type doit mentionner toute restriction d'utilisation éventuelle et indiquer les conditions particulières d'installation. Lorsque l'installation d'un tel composant ou d'une telle entité technique est réalisée par le constructeur du véhicule, le respect de ces éventuelles restrictions d'utilisation ou conditions d'installation est vérifié lors de la réception du véhicule.

§5. Essais requis pour la réception par type

1. Le respect des prescriptions techniques prévues dans le présent arrêté, dans la Directive et dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe 26 est prouvé par des essais appropriés effectués par les services techniques désignés.

Les procédures d'essai ainsi que les équipements et outils spécifiques nécessaires pour réaliser ces essais sont décrits dans chacun des actes réglementaires.

2. Les essais requis sont effectués sur des véhicules, des composants et des entités techniques qui sont représentatifs du type à réceptionner.

Toutefois, le constructeur peut sélectionner, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, un véhicule, un système, un composant ou une entité technique qui, tout en n'étant pas représentatif du type à réceptionner, combine un certain nombre des caractéristiques les plus défavorables en ce qui concerne le niveau requis de performances. Les méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées pour aider à la prise de décision pendant le processus de sélection.

3. En remplacement des procédures d'essai visées au point 1 et en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, des méthodes virtuelles d'essai peuvent être utilisées à la demande du constructeur en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés à l'annexe 38.

4. Les conditions générales que les méthodes virtuelles d'essai doivent remplir sont énoncées à l'appendice 1 de l'annexe 38.

Pour chacun des actes réglementaires énumérés à l'annexe 38, les conditions d'essai spécifiques et les dispositions administratives y relatives sont énoncées à l'appendice 2 de cette annexe.

§6. Procédures à suivre au cours de la réception multiétape

1. Généralités

1.1. Pour se dérouler dans de bonnes conditions, le processus de réception multiétape exige une action concertée de tous les constructeurs intéressés. A cette fin, avant de délivrer une réception pour une première étape ou une étape ultérieure, les autorités compétentes s'assurent de l'existence de dispositions adéquates entre les différents constructeurs en ce qui concerne la fourniture et l'échange des documents et des informations nécessaires pour garantir que le véhicule complété satisfasse aux exigences du présent arrêté ou de tous les actes réglementaires applicables visés aux annexes 26 ou 33 selon qu'est demandée une réception nationale ou CE. Ces données doivent notamment porter sur les réceptions des systèmes, des composants ou des entités techniques concernés et sur les éléments faisant partie intégrante du véhicule incomplet, mais sans encore avoir été réceptionnés.

1.2. Les réceptions visées au présent paragraphe sont délivrées en fonction du stade de construction actuelle du type de véhicule et englobent toutes les réceptions délivrées pour l'étape antérieure.

1.3. Au cours d'une réception multiétape, chaque constructeur est responsable de la réception et de la conformité de la production de tous les systèmes, composants ou entités techniques fabriqués par lui ou ajoutés par lui à l'étape précédente. Il n'est pas responsable des éléments qui ont été réceptionnés au cours d'une étape antérieure, sauf s'il modifie les parties du véhicule au point de rendre non valable la réception délivrée précédemment.

2. Procédures

Les autorités compétentes en matière de réception :

a) vérifient que toutes les fiches de réception par type délivrées conformément aux actes réglementaires qui sont applicables pour la réception par type de véhicules couvrent le type de véhicule dans son état d'achèvement et correspondent aux exigences prescrites;

b) veillent à ce que toutes les données nécessaires, compte tenu de l'état d'achèvement du véhicule, figurent au dossier constructeur;

c) veillent, en ce qui concerne la documentation, à ce que la (les) spécification(s) relative(s) aux véhicules et les données contenues dans la partie I du dossier constructeur figurent dans les données contenues dans les dossiers de réception et dans les fiches de réception par type, en fonction des actes réglementaires pertinents; et dans le cas d'un véhicule complet, lorsqu'un numéro d'ordre au sens de la partie I du dossier

constructeur ne figure pas au dossier de réception relatif à un acte réglementaire, confirment que la partie ou la caractéristique en cause sont conformes aux indications contenues dans le dossier constructeur;

d) effectuent, ou font effectuer sur un échantillon de véhicules du type à réceptionner, des inspections de parties ou de systèmes en vue de vérifier si le(s) véhicule(s) est (sont) construit(s) conformément aux données du dossier de réception authentifié en ce qui concerne les réceptions délivrées au titre de tous les actes réglementaires applicables;

e) effectuent ou font effectuer, le cas échéant, les vérifications d'installation nécessaires en ce qui concerne les entités techniques.

3. Le nombre de véhicules à inspecter aux fins du point 2, d), doit permettre un contrôle adéquat des différentes combinaisons à réceptionner, en fonction de l'état d'achèvement du véhicule et des critères suivants :

-moteur,

- boîte de vitesses,

- essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),

- essieux directeurs (nombre et emplacement),

- types de carrosserie,

- nombre de portes,

- côté de conduite,

- nombre de sièges,

- niveau d'équipement.

4. Identification du véhicule

4.1. Numéro d'identification du véhicule

a) Le numéro d'identification du véhicule de base (NIV) prescrit par la directive 76/114/CEE est conservé tout au long des étapes ultérieures du processus de réception pour garantir la traçabilité du processus.

b) Toutefois, au stade ultime de l'achèvement, le constructeur concerné par cette étape peut remplacer, en accord avec les autorités compétentes en matière de réception, les première et deuxième parties du numéro d'identification du véhicule par son propre code de constructeur et le code d'identification du véhicule, à la seule condition que le véhicule soit immatriculé sous son propre nom commercial. Dans un tel cas, le numéro d'identification du véhicule complet du véhicule de base n'est pas effacé.

4.2. Plaque supplémentaire du constructeur

Au cours de la deuxième étape, et des étapes ultérieures, outre la plaque obligatoire visée dans la directive 76/114/CEE (dans sa dernière version), chaque constructeur applique sur le véhicule une plaque supplémentaire, dont le modèle figure à l'appendice de l'annexe 39 de cet arrêté. Cette plaque est solidement fixée, à un endroit bien visible et facilement accessible, sur une partie du véhicule non susceptible d'être remplacée au cours de l'utilisation du véhicule. Cette plaque doit présenter d'une manière claire et indélébile les informations suivantes, dans l'ordre où elles sont énumérées ci-dessous :

- nom du constructeur,

- sections 1, 3 et 4 du numéro de réception CE,

- étape de réception,

- numéro d'identification du véhicule,

- masse maximale admissible en charge du véhicule (uniquement lorsque cette valeur s'est modifiée pendant l'étape de réception actuelle.),

- masse maximale admissible en charge de la combinaison (lorsqu'une remorque peut être attelée au véhicule) (uniquement lorsque cette valeur s'est modifiée pendant l'étape de réception actuelle.),

- masse maximale admissible sur chaque essieu, en commençant par l'essieu avant (uniquement lorsque cette valeur s'est modifiée pendant l'étape de réception actuelle.),

- dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, masse maximale admissible sur le dispositif d'attelage (uniquement lorsque cette valeur s'est modifiée pendant l'étape de réception actuelle).

Sauf indication contraire dans ce qui précède, la plaque doit satisfaire aux exigences de la directive 76/114 /CEE.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 8.

[[1] - Modification d'une réception

§1. Toute modification apportée par le constructeur à la fabrication du modèle déjà réceptionné et qui est de nature à modifier une donnée quelconque de la fiche de réception, doit être portée à la connaissance de l'autorité compétente en matière de réception.

Cette modification est sanctionnée soit par une nouvelle fiche de réception, soit par une annexe ou une dérogation à cette dernière.

Une demande de modification d'une réception est soumise exclusivement à l'autorité compétente qui a procédé à la réception originelle.

Le constructeur informe sans tarder l'autorité compétente qui a accordé la réception de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception. L'autorité compétente décide de la procédure à suivre. Si nécessaire, l'autorité compétente peut décider, en consultant le constructeur, qu'une nouvelle réception doit être octroyée.

Si l'autorité compétente en matière de réception estime qu'une modification justifie de nouvelles inspections ou de nouveaux essais, elle en informe le constructeur. Les procédures visées aux §§2 et 3 ne s'appliquent qu'après que les nouvelles inspections ou les nouveaux essais requis ont été effectués de façon satisfaisante.

§2. Dispositions spécifiques relatives aux véhicules en cas de modification de la réception CE

1. Lorsque des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées, la modification est considérée comme une "révision".

Dans un tel cas, l'autorité compétente en matière de réception émet, si nécessaire, la page révisée du dossier de réception en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la date de la révision. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette exigence.

2. Une révision est considérée comme une "extension" lorsque, outre les dispositions du point 1 :

a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;

b) une des informations consignées sur la fiche de réception, à l'exception de ses annexes, a été modifiée;

c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes réglementaires applicables au véhicule réceptionné.

Dans de tels cas, l'autorité compétente en matière de réception émet une fiche de réception révisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà octroyées.

La fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que la date de nouvelle publication.

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont publiées, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

4. La réception d'un type de véhicule ne doit pas être modifiée lorsque les nouvelles prescriptions visées au point 2, c), ne concernent pas, d'un point de vue technique, le type de véhicule en question ou s'appliquent à des catégories de véhicules autres que la catégorie dont il relève.

§3. Dispositions spécifiques relatives aux systèmes, aux composants ou aux entités techniques en cas de modification des réceptions CE par type

1. Si des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées, la modification est considérée comme une "révision".

Dans un tel cas, l'autorité compétente en matière de réception émet, si nécessaire, les pages révisées du dossier de réception en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la date de la révision. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à cette exigence.

2. La révision est considérée comme une "extension" si, outre les dispositions du point 1 :

a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont nécessaires;

b) une des informations consignées sur la fiche de réception, à l'exception de ses annexes, a été modifiée;

c) de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au titre de l'un des actes réglementaires applicables au système, au composant ou à l'entité technique réceptionné.

Dans ce cas, l'autorité compétente en matière de réception émet une fiche de réception révisée, assortie d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà octroyées. Lorsque la modification est rendue nécessaire du fait de l'application du point 2, c), la troisième partie du numéro de réception est mise à jour.

La fiche de réception indique clairement le motif de l'extension ainsi que la date de révision.

3. Chaque fois que des pages modifiées ou une version consolidée et mise à jour sont émises, l'index du dossier de réception annexé à la fiche de réception est modifié en conséquence de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.

§4. Délivrance et notification des modifications

1. Dans le cas d'une extension, l'autorité compétente en matière de réception met à jour toutes les rubriques correspondantes de la fiche de réception, ses annexes et l'index du dossier de réception. La fiche mise à jour et ses annexes sont délivrées au demandeur sans retard injustifié.

2. Dans le cas d'une révision, les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente en matière de réception sans retard injustifié.

3. L'autorité compétente en matière de réception notifie toute modification apportée aux réceptions CE par type à ses homologues des autres Etats membres.

§5. Toute transformation effectuée à un véhicule de telle façon qu'il ne soit plus conforme à la fiche de réception est matérialisée par une dérogation à cette dernière.

Par transformations, il faut entendre des changements profonds au niveau, par exemple, de la direction, du système de suspension, d'émission ou de freinage, ou des changements fondamentaux au niveau du châssis ou de la carrosserie autoportante, contraires à la fiche de réception, au procès-verbal d'agrément (PVA) ou certificat de conformité (C.O.C.) existants.

Si la transformation est effectuée par une personne autre que le constructeur ou son mandataire, la demande n'est prise en considération que moyennant l'accord de ce constructeur ou de son mandataire.

L'accord du constructeur ou de son mandataire n'est pas requis si la transformation consiste en l'adjonction d'organes ou en la modification ou en l'enlèvement du réservoir d'essence en vue de l'installation d'un équipement LPG ou NGV.

L'accord du constructeur ou de son mandataire n'est pas requis si la transformation consiste en une modification effectuée dans le cadre de la procédure de réception multi étape visée à l'article 7, §6.

Les transformations autres que celles visées aux alinéas 4 et 5 qui ne nécessitent pas l'accord du constructeur seront déterminées par le Ministre compétent pour la circulation routière.

§6. La transformation de véhicules automobiles en remorques et inversement est interdite.

§7. La transformation d'un élément quelconque d'un véhicule déjà en service en vue d'obtenir une augmentation du poids maximal autorisé, est interdite.

Cette interdiction ne concerne pas les transformations dans le but de rétablir les poids garantis par le constructeur lorsque ceux-ci ont été réduits lors de la réception et à la condition que la demande en soit introduite endéans les trois mois qui suivent la délivrance de la fiche de réception.

§8. Lorsqu'en vertu de l'article 2, §2, 1° et 2°, certains articles ne sont pas d'application pour les véhicules visés par cette même référence, les organes de ceux-ci qui doivent être remplacés ou subir une réparation importante doivent après réparation être conformes aux prescriptions de ces articles.

§9. Lorsqu'une remorque agricole visée à l'article 2, §2, 8° et 9° ayant fait l'objet d'une attestation tenant lieu de fiche de réception et de certificat de conformité, subit une modification qui est de nature à modifier une donnée quelconque de l'attestation, ou fait l'objet d'une cession, cette modification ou cession doit être portée à la connaissance de l'autorité compétente en matière de réception. Cette modification ou cession doit être sanctionnée par une nouvelle attestation, délivrée dans les conditions fixées par l'autorité compétente.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 9.

[[1] - Validité d'une réception par type

§1. La validité d'une réception par type d'un véhicule expire en tout état de cause dans chacun des cas suivants :

a) de nouvelles prescriptions deviennent obligatoires pour l'immatriculation, la vente ou la mise en service de véhicules neufs au titre de tout acte réglementaire applicable au véhicule réceptionné et il n'est pas possible de mettre la réception à jour en conséquence;

b) la production du type de véhicule réceptionné est arrêtée de manière définitive et volontaire;

c) la validité de la réception arrive à son terme en vertu d'une restriction particulière.

§2. Lorsqu'une seule variante d'un type déterminé ou une version d'une variante perd sa validité, la perte de validité de la réception par type du véhicule en question se limite à cette variante ou version spécifique.

§3. Lorsque la production d'un type de véhicule donné est définitivement arrêtée, le constructeur le notifie à l'autorité compétente en matière de réception qui a octroyé la réception par type pour ledit véhicule. Lorsqu'elle reçoit cette notification, l'autorité en informe ses homologues des autres Etats membres dans un délai de vingt jours ouvrables.

Les dispositions relatives aux véhicules de fin de série prévues à l'article 14§2 ne s'appliquent à l'arrêt de la production que dans les circonstances visées au paragraphe 1, point *a)* .

§4. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'une réception par type d'un véhicule va perdre sa validité, le constructeur en fait part à l'autorité compétente en matière de réception qui a octroyé la réception par type.

L'autorité compétente en matière de réception communique sans retard toutes les informations utiles à ses homologues des autres Etats membres pour permettre, s'il y a lieu, l'application des dispositions relatives aux véhicules de fin de série prévues à l'article 14, §2. Cette communication inclut notamment la date de fabrication ainsi que le numéro d'identification du dernier véhicule produit.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 10.

[[1] - Fiche de réception, certificat de conformité et marquage

§1. Fiche de réception

La réception d'un véhicule, d'un type de véhicule, d'une remorque, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique est sanctionnée par une fiche de réception conforme à l'annexe 28.

La fiche de réception ne peut avoir d'effet rétroactif.

La délivrance de la fiche de réception et de tout document y afférent n'engage pas la responsabilité de l'autorité compétente et ne diminue en rien celle du demandeur.

§2. Certificat de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception par type d'un véhicule, un certificat de conformité conforme au modèle figurant à l'annexe 31, pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné.

Dans le cas d'un véhicule incomplet ou complété, le constructeur indique, à la page 2 du certificat de conformité, uniquement les éléments qui ont été ajoutés ou modifiés au stade considéré de la réception, et, le cas échéant, annexe au certificat tous les certificats de conformité qui ont été délivrés au stade antérieur.

2. Le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. A cette fin, le papier utilisé est protégé soit par des représentations graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du fabricant.

Seules les personnes dûment autorisées par le constructeur qualifié ou le mandataire visé à l'article 5§2 sont habilitées à signer les certificats de conformité, pour autant que leurs signatures aient été déposées auprès de l'autorité compétente en matière de réception conformément à l'article 5§2 du présent arrêté.

3. Le certificat de conformité est entièrement rempli et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du véhicule que celles spécifiées dans un acte réglementaire.

4. Le certificat de conformité, tel que décrit à l'annexe 31, partie I, pour les véhicules réceptionnés conformément aux dispositions de l'article 11, §2 (technologies et concepts nouveaux), comporte dans son intitulé la mention "pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en application de l'article 11 (réception provisoire)".

5. Le certificat de conformité, tel que décrit à l'annexe 31, partie I, pour les véhicules réceptionnés par type conformément à l'article 12 (petites séries), comporte dans son intitulé la mention "Pour les véhicules complets/complétés, réceptionnés par type en petites séries" et, tout près de cette mention, l'année de production suivie d'un numéro séquentiel, compris entre 1 et la limite indiquée dans le tableau figurant à l'annexe 34, identifiant, pour chaque année de production, la position du véhicule dans la production attribuée à l'année concernée.

6. Le constructeur est seul habilité à délivrer un duplicata du certificat de conformité. Il doit délivrer un duplicata conforme au certificat de conformité original, à la demande du détenteur du véhicule ou de toute personne intéressée. La mention "duplicata" doit apparaître clairement sur le recto de tout duplicata.

7. Tout véhicule neuf vendu en Belgique doit être pourvu d'un certificat de conformité. Chaque vendeur de véhicule neuf est tenu de remettre ce certificat à l'acheteur au moment de la vente.

8. Pour les véhicules importés à l'état neuf ou à l'état usagé et mis en circulation pour la première fois en Belgique, ainsi que pour les véhicules visés à l'article 2, §2, 5°, et destinés à être mis en circulation sous une marque d'immatriculation ordinaire, qui ne font pas l'objet d'un certificat de conformité délivré par le constructeur qualifié ou le mandataire visé à l'article 5, §2, la preuve doit être apportée qu'ils répondent aux prescriptions réglementaires qui leur sont applicables en vertu de l'article 2.

En vue de fournir cette preuve, ces véhicules doivent être présentés à un des organismes agréés par le Ministre compétent pour la circulation routière pour l'inspection automobile, qui procèdera à l'identification du véhicule et contrôlera le respect des dispositions réglementaires auxquelles il est soumis.

Si le véhicule satisfait à ces dispositions, l'autorité compétente délivre un document attestant la conformité du véhicule aux prescriptions du présent arrêté.

9. Lorsque le véhicule est vendu en Belgique pour être immatriculé pour la première fois sous une marque d'immatriculation ordinaire, le vendeur est tenu de remettre ce document à l'acheteur au moment de la vente.

Pour les véhicules mis en service pour la première fois après le 15 juin 1969, ce document tient lieu de certificat de conformité.

10. Le certificat de conformité ou l'attestation en tenant lieu doit :

a) toujours accompagner le véhicule auquel il se rapporte, même en cas de changement de détenteur;

b) à l'occasion du contrôle technique être présenté à toute demande du personnel de l'organisme agréé par le Ministre compétent pour la circulation routière pour l'inspection automobile.

[[2]Les véhicules importés précédemment immatriculés dans un autre Etat membre de l'Union européenne ne sont toutefois pas soumis à l'obligation de production du certificat de conformité. Si le certificat d'immatriculation de ces véhicules est illisible ou incomplet conformément à l'annexe 1re de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, le certificat de conformité peut être sollicité. L'absence de certificat de conformité ne pourra toutefois pas donner lieu à une sanction.][2]

§3. Marque de réception CE par type

1. Le constructeur d'un composant ou d'une entité technique faisant ou non partie d'un système appose sur chaque composant ou entité technique fabriqué conformément au type réceptionné la marque de réception CE par type, requise par la directive particulière ou le règlement particulier applicable.

2. Lorsque l'apposition d'une marque de réception CE par type n'est pas requise, le constructeur appose au moins sa marque de fabrique ou de commerce et le numéro du type et/ou un numéro d'identification.

3. La marque de réception CE par type est conforme aux prescriptions de l'appendice de l'annexe 29.

§4 - Identification des véhicules.

1. Numéro de châssis.

Tout châssis ou véhicule doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois et de plus de dix-sept lettres ou chiffres.

Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes autres inscriptions de manière qu'aucun doute ne soit possible.

Lors de l'introduction de la demande de réception, le demandeur doit joindre un modèle du numéro de châssis ainsi que la signification des différents symboles le constituant.

Le modèle de tous les chiffres et lettres utilises doit être communiqué à l'autorité compétente en matière de réception.

Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels, sous la rubrique "Numéro de châssis ". Il doit y être repris en entier.

Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur, le mandataire ou par une personne dûment autorisée par ceux-ci ou, à défaut, par l'autorité compétente en matière de réception ou une personne dûment autorisée par elle, dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature de la carrosserie de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger. Aucune autre personne ne peut frapper, effacer ou modifier le numéro de châssis.

L'emplacement du numéro de châssis est approuvé par l'autorité compétente.

Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.

Lorsqu'elle estime que le numéro de châssis d'une remorque ou d'une semi-remorque peut prêter à confusion, l'autorité compétente peut imposer qu'un numéro de châssis déterminé soit frappé ou enlevé.

2. Plaque d'identification.

Le constructeur ou son mandataire doit indiquer d'une façon inaltérable, sur une plaque soudée ou rivée en un endroit du véhicule facilement accessible ou sur une étiquette plastique se détruisant lors de son enlèvement :

soit 1° :

- la marque et le type du véhicule;

- le numéro de châssis;

- le numéro du procès-verbal d'agréation pour les véhicules soumis à l'agréation;

- la M.M.A. du véhicule et du train pour les voitures. Lorsque la voiture ne peut être utilisée pour la traction d'une remorque, la mention "Nihil" sera reprise à la case réservée à l'indication de la M.M.A. du train.

Les données de cette plaque d'identification doivent être rédigées en une des langues nationales.

soit 2° les données suivantes dans l'ordre que voici :

- le nom du constructeur;

- le numéro de la fiche de réception;

- le numéro de châssis;

- la masse maximale autorisée du véhicule;

- la masse maximale autorisée du train de véhicules;

- la masse maximale autorisée pour chacun des essieux, les données étant indiquées de l'avant vers l'arrière.

Les essieux doivent être numérotés dans le même ordre.

Dans le cas d'une semi-remorque, le poids maximal autorisé du premier essieu doit être mentionné sous le point d'appui.

Le constructeur peut aussi mentionner le numéro du procès-verbal d'agréation sur une plaque qui ne fait pas partie de la plaque d'identification.

Pour les remorques et semi-remorques, la plaque d'identification doit se trouver sur le châssis ou sur une pièce importante d'ossature pour les carrosseries autoportantes.

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule importé à l'état usagé, mis en service pour la première fois en Belgique, l'importateur de ce véhicule doit apposer lui-même la plaque d'identification décrite au 1°. Cette plaque ne peut toutefois être apposée qu'à la condition que le véhicule en cause soit déjà muni par le constructeur ou le mandataire d'une plaque comportant au moins les marque, type et numéro de châssis du véhicule.

La plaque apposée par l'importateur du véhicule sera validée, dans les conditions fixées par le Ministre compétent pour la circulation routière, par un poinçon d'un organisme agréé par lui pour l'inspection automobile.

3. Pour les remorques agricoles visées à l'article 2, §2, 8° et 9°, l'identification du véhicule se fait par application d'une plaque métallique soudée ou rivée en un endroit du véhicule facilement accessible.

Toutes les demandes impliquées doivent être faites auprès du Service Public Fédéral Mobilité et Transports - Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis à City Atrium - Rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles.

Sur cette plaque figurera :

1° s'il s'agit d'une remorque construite par ou pour le compte d'un agriculteur :

- les mentions : remorque agricole catégorie artisanale,

- le n° de la fiche de réception,

- le n° de châssis.

2° s'il s'agit d'une remorque construite comme véhicule unique par un constructeur reconnu :

- les mentions : remorque agricole catégorie unique,

- le n° de P.V.A.,

- le n° de châssis.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

(2)(AR 2013-09-06/08, art. 1, 058; En vigueur : 30-09-2013)

Art. 11.

[[1] - Dérogations pour des technologies ou des concepts nouveaux

§1. A la demande du constructeur, les autorités compétentes en matière de réception peuvent accorder une réception CE par type pour un type de système, de composant ou d'entité technique faisant intervenir des technologies ou des concepts incompatibles avec un ou plusieurs des actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26, partie I, à condition que la Commission européenne ait donné son autorisation.

§2. Dans l'attente de la décision d'octroyer ou non l'autorisation, l'autorité compétente en matière de réception peut accorder une réception provisoire, dont la validité est limitée au territoire belge, pour un type de véhicule couvert par la dérogation demandée et qui expire de plein droit en cas de refus d'autorisation de la Commission européenne d'accorder la réception CE par type définitive pour le type de véhicule concerné.

§3. L'autorité compétente en matière de réception peut décider discrétionnairement d'accepter que la réception provisoire accordée par un autre état membre de la Communauté, telle que visée au paragraphe 2, ait effet sur le territoire belge.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 12.

[[1] - Véhicules produits en petites séries

§1. Réception CE par type de petites séries

1. A la demande du constructeur et dans les limites quantitatives fixées à l'annexe 34, partie A, section 1, l'autorité compétente en matière de réception accorde, selon la procédure prévue à l'article 7, paragraphe 1, point 4, une réception CE par type pour un type de véhicule satisfaisant au moins aux exigences figurant à l'annexe 26, partie I, dans l'appendice.

2. Le point 1 ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial.

3. Les fiches de réception CE par type sont numérotées conformément à l'annexe 29.

§2.- Réception nationale par type de petites séries

(« 1. Dans le cas de véhicules produits dans les limites quantitatives fixées au point A, 2 et au point C de l'annexe 34, l'autorité compétente en matière de réception peut dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions d'un ou de plusieurs actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33, à condition de prévoir d'autres exigences pertinentes ». - AR du 2 octobre 2017, art. 3, 1°)

Par "autres exigences" on entend des dispositions administratives et des exigences techniques visant à garantir un niveau de sécurité routière et de protection de l'environnement équivalent, dans toute la mesure du possible, au niveau prévu par les dispositions de l'annexe 26 ou de l'annexe 33, selon le cas.

(« L'annexe 26 détermine les conditions minimales auxquelles doivent répondre les véhicules produits en petites séries. L'autorité compétente en matière de réception peut décider, dans les limites fixées à l'alinéa 1er, moyennant une décision dûment motivée, d'ajouter ou de supprimer certaines exigences figurant à l'annexe 26, partie III et partie V ». - AR du 2 octobre 2017, art. 3, 2°)

2. Dans le cas des véhicules visés au point 1, une dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions du présent chapitre peut être accordée, sur base d'une décision dûment motivée.

3. Aux fins de la réception par type de véhicules au titre du présent article, les autorités compétentes en matière de réception acceptent des systèmes, des composants ou des entités techniques qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26.

4. La fiche de réception par type précise la nature des dérogations accordées en application des points 1 et 2.

La fiche de réception par type, dont le modèle figure à l'annexe 28, ne porte pas l'intitulé "fiche de réception CE par type de véhicule". Toutefois, les fiches de réception par type sont numérotées conformément à l'annexe 29.

5. La validité de la réception par type est limitée au territoire de l'Etat membre qui l'a accordée. Toutefois, à la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception envoie, par courrier recommandé ou par courrier électronique, un exemplaire de la fiche de réception par type et de ses annexes à ses homologues des Etats membres désignés par le constructeur.

Dans un délai de soixante jours ouvrables à compter de la date à laquelle le courrier a été reçu, l'autorité compétente en matière de réception décide d'accepter ou de refuser la réception. Elle fait officiellement part de sa décision à l'autorité compétente en matière de réception visée au premier alinéa.

L'autorité compétente en matière de réception peut refuser la réception par type au motif que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné dans un autre Etat membre ne sont pas équivalentes aux dispositions techniques applicables en Belgique.

6. Lorsqu'un demandeur qui souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service un véhicule dans un autre Etat membre le sollicite, l'autorité compétente en matière de réception si elle a accordé la réception lui fournit un exemplaire de la fiche de réception par type ainsi que du dossier de réception.

La vente, l'immatriculation ou la mise service du véhicule peut être refusée au motif que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné dans un autre Etat membre ne sont pas équivalentes aux dispositions techniques applicables en Belgique.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 13.

[[1] - Réceptions individuelles

§1. L'autorité compétente en matière de réception peut dispenser un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, de l'application d'une ou de plusieurs dispositions du présent chapitre ou d'un ou de plusieurs des actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33, et imposer le respect d'autres exigences.

Toute décision de dispense quant à l'application des dispositions visées au premier alinéa doit être dûment motivée.

Par "autres exigences" on entend des dispositions administratives et des exigences techniques visant à garantir un niveau de sécurité routière et de protection de l'environnement équivalent, dans toute la mesure du possible, au niveau prévu par les dispositions de l'annexe 26 ou de l'annexe 33, selon le cas.

§2. L'autorité compétente en matière de réception accepte toute réception CE par type de systèmes, de composants ou d'entités techniques en lieu et place des autres exigences.

(« L'annexe 26 détermine les conditions minimales auxquelles doivent répondre le véhicule objet de la réception individuelle. L'autorité compétente en matière de réception peut décider, dans les limites fixées à l'alinéa 1er, moyennant une décision dûment motivée, d'ajouter ou de supprimer certaines exigences figurant à l'annexe 26, partie IV et VI ». - AR du 2 octobre 2017, art. 4)

§3. La demande de réception individuelle est introduite par le constructeur, par le propriétaire du véhicule ou par une personne agissant en leur nom, à la condition que celle-ci soit établie dans la Communauté.

§4. L'autorité compétente en matière de réception accorde une réception individuelle si le véhicule est conforme à la description jointe à la demande et satisfait aux exigences techniques applicables et elle délivre une fiche de réception individuelle.

La présentation de la fiche de réception individuelle est établie sur le modèle de la fiche de réception CE par type figurant à l'annexe 28 et contient au moins les renseignements nécessaires pour remplir la demande d'immatriculation conformément aux dispositions du chapitre 2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

La fiche de réception individuelle ne porte pas l'intitulé "réception CE de véhicule".

La fiche de réception individuelle mentionne le numéro d'identification du véhicule concerné.

§5. La validité de la réception individuelle est limitée au territoire de l'Etat membre qui l'a accordée.

Lorsqu'un demandeur souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service dans un autre Etat membre un véhicule pour lequel a été obtenue une réception individuelle, l'autorité compétente en matière de réception lui fournit, à sa demande, une déclaration mentionnant les dispositions techniques en vertu desquelles ledit véhicule a été réceptionné.

S'agissant d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par un autre Etat membre, l'autorité compétente en matière de réception autorise la vente, l'immatriculation ou la mise en service de ce véhicule à moins que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne soient pas équivalentes aux dispositions techniques applicables en Belgique.

§6. A la demande du constructeur ou du propriétaire du véhicule, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception individuelle à tout véhicule conforme aux dispositions du présent chapitre et des actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26 ou à l'annexe 33, selon le cas.

§7. Les dispositions du présent article peuvent être appliquées aux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent chapitre et qui ont été modifiés avant leur première immatriculation ou entrée en service.

§8. La procédure prévue au présent article peut s'appliquer à un véhicule donné au cours des étapes successives de sa réalisation conformément à une procédure de réception par type multiétape.

§9. La procédure prévue au présent article ne peut pas remplacer une étape intermédiaire dans le déroulement normal d'une procédure de réception par type multiétape et n'est donc pas applicable aux fins de l'obtention de la réception de première étape d'un véhicule.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 14.

[[1] - Immatriculation, vente et mise en service

§1. Immatriculation, vente et mise en service de véhicules

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 15, §1 et 2, l'immatriculation des véhicules et la vente ou la mise en service n'est possible que si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité délivré conformément à l'article 10, §2.

Dans le cas de véhicules incomplets, la vente est autorisée mais l'immatriculation permanente ou la mise en service peut être refusée tant qu'ils demeurent incomplets.

2. Est interdite la livraison d'un véhicule des catégories M, N, O, T, C, R et S qui n'est pas en tous points conforme à la fiche de réception, à moins que, avant la livraison, il n'ait été convenu, par écrit, entre parties, que le véhicule considéré n'est pas destiné à être utilisé sur la voie publique.

3. Est interdite la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule des catégories M, N, O, T, C, R et S qui n'est pas en tous points conforme à la fiche de réception.

4. Est interdite la mise en circulation sur la voie publique des véhicules de construction spéciale visés à l'article 3, §4, point e, dont le type n'a pas fait l'objet d'un procès-verbal de dénomination ou qui ne correspond pas entièrement à celui repris à la documentation dont il est question à ce même point.

5. Les véhicules qui sont dispensés de l'obligation relative au certificat de conformité ne peuvent être immatriculés, vendus ou mis en service que s'ils sont conformes aux exigences techniques applicables au présent chapitre.

6. En ce qui concerne les véhicules produits en petites séries, le nombre de véhicules immatriculés, vendus ou mis en service au cours d'une seule année ne peut pas dépasser le nombre d'unités mentionné à l'annexe 34, partie A.

7. La livraison à l'état neuf par le constructeur ou son mandataire de véhicules certifiés conformes à un type de véhicule réceptionné et portant le numéro de la fiche de réception correspondant à ce type, doit se faire pendant une période de six ans à dater du premier jour du mois qui suit la délivrance de ladite réception.

Au-delà de la période de six ans, le type de véhicule est considéré comme ne répondant plus à la législation et toute livraison à l'état neuf de véhicules conformes à ce type est interdite. Si le constructeur désire maintenir la commercialisation d'un type de véhicules après la période de six ans, il doit solliciter une nouvelle réception basée sur la législation en vigueur à ce moment.

8. La mise en circulation à l'état neuf d'un véhicule conforme à un type de véhicule réceptionné doit avoir lieu au cours de la période de sept ans qui suit le premier jour du mois qui suit la délivrance de la fiche de réception se rapportant à ce type de véhicule.

9. La mise en circulation en Belgique à l'état usagé de véhicules importés qui sont âgés de plus de sept ans est autorisée pour autant qu'ils soient conformes à une fiche de réception et que la première mise en circulation à l'étranger ait eu lieu au cours d'une période de sept ans à dater du premier jour du mois qui suit la délivrance de cette fiche de réception.

10. Lorsque les circonstances le justifient, l'autorité compétente peut prolonger les délais prévus aux points 7, 8 et 9 d'une durée de deux ans.

Cette prolongation ne peut être accordée que sur demande soit du constructeur ou de son mandataire dans les cas visés par les points 7 et 8, soit du propriétaire ou de l'importateur dans les cas visés par le point 9.

11. La livraison et la première mise en circulation de véhicules ou de remorques sous un procès-verbal d'agréation délivré en vertu du règlement général annexé à l'arrêté du Régent du 22 mai 1947, ou sous une des listes annuelles qui étaient établies par l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure et reprenaient les voitures et voitures mixtes répondant aux dispositions de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947, sont admises dans les conditions énoncées aux points 1 et 5 à 8 du présent paragraphe pour autant qu'il s'agisse d'un véhicule répondant aux prescriptions du présent arrêté.

§2. Immatriculation, vente et mise en service de véhicules de fin de série

1. Afin de pouvoir écouler les stocks, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception CE par type n'est plus en cours de validité sont autorisées, pendant une période limitée seulement.

Le premier alinéa ne s'applique qu'aux véhicules se trouvant sur le territoire de la Communauté qui étaient couverts par une réception CE par type en cours de validité au moment de leur production, mais qui n'avaient pas été immatriculés ou mis en service avant que la validité de ladite réception n'expire.

(« 2. Il ne peut être recouru à la possibilité prévue au point 1 que dans les délais suivants :
a) en ce qui concerne les véhicules des catégories M, N et O, dans un délai de douze mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré s'il s'agit de véhicules complets et, dans un délai de dix-huit mois à compter de cette même date s'il s'agit de véhicules complétés ;
b) en ce qui concerne les véhicules des catégories T, C, R et S, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré s'il s'agit de véhicules complets et, dans un délai de trente mois à compter de cette même date s'il s'agit de véhicules complétés » - AR du 29 juillet 2019, art. 1er)

(« 3. Le constructeur qui souhaite bénéficier des dispositions du point 1 en fait la demande auprès de la Direction de l'Immatriculation des Véhicules de la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière du Service Public Fédéral Mobilité et Transports. La demande doit préciser les raisons techniques ou économiques qui empêchent ces véhicules de se conformer aux nouvelles exigences techniques.
Dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande, la Direction de l'Immatriculation des Véhicules de la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière du Service Public Fédéral Mobilité et Transports décide d'autoriser ou non l'immatriculation de ces véhicules sur le territoire et, dans l'affirmative, du nombre d'unités concernées.
En ce qui concerne les véhicules des catégories M, N, O complets ou complétés mis en service sous la procédure « fin de série », ces véhicules d'un même type sont limités à ceux pour lesquels un certificat de conformité valide a été délivré à la date ou après la date de fabrication et est resté valide pendant au moins trois mois après sa date de délivrance, mais a ultérieurement perdu sa validité en raison de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.
En ce qui concerne les véhicules des catégories T, C, R et S complets ou complétés, le nombre de véhicules de fins de série ne peut dépasser 10% du nombre de véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou vingt véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu » - AR du 29 juillet 2019, art. 1er, §2).

§3. Vente et mise en service de composants et d'entités techniques

1. La vente ou la mise en service de composants ou d'entités techniques n'est permise que si lesdits composants ou entités techniques satisfont aux exigences des actes réglementaires applicables et sont dûment marqués conformément à l'article 10§3.

2. Le point 1 n'est pas applicable dans le cas de composants ou d'entités techniques qui ont été spécialement fabriqués ou conçus pour des véhicules neufs ne relevant pas du présent chapitre.

3. Par dérogation au point 1, l'autorité compétente en matière de réception peut autoriser la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques lorsque ceux-ci ont été dispensés de l'application d'une ou de plusieurs dispositions d'un acte réglementaire en vertu de l'article 11 ou sont destinés à être installés sur des véhicules qui bénéficient de réceptions accordées en vertu des articles 12§1, 12§2 ou 13 qui se rapportent au composant ou à l'entité technique concernée.

4. Par dérogation au point 1 et sauf disposition contraire d'un acte réglementaire, la vente et la mise en service de composants ou d'entités techniques destinés à être installés sur des véhicules pour lesquels, au moment de leur mise en service, une réception CE par type n'était requise ni en vertu de la Directive ni en vertu de la directive 70/156/CEE, peut être autorisée par l'autorité compétente en matière de réception.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 15.

[[1] - Clauses de sauvegarde

§1. Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques conformes mais compromettant gravement la sécurité routière ou nuisant fortement à l'environnement ou à la santé publique

Si l'autorité compétente en matière de réception considère que de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques compromettent gravement la sécurité routière ou nuisent fortement à l'environnement ou à la santé publique bien qu'ils respectent les exigences applicables ou soient marqués d'une façon adéquate, l'immatriculation, l'autorisation de vente ou la mise en service de tels véhicules, composants ou entités techniques peuvent être refusées, pendant six mois au maximum.

Dans de tels cas, l'autorité compétente en matière de réception en informe immédiatement le constructeur, les autres Etats membres et la Commission européenne, en motivant sa décision et en indiquant en particulier si elle découle :

- de lacunes dans les actes réglementaires applicables, ou

- de l'application incorrecte des exigences applicables.

§2. Véhicules, systèmes, composants ou entités techniques non conformes au type réceptionné

1. Si l'autorité compétente ayant octroyé une réception CE par type constate que de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type qu'elle a réceptionné, elle prend les mesures nécessaires, y compris, le cas échéant, le retrait de la réception par type, pour faire en sorte que les véhicules, systèmes, composants ou, selon le cas, entités techniques produits soient mis en conformité avec le type réceptionné.

L'autorité compétente en matière de réception communique les mesures prises à ses homologues des autres Etats membres.

2. Aux fins du point 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur la fiche de réception CE par type ou dans le dossier de réception sont considérées comme constituant un cas de non-conformité au type réceptionné.

Un véhicule ne peut être considéré comme non conforme au type réceptionné lorsqu'une marge de tolérance est permise par les actes réglementaires applicables et que cette marge de tolérance est respectée.

3. Si l'autorité compétente en matière de réception établit que de nouveaux véhicules, composants ou entités techniques accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type réceptionné, elle peut demander à l'Etat membre ayant accordé la réception CE par type de vérifier si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques en production continuent d'être conformes au type réceptionné.

A la réception d'une demande en ce sens, l'autorité en matière de réception prend les mesures qui s'imposent dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande.

4. L'autorité compétente en matière de réception demande à l'Etat membre ayant accordé la réception par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les véhicules en production soient mis à nouveau en conformité avec le type réceptionné dans les cas suivants :

a) en ce qui concerne la réception CE par type de véhicule, lorsque la non-conformité d'un véhicule est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique;

b) en ce qui concerne la réception par type multiétape, lorsque la non-conformité d'un véhicule complété est due exclusivement à la non-conformité d'un système, d'un composant ou d'une entité technique faisant partie intégrante du véhicule incomplet, ou du véhicule incomplet lui-même.

A la réception d'une demande en ce sens, l'autorité en matière de réception prend les mesures qui s'imposent, au besoin en coopération avec l'autorité compétente en matière de réception qui a formulé la demande, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les six mois suivant la date de la demande. Lorsqu'une non-conformité est établie et que c'est l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception CE par type du système, du composant, de l'entité technique ou du véhicule incomplet en question, elle prend les mesures prévues au point 1.

5. Les autorités compétentes en matière de réception informent ses homologues des autres Etats membres, dans un délai de vingt jours ouvrables, du retrait d'une réception CE par type et des motifs qui le justifient.

§3. Vente et mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels

1. La vente, l'offre de vente ou la mise en service de pièces ou d'équipements susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale n'est permise que si lesdites pièces ou équipements ont été autorisés par une autorité compétente en matière de réception conformément aux points 5 à 9.

2. Les pièces ou équipements qui font l'objet de l'autorisation visée au point 1 figurent sur la liste figurant à l'annexe 35. La décision d'autorisation est précédée d'une évaluation reprise dans un rapport et se doit de maintenir un juste équilibre entre les éléments suivants :

a) l'existence d'un risque grave pour la sécurité ou la performance environnementale des véhicules équipés des pièces ou des équipements concernés; et

b) l'incidence sur les consommateurs et les fabricants de pièces et d'équipements de rechange de l'application éventuelle au titre du présent article d'une exigence d'autorisation pour les pièces ou les équipements concernés.

3. Le point 1 n'est pas applicable aux pièces ou aux équipements d'origine qui sont couverts par une réception par type de système en rapport avec un véhicule, ni aux pièces ou aux équipements qui ont fait l'objet d'une réception par type en application des dispositions d'un des actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26, excepté dans les cas où ces réceptions portent sur d'autres aspects que ceux visés au paragraphe 1. Le point 1 n'est pas applicable aux pièces ou aux équipements fabriqués uniquement pour des véhicules de course non destinés à un usage sur le réseau routier public. Dans le cas où des pièces ou des équipements mentionnés à l'annexe 35 ont un double usage, pour la course et pour la route, ces pièces ou équipements ne peuvent être vendus ou proposés à la vente au grand public pour être utilisés dans des véhicules routiers que s'ils satisfont aux exigences du présent article.

4. Les exigences en question comprennent des prescriptions portant sur la sécurité, la protection de l'environnement et, le cas échéant, les normes d'essai. Elles peuvent être définies sur la base des actes réglementaires mentionnés à l'annexe 26 ou développées selon les progrès des technologies en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'essai, ou bien, si c'est un moyen approprié d'atteindre les objectifs fixés pour la sécurité ou l'environnement, elles peuvent consister en une comparaison de la pièce ou de l'équipement concerné avec les performances à l'égard de l'environnement ou de la sécurité du véhicule d'origine ou d'une des pièces de ce véhicule, selon le cas.

5. Aux fins de l'application du point 1, le fabricant de pièces ou d'équipements présente à l'autorité compétente en matière de réception un rapport d'essai élaboré par un service technique désigné, qui certifie que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences visées au point 4. Le fabricant ne peut introduire qu'une seule demande par type et par pièce et qu'auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception.

La demande mentionne les informations concernant le fabricant des pièces ou des équipements, le type, le numéro d'identification et le numéro des pièces ou des équipements pour lesquels une autorisation est demandée ainsi que le nom du constructeur du véhicule, le type de véhicule et, s'il y a lieu, l'année de construction ou toute autre information permettant l'identification du véhicule dans lequel lesdits pièces ou équipements sont destinés à être installés.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception estime, compte tenu du rapport d'essai et des autres éléments de preuve, que les pièces ou équipements concernés remplissent les critères visés au point 4, elle délivre un certificat au fabricant. Ce certificat permet que les pièces ou équipements soient vendus, offerts à la vente ou installés sur des véhicules en Belgique, sous réserve de l'application du point 8, deuxième alinéa.

6. Chaque pièce ou partie d'équipement autorisée en vertu du présent article doit recevoir un marquage approprié.

7. Le fabricant informe sans délai l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré le certificat de toute modification ayant une incidence sur les conditions auxquelles ledit certificat a été délivré. Cette autorité détermine si le certificat doit être réexaminé, s'il y a lieu de délivrer un nouveau certificat et si de nouveaux essais s'imposent.

Le fabricant est tenu de garantir que les pièces et équipements sont produits et continuent à être produits dans le respect des conditions auxquelles le certificat a été délivré.

8. Avant de délivrer une autorisation, l'autorité compétente en matière de réception s'assure de l'existence de modalités et de procédures adéquates permettant de garantir un contrôle efficace de la conformité de la production.

Lorsque l'autorité compétente en matière de réception considère que les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies, elle demande au fabricant de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les pièces ou équipements soient à nouveau conformes. Au besoin, cette autorité retire l'autorisation.

9. Tout désaccord avec un ou des Etats membres concernant les certificats visés au point 5 est signalé à la Commission européenne.

§4. Rappel de véhicules

1. Un constructeur auquel a été octroyée une réception CE par type de véhicule et qui, en application des dispositions d'un acte réglementaire ou de la directive 2001/95/CE, est obligé de rappeler des véhicules déjà vendus, immatriculés ou mis en service au motif qu'un ou plusieurs systèmes, composants ou entités techniques installés sur le véhicule, qu'ils aient ou non été dûment réceptionnés conformément à la Directive, risquent de compromettre gravement la sécurité routière, la santé publique ou la protection de l'environnement, en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception du véhicule.

2. Le constructeur propose à l'autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de neutraliser le risque visé au point 1. Cette autorité communique sans tarder les mesures proposées à ses homologues des autres Etats membres.

3. Si les mesures sont jugées insuffisantes par les autorités concernées ou n'ont pas été mises en oeuvre dans un délai assez court, l'autorité en matière de réception en informe sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception CE par type de véhicule.

L'autorité compétente en matière de réception informe ensuite le constructeur. Si l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception CE par type n'est pas satisfaite des mesures du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception prend tous les mesures de protection qui s'imposent, y compris le retrait de la réception CE par type de véhicule lorsque le constructeur s'abstient de proposer et de mettre en oeuvre des mesures de correction efficaces. En cas de retrait de la réception CE par type de véhicule, l'autorité compétente en matière de réception informe le constructeur, ses homologues des autres Etats membres ainsi que la Commission européenne, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent, dans un délai de vingt jours ouvrables.

4. Le présent article est également applicable aux pièces qui ne font pas l'objet d'une exigence en vertu d'un acte réglementaire.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 16.

[[1] - Communication d'informations techniques

§1. Informations destinées aux utilisateurs

1. Le constructeur ne peut pas communiquer d'informations techniques relatives aux éléments prévus au présent chapitre ou dans les actes réglementaires énumérés à l'annexe 26 qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.

2. Lorsqu'un acte réglementaire le prévoit spécifiquement, le constructeur met à la disposition des utilisateurs toutes les informations utiles ainsi que les instructions nécessaires décrivant les éventuelles conditions particulières ou restrictions d'utilisation concernant un véhicule, un composant ou une entité technique.

Ces informations sont, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, dans un document justificatif approprié, tel que le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien.

§2. Informations destinées aux fabricants de composants et d'entités techniques

1. Le constructeur du véhicule met à la disposition des fabricants de composants ou d'entités techniques tous ces éléments, y compris, le cas échéant, les dessins répertoriés expressément dans l'annexe ou l'appendice d'un acte réglementaire et qui sont nécessaires à la réception CE par type de composants ou d'entités techniques ou à l'obtention d'une autorisation en application de l'article 15 §3.

Le constructeur du véhicule peut exiger des fabricants de composants ou d'entités techniques un accord contraignant en vue de préserver la confidentialité de toute information qui ne relève pas du domaine public, notamment celles liées aux droits de propriété intellectuelle.

2. En sa qualité de détenteur d'une fiche de réception CE par type prévoyant, conformément à l'article 7, paragraphe 4, point 4 des restrictions d'utilisation ou des conditions particulières d'installation, ou les deux, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit toutes les informations détaillées en la matière au constructeur du véhicule.

Lorsqu'un acte réglementaire le prévoit, le fabricant de composants ou d'entités techniques fournit avec les composants ou entités techniques des instructions concernant les restrictions d'utilisation ou les conditions particulières d'installation, ou les deux.][1]

---

(1)(AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 16 *bis* .

[[1]- Notification des décisions et des voies de recours. Toute décision prise en vertu des dispositions du présent chapitre et toute décision portant refus ou retrait d'une réception CE par type, refus d'une immatriculation ou interdiction de vente est dûment motivée. Une telle décision est notifée à l'intéressé avec indication des voies de recours qui lui sont ouvertes et des délais dans lesquels il peut en faire usage.] [1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Art. 16 *ter* .

[[1] - Services techniques

§1. Agrément des services techniques

1. Le Ministre compétent pour la circulation routière agrée les services techniques.

2. Les services techniques effectuent eux-mêmes ou supervisent les essais requis pour la réception ou les inspections mentionnées dans le présent arrêté ou dans un acte réglementaire énumérés à l'annexe 26, sauf lorsque d'autres procédures sont expressément autorisées.

Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été dûment désignés.

3. Les services techniques relèvent d'au moins une des quatre catégories d'activités définies ci-après, en fonction de leur domaine de compétence :

a) catégorie A : les services techniques qui effectuent dans leurs propres installations les essais visés au présent chapitre et par les actes réglementaires énumérés à l'annexe 26;

b) catégorie B : les services techniques qui supervisent les essais visés par le présent chapitre et par les actes réglementaires énumérés à l'annexe 26, effectués dans les installations du constructeur ou dans celles d'un tiers;

c) catégorie C : les services techniques qui évaluent et vérifient régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour veiller à la conformité de la production;

d) catégorie D : les services techniques qui supervisent ou effectuent les essais ou les inspections dans le cadre de la surveillance de la conformité de la production.

4. L'agrément peut être accordé à un service technique pour une ou plusieurs catégories d'activités (A, B, C ou D) en fonction de ses domaines de compétence.

5. Pour être agréé en tant que service technique, le service technique doit : remplir les conditions suivantes :

1° s'il réalise les essais dans ses propres locaux, disposer de l'infrastructure appropriée, en particulier disposer des locaux adéquats et du matériel approprié;

2° disposer du personnel technique en nombre suffisant pour effectuer les activités demandées et en assurer la continuité;

3° posséder le personnel ayant les compétences voulues et les connaissances techniques spécifiques pour les activités demandées. Il doit posséder la formation, les aptitudes et les connaissances ainsi qu'une expérience professionnelle suffisante dans les activités techniques concernées. Il doit aussi se tenir informé des développements les plus récents de la matière techniques et des règlementations en vigueur.

4° respecter les conditions énumérées à l'appendice 1 de l'annexe 27 de l'arrêté royal pour les activités menées. Toutefois, cette obligation n'est pas applicable à la dernière étape d'une procédure de réception par type multiétape telle que visée à l'article 13, paragraphe 8.

5° s'engager à communiquer immédiatement à l'administration toute modification intervenant après l'octroi de l'agrément et les rapports d'évaluation intermédiaires des organismes d'accréditation;

6° autoriser les agents de l'administration à avoir accès aux documents et aux locaux pour exercer leur contrôle sur la capacité des services techniques à exercer les activités demandées.

6. L'autorité compétente en matière de réception peut agir en qualité de service technique pour une ou plusieurs des activités visées au point 3.

7. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci peut être désigné en tant que service technique pour les activités relevant de la catégorie A en ce qui concerne les actes réglementaires énumérés à l'annexe 37.

§2. Evaluation des compétences des services techniques

1. L'évaluation des compétences visées au §1 sont attestées par un rapport d'évaluation établi par l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques. Il peut notamment s'agir d'un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation.

2. L'évaluation sur laquelle est fondé le rapport visé au point 1 est réalisée conformément aux dispositions de l'appendice 2 de l'annexe 27, points 5 à 9.

Le rapport d'évaluation fait l'objet d'une révision après une période de trois ans au maximum.

3. L'autorité compétente en matière de réception qui agit en qualité de service technique fait la preuve de sa conformité au moyen de documents probants.

Cela comprend notamment une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants de l'activité sur laquelle porte l'évaluation.

4. Un constructeur ou un sous-traitant agissant pour le compte de celui-ci, désigné en tant que service technique, se conforme aux dispositions pertinentes du présent article.

§3. Procédure d'agrément

1. La demande d'agrément est introduite auprès de l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques.

La demande est accompagnée des pièces établissant le respect des conditions énumérées au §1, point 5, ainsi que des documents requis par l'annexe 27, appendice 2, point 4.1.

2. La demande est examinée par l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques. Cet examen est basé sur le rapport d'évaluation visé au §2, point 1, ainsi que sur toute visite sur place jugée nécessaire.

A défaut pour le service technique d'avoir constitué, dans un délai d'un an à dater de l'introduction de la demande d'agrément, un dossier complet, tel que défini au point 1 alinéa 2, l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques peut clôturer le dossier.

L'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques informe le service technique que son dossier est clôturé.

3. L'agrément est délivré pour une période de 5 ans.

4. Le Ministre compétent pour la circulation routière attribue un numéro d'agrément à chaque service technique agréé.

5. L'octroi de l'agrément est publié au *Moniteur belge* .

6. L'autorité compétente en matière de réception des véhicules notifie la décision d'agrément à la Commission européenne. Pour chaque service technique agréé, elle communique la dénomination, l'adresse, y compris l'adresse électronique, les personnes responsables ainsi que la catégorie d'activités. Elle notifie à la Commission européenne toute modification ultérieure de ces données.

7. L'acte de notification précise pour quels actes réglementaires les services techniques ont été désignés.

8. Un service technique ne peut exercer les activités pour lesquelles il est agréé que s'il a été préalablement notifié à la Commission européenne.

§4. Renouvellement de l'agrément

L'agrément peut être renouvelé.

Les dispositions du §3, point 1, sont applicables à la demande de renouvellement de l'agrément.

La demande de renouvellement doit être introduite au plus tard six mois avant la date d'expiration de la validité de l'agrément.

En tout état de cause le service technique informe l'autorité compétente en matière d'évaluation de son intention de solliciter ou non le renouvellement de l'agrément, au plus tard six mois avant la date d'expiration de la validité de l'agrément en cours.

L'autorité compétente en matière de réception des véhicules notifie la décision de renouvellement de l'agrément à la Commission européenne.

§5. Extension de l'agrément

Toute demande d'extension de l'agrément d'un service technique doit être introduite selon la procédure décrite au §3.

Les dispositions du §3, point 1 sont applicables à la demande d'extension de l'agrément.

L'autorité compétente en matière de réception des véhicules notifie la décision d'extension de l'agrément à la Commission européenne.

§6. Renonciation à l'agrément

Chaque service technique peut renoncer à tout moment à son agrément, partiellement ou totalement, moyennant un préavis de six mois, en notifiant la renonciation, par lettre recommandée, à l'autorité compétente en matière d'évaluation.

L'autorité compétente en matière de réception des véhicules notifie la décision de renonciation de l'agrément à la Commission européenne.

§7. Retrait de l'agrément

1. Lorsqu'un service technique ne remplit plus les conditions d'agrément fixées par le présent arrêté, le Ministre compétent pour la circulation routière peut retirer l'agrément.

2. L'autorité compétente en matière de réception notifie la décision de retrait de l'agrément à la Commission européenne.

§8. Frais d'agrément

Les frais liés à l'octroi, au renouvellement et à l'extension de l'agrément, en ce compris les frais relatifs à la constitution du dossier, les frais de délivrance de tout document afférent à la procédure d'agrément et les frais d'administration et de contrôle des agréments délivrés, dont le montant est fixé par Nous, sont à charge du demandeur.][1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-04-14/25, art. 4, 041; En vigueur : 29-04-2009 ou plus tard, selon les catégories)

Chapitre 3
Affectation et chargement.

Art. 17.
(AR 2003-03-17/34, art. 5, 026; ED : 01-05-2003) §1. Seuls les véhicules automobiles des catégories M1, M2 et M3 tels que définis à l'article 1 du présent arrêté et agréés conformément aux spécifications techniques propres à ces catégories peuvent être affectés au transport de personnes.

§2. Le transport de personnes au moyen de remorques autres que celles utilisées à l'usage exclusif des forains et propres à cette profession est interdit.

§3. Le transport de personnes dans la partie arrière de plain-pied des véhicules à soufflet est admis.

§4. Pour l'application des dispositions des §§1 et 2, ne sont pas considérées comme personnes transportées :

1° celles transportées au cours des prestations de service, pour autant que les prescriptions du Règlement Général pour la Protection du Travail (RGPT) y relatives soient respectées et que leur nombre non compris le conducteur ne soit pas supérieur à huit, et pour autant que ces personnes soient transportees par des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1999. Pour ces véhicules, l'emplacement réservé aux bagages ou aux marchandises doit être séparé par une cloison partielle ou totale de celui réservé aux personnes;

2° les personnes prenant place dans la cabine de conduite d'un véhicule non agréé pour le transport de personnes et prévu pour la lutte contre l'incendie pour autant que leur nombre, non compris le conducteur, ne soit pas supérieur à dix;

3° les véhicules des catégories N2 et N3 à double ou triple cabine peuvent également transporter des personnes avec un maximum de 8 personnes, non compris le conducteur, à condition que les cabines soient complètement indépendantes de la zone de chargement;

[[1]4° les véhicules de catégorie T et C et les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier peuvent aussi transporter un convoyeur, à la condition que la cabine du conducteur soit équipée d'un siège spécialement prévu à cet effet.][1]

§5. Les services publics ou privés, rémunérés ou gratuits de transport de personnes doivent être effectués par des véhicules de la catégorie M.

§6. Les vehicules des catégories N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 sont affectés au transport de marchandises.

---

(1)(AR 2013-07-10/38, art. 2, 056; En vigueur : 01-09-2013)

Art. 18.
Chargement des véhicules. Généralités.

§1. Aucun véhicule dont le poids en charge est supérieur à son poids (maximal) autorisé ne peut se trouver sur la voie publique. (AR 12-12-1975, art. 45)

(§2. Sans préjudice des dispositions de l'article 32 du présent arrêté, aucun véhicule ne peut se trouver sur la voie publique lorsque le poids au sol sous chacun des essieux ou, éventuellement, le poids maximal au point d'appui, dépasse de plus de 5 p.c. le maximum pour lequel il a été agréé.) (AR 12-12-1975, art. 8)

§3. Les organismes agréés par le Ministre des Communications pour l'inspection automobile doivent indiquer sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat de visite, le poids (maximal) autorisé du véhicule. Pour les véhicules d'un poids (maximal) autorisé de plus de 2.500 kg, il est, en plus mentionné les poids maximaux au sol sous les essieux et, éventuellement, le poids maximal au point d'appui. (AR 12-12-1975, art. 45)

Cette disposition n'est applicable qu'aux véhicules soumis aux vérifications prévues à l'article 23 du présent arrêté.

(§4. Des dispositifs destines à porter des bicyclettes et fauteuils roulants peuvent être montés à l'arrière des véhicules, à condition:

- de ne pas dépasser, chargement compris, l'arrière du véhicule de plus d'un mètre;

- de servir uniquement au transport de bicyclettes et fauteuils roulants) (AR 1991-09-23/30, art. 1, 012; ED : 01-10-1991)

Art. 19.
Chargement des véhicules construits pour le transport de choses.

§1. Les organismes agréés par le Ministre des Communications pour l'inspection automobile doivent mentionner, sur le certificat de visite, la tare du véhicule et la charge utile.

(Pour autant que, lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique, la tare de celui-ci ne diffère pas de celle mentionnée au certificat de visite, cette charge utile est le poids (maximal) du chargement qui peut être chargé et transporté au moyen du véhicule, compte tenu des dispositions de l'article 18.) (AR 14-01-1971, art. 12) (AR 12-12-1975, art. 45)

§2. Le conducteur d'un vehicule automobile doit être efficacement protégé contre tout déplacement du chargement.

§3. Tout véhicule d'un poids (maximal) autorisé de plus de 7.000 kg et affecté au transport de chargements consistant en poutres, tubes, poutrelles, tôles d'acier, rouleaux, fûts et tonneaux, troncs d'arbres ou objets similaires, susceptibles d'écraser ou de perforer dangereusement la cabine du véhicule sous l'effet d'une décélération brutale, doit :

1. posséder des dispositifs d'arrimage adéquats, en nombre suffisant pour immobiliser avec securité ces chargements; (AR 12-12-1975, art. 45)

2. être équipé d'un écran protecteur distinct de la cabine et protégeant efficacement celle-ci contre tout déplacement du chargement. Il doit être placé entre la cabine et le chargement et être fixe directement au châssis ou à la paroi avant de la plateforme de chargement. (Toutefois, pour les véhicules articulés, à l'exception des triqueballes, l'écran doit être fixé directement a la partie avant de la semi-remorque.) (AR 29-03-1974, art. 1)

Cet écran peut être amovible.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules spécialement autorisés à effectuer des transports d'objets indivisibles, sous reserve que leur vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 25 km/h.

(§4. Chaque véhicule utilisé pour le transport de choses doit être pourvu d'un nombre suffisant de points d'ancrage, adaptes au chargement.

Ces points d'ancrage doivent pouvoir résister à une force minimale de :

1° 400 daN pour un véhicule ayant une MMA (= 3,5 t;

2° 800 daN pour un véhicule ayant une MMA) 3,5 t et (= 7,5 t;

3° 1000 daN pour un véhicule ayant une MMA) 7,5 t et (= 12 t;

4° 2000 daN pour un véhicule ayant une MMA) 12 t.

§5. Les dispositions du §4 ne s'appliquent pas :

1° aux véhicules autorisés spécifiquement pour le transport d'objets indivisibles, pour autant que la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 25 km/h;

2° aux véhicules lents utilisés à des fins agricoles;

3° aux véhicules et aux combinaisons de véhicules utilisées exclusivement par les forains et propres à cette profession.

En outre, ces dispositions sont exclusivement d'application à partir du 1er mai 2008 pour les nouvelles réceptions par type et à partir du 1er mai 2009 pour les véhicules nouvellement mis en circulation et pour les véhicules transformés après cette date.) (AR 2007-04-27/33, art. 7, 035; ED : 01-06-2007)

Art. 20.
(AR 14-01-1971, art. 13) Chargement des véhicules construits pour le transport de personnes.

(§1. Pour les véhicules automobiles construits pour le transport des personnes, à l'exclusion des voitures et voitures mixtes utilisées à des transports gratuits non assimilés à des transports rémunérés, les organismes agréés par le Ministre des Communications pour l'inspection automobile mentionnent sur le certificat de visite, le nombre maximum de personnes admis en application des dispositions réglementaires.

Le poids de chaque personne pouvant être transportée, y compris le conducteur, est estimé a 75 kg. Toutefois, pour les minibus, autobus ou autocars, non munis d'une soute à bagages ou d'un porte-bagages sur le toit, ce poids est ramené à 70 kg. Il en est de même pour les autocars munis d'un porte-bagages sur le toit ou d'une soute à bagages, qui sont affectés au transport public d'autobus, à condition qu'il n'y ait pas de bagages sur le porte-bagages situé sur le toit ni dans la soute à bagages.

(Le nombre total de personnes transportées ne peut excéder celui mentionné sur le certificat de visite. (...).) (AR 12-12-1975, art. 9) (AR 1998-12-15/32, art. 5, 1°, 017; ED : 01-01-1999) (AR 2002-12-18/32, art. 13, 025; ED : 01-09-2003 et 01-09-2005, voir AR 2002-12-18/32, art. 15)

(Pour les véhicules automobiles de camping mis en service pour la première fois à partir du 1er janvier 1986, en tant que véhicule automobile de camping, la masse de chaque personne transportée est fixée à 100 kg (70 kg + 30 kg de bagages). La masse d'un enfant âgé de moins de 13 ans est fixée à 70 kg (40 kg + 30 kg de bagages).) (AR 16-11-1984, art. 7)

§2. Sous réserve des dispositions du §1er, aucun de ces véhicules ne peut se trouver sur la voie publique lorsque le nombre de personnes indiqué au certificat de visite est dépasse. Ces véhicules, à l'exclusion de ceux affectés à la location de voitures avec ou sans chauffeur, doivent porter à l'extérieur l'indication du nombre de voyageurs mentionné au certificat de visite.

Cette indication, en chiffres d'au moins 30 mm de hauteur, suivi des lettres " PL ", doit être visible par les personnes accédant au véhicule.

§3. Pour les véhicules affectés au transport simultané de personnes et de choses, l'emplacement réservé aux bagages ou marchandises doit être séparé par une cloison partielle ou totale de celui réservé aux voyageurs.

(§4. En ce qui concerne les véhicules affectés au transport de personnes, les rapports d'identification ou les certificats de visite sont complétés par les données qui sont déterminées par le Ministre qui a le Controle technique dans ses attributions ou par son délégué.) (AR 1998-12-15/32, art. 5, 2°, 017; ED : 01-01-1999)

Art. 21.

Poids (maximal) autorisé des trains de véhicules. (AR 12-12-1975, art. 45)

(§1. Sans préjudice des dispositions visées aux articles 18, 32, 32bis et 47 du présent arrêté, la masse en charge d'un train de véhicules ne peut dépasser la masse maximale autorisée du train fixée au procès-verbal d'agréation relatif au véhicule tracteur.

Cette disposition ne s'applique pas aux trains constitués occasionnellement à l'occasion d'un dépannage.) (AR 16-11-1984, art. 8)

(§2. *a)* Dispositions applicables aux voitures et voitures mixtes.

1° La masse en charge d'une remorque ne peut dépasser la masse maximale remorquable autorisée. Cette valeur est calculée en soustrayant de la masse maximale autorisée du train, la masse maximale autorisée du vehicule tracteur.

2° La masse maximale autorisée de la remorque ne peut être supérieure à la moitié de la tare du véhicule tracteur, augmentée de 75 kg, s'il s'agit d'une remorque non freinée.

3° La masse maximale remorquable autorisée ne peut être supérieure à 75 % de la masse maximale autorisée du véhicule tracteur s'il s'agit d'une remorque munie d'un dispositif de freinage dit par inertie, c'est-à-dire utilisant les forces provoquées par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur.

b) Dispositions particulières applicables aux voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes dont le procès-verbal d'agrément prévoit une masse maximale remorquable autorisée.

1° La masse en charge d'une remorque ne peut dépasser la masse maximale remorquable autorisée du véhicule tracteur, fixée au procès-verbal d'agrément.

2° La masse maximale autorisée d'une remorque non freinée ne peut être supérieure à la moitié de la tare du véhicule tracteur, augmentée de 75 kg.

3° La masse maximale remorquable autorisée ne peut être supérieure à la masse maximale autorisée du véhicule tracteur si la remorque est munie d'un dispositif de freinage par inertie. Toutefois, si le véhicule tracteur est pourvu de quatre roues motrices et d'un châssis séparé de la carrosserie, la masse maximale remorquable autorisée ne peut être supérieure à la masse maximale autorisée du véhicule tracteur multipliée par 1,2.

(§3. Les organismes agréés par le Ministre des Communications pour l'inspection automobile doivent mentionner sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat de visite du véhicule tracteur le poids (maximal) autorisé du train de véhicules (et la masse maximale remorquable autorisée lorsque cette valeur est prevue au procès-verbal d'agrément). (AR 12-12-1975, art. 45) (AR 13-09-1985, art. 5)

Lorsque la voiture ou voiture mixte ne peut être utilisée pour la traction d'une remorque, la mention " Nihil " sera reprise à la case réservée à l'indication du poids (maximal) autorisé du train de véhicules.) (AR 14-01-1971, art. 14) (AR 12-12-1975, art. 45)

(§4. Les dispositions du §3 ne sont applicables qu'aux véhicules soumis aux vérifications prévues à l'article 23 du présent arrêté.) (AR 14-01-1971, art. 14)

Art. 22.
(AR 12-12-1975, art. 11) Obligation des detenteurs.

Dès que par une circonstance quelconque, les indications visées aux articles 18, §3, 19, §1er, 20, §1er, et 21, §3, ne figurent plus à l'un au moins des documents qui y sont mentionnés, le détenteur du véhicule ou du train de véhicules doit, dans les dix jours, faire apporter ces indications sur un de ces documents par l'organisme compétent agréé par le Ministre des Communications pour l'inspection automobile.

Cette disposition n'est applicable qu'aux véhicules soumis aux vérifications prévues à l'article 23 du présent arrêté.

Chapitre 4
Contrôle technique.

Art. 23.

(AR 1998-12-15/32, art. 6, 017; ED : 01-01-1999) §1er. Les véhicules mis en circulation sont soumis à des contrôles en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

Les contrôles sont effectués par les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du controle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Les organismes agréés sont habilités à percevoir des redevances destinées à couvrir les frais qui résultent des contrôles visés à l'alinéa 1er, ainsi que les frais administratifs y relatifs.

§2. (Contrôles à effectuer :

A. [[1]Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 15 et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.][1]

B. Efficacité de freinage des véhicules en charge.

1. [[3]Pour les véhicules dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3,5 tonnes, l'efficacité de freinage à la MMA est évaluée lors des contrôles prévus à l'annexe 15, point B1.][3]

2. [[3]L'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA d'un véhicule est effectuée soit en utilisant la méthode RD, qui évalue la force de freinage en fonction de la pression du cylindre, soit par mesure directe de la force de freinage.][3]

3. [[3] L'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA en utilisant la méthode RD est :

a) autorisée pour les véhicules présentés avec un système de freinage à air comprimé qui satisfait au moins aux dispositions de la Directive européenne 71/320/EEG, telle que modifiée par la Directive 79/489 /EEG, ou au Règlement n° 13 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU);

b) obligatoire pour les véhicules visés ci-avant qui, pour des raisons d'hygiène et/ou de sécurité, ne peuvent pas être présentés avec un chargement;

c) La mesure RD obligatoire du point b n'est pas applicable aux véhicules dont la réception par type a eu lieu avant le 1er octobre 1981. Ces véhicules ne sont pas soumis à l'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA. Les forces de freinage et le déséquilibre de freinage sont mesurés dans l'état de présentation de ces véhicules.][3]

4. [[3] Pour la méthode RD, il faut prendre en compte une pression du cylindre qui doit être portée à une limite de blocage d'au moins 2 bars.

Celle-ci peut être atteinte en appliquant en station de contrôle technique un système de simulation de charge, ou en présentant le véhicule en charge partielle.

Présenter le véhicule en charge partielle n'est pas applicable aux véhicules mentionnés sous 3 b) et c).][3]

5. [[3] Les mesures directes de la force de freinage sont autorisées si:

- la masse du véhicule, en charge ou non, tel qu'il est présenté, s'élève à au moins 2/3 de la MMA;

- il s'agit d'un véhicule destiné au transport de personnes.][3]

6. [[3] Prises de pression

a) Les véhicules visés au point 3 dont les prises de pression d'origine :

- ne sont pas aisément accessibles à partir du plancher de travail peuvent être équipés de répliques permanentes ou temporaires;

- ne sont pas aisément accessibles à partir de la fosse d'inspection, sont équipés de répliques permanentes ou temporaires;

b) Les répliques des prises de pression sont placées à l'extérieur gauche du véhicule et le plus près possible des points d'origine. La distance entre chaque réplique est d'au moins 80 mm.

c) Les répliques des prises de pression sont conformes à la clause 4 de la norme ISO 3583-1984.

d) Les répliques des prises de pression fixées à demeure et qui sont raccordées en permanence au circuit de freinage font partie de celui-ci et sont placées par le constructeur ou par un atelier agréé par lui.

e) Les répliques temporaires ne font pas partie du système de freinage et sont raccordées aux prises de pression d'origine. Les conduites de freinage utilisées à cet effet sont d'un type agréé et ont un diamètre extérieur inférieur à 10 mm.

Les répliques temporaires sont placées par l'utilisateur du véhicule avant la visite au contrôle technique et enlevées peu après cette visite.

f) Les prises de pression ou leurs répliques doivent être accessibles, fonctionnelles et propres.

g) Les connexions temporaires doivent être fixées de telle manière qu'elles ne gênent pas le bon fonctionnement du véhicule.

*h)*Au-dessus de chaque prise de pression, les indications PCi ou PCi, j, k sont apportées de façon claire et ineffaçable, avec une hauteur de lettre minimale de 10 mm. Les signes i ou i, j, k indiquent respectivement l'ordre, de l'avant vers l'arrière, de l'essieu ou des essieux desservis par la prise de pression.][3]

7. [[3] Plaquette de contrôle et de réglage.

a) Lors du contrôle, le conducteur indique l'emplacement de la plaquette de contrôle et de réglage du dispositif automatique de réglage de la force de freinage en fonction de la charge (ALB). La plaquette est apposée par le constructeur à un endroit bien visible, et mentionne les données minimales exigées à l'annexe II de la Directive européenne 71/320/CEE.

b) Pour les véhicules sans ALB avec commande mécanique ou pneumatique, tels que les véhicules équipés d'un système de freinage électronique (EBS) par exemple, la pression minimale garantie pour l'extrapolation est renseignée soit au moyen d'une plaquette fixée sur le véhicule, soit éventuellement sur la fiche technique.

*c)*Quelle que soit la plaquette, ces indications doivent être et demeurer clairement lisibles et ne peuvent pas entraîner de confusions.][3]

[[3]...][3][[3]...][3]

C. Sauf dans les cas repris au point B., les véhicules sont présentés à vide.

D. Le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou son délégué fixe les modalités relatives aux divers contrôles à effectuer.) (AR 2003-03-17/34, art. 6, 029; ED : 01-10-2005)

§3. Les frais des contrôles sont à charge du titulaire du véhicule.

§4. Les organismes agréés affichent dans chacune de leurs stations de contrôle toutes les redevances qu'ils sont habilités à percevoir.

Les paiements se font au comptant.

§5. Le véhicule est présenté à l'initiative du titulaire dans une des stations de contrôle des organismes agréés.

Toutes les revisites ont lieu dans la station de contrôle où la visite complète a eu lieu.

§6. Les véhicules doivent se trouver dans un etat de propreté tel que le contrôle des éléments ne soit pas entravé.

En outre, ils ne sont pas munis de chaînes antidérapantes (...). (AR 2003-03-17/34, art. 6, 026; ED : 01-05-2003)

Le contrôle est arrêté lorsque des fuites de carburant ou de gaz sont constatées.

Le conducteur se conforme aux indications qui lui sont fournies en vue de permettre le contrôle de son véhicule.

§7. A l'occasion de ces contrôles et pour autant que le véhicule doive être pourvu de ces documents, celui qui présente le véhicule au contrôle remet le dernier certificat de visite ainsi que la vignette de contrôle à l'organisme agréé et présente les documents suivants :

1° le certificat d'immatriculation;

2° [[2]le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen; les véhicules importés précédemment immatriculés dans un autre Etat membre de l'Union européenne ne sont toutefois pas soumis à l'obligation de production du certificat de conformité. Si le certificat d'immatriculation de ces véhicules est illisible ou incomplet conformément à l'annexe 1re de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, le certificat de conformité peut être sollicité. L'absence de certificat de conformité ne pourra toutefois pas donner lieu à une sanction][2];

3° le rapport d'identification ou la fiche technique;

[[1]4° le document intitulé " Inspection visuelle du véhicule;][1]

[[4]5° Le certificat d'assurance, délivré en vertu de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.][4]

---

(1)(AR 2011-06-01/01, art. 1, 052; En vigueur : 14-08-2011)

(2)(AR 2013-09-06/08, art. 2, 058; En vigueur : 30-09-2013)

(3)(AR 2013-10-18/24, art. 3, 059; En vigueur : 05-12-2013)

(4)(AR 2013-10-18/24, art. 4, 059; En vigueur : 05-12-2013)

Art. 23 *bis* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 7; ED : 01-01-1999) §1er. Les contrôles tels que prévus à l'article 23 sont répartis en :

1° contrôles complets;

2° contrôles partiels.

Les contrôles complets consistent à vérifier :

a)[[2]l'identification du véhicule au cours de laquelle sont contrôlés le numéro de châssis, le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen du véhicule si le certificat de conformité est exigé comme document de bord conformément à l'article 10, §2, point 10, alinéa 2][2];

b) l'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement.

Les contrôles partiels sont répartis en :

a) contrôles administratifs qui ont uniquement trait à la vérification du certificat d'immatriculation et du certificat de conformité ou du certificat de conformité européen en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé;

b) revisites administratives qui ont uniquement trait à la vérification du numéro de châssis, de la plaquette d'identification et des documents, ou sans que le véhicule soit représenté, à la présentation des documents;

c) revisites techniques, à savoir, tous les autres contrôles partiels.

§2. Selon la régularité avec laquelle ils ont lieu, les contrôles complets sont répartis en :

1° contrôles périodiques visés à l'article 23ter;

2° contrôles non périodiques ayant lieu dans des circonstances précises telles que déterminées à l'article 23sexies.

§3. Lors du premier des contrôles périodiques, il est vérifié si le véhicule est conforme aux donnees figurant dans l'extrait du procès-verbal d'agrément ou aux données du certificat de conformité européen.

Si conformément à l'article 23novies, §2, un rapport d'identification doit être rédigé, les contrôles nécessaires à la rédaction de ce document sont effectués.

§4. [[1]Sauf dispositions contraires, les contrôles techniques comprennent au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe 15.][1]

§5. Tous les contrôles, excepté ceux sans présentation du véhicule, s'accompagnent de contrôles d'identification.

[[1]A cette occasion, il est également vérifié si le véhicule est bien entretenu et est conforme aux règlements qui lui sont applicables.][1]

---

(1)(AR 2011-06-01/01, art. 2, 052; En vigueur : 14-08-2011)

(2)(AR 2013-09-06/08, art. 3, 058; En vigueur : 30-09-2013)

Art. 23 *ter* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 8; ED : 01-01-1999) §1er. Les contrôles périodiques ont lieu aux dates déterminées ci-après :

1° les voitures, voitures mixtes, minibus et corbillards sont soumis au contrôle le jour où ils atteignent quatre ans d'âge, à dater de la première mise en circulation et ensuite tous les ans;

2° les voitures, voitures mixtes et minibus affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers, les véhicules affectés à l'enseignement de la conduite automobile (, autres que les tracteurs agricoles), les vehicules offerts en location avec chauffeur, ainsi que les ambulances sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les six mois; (AR 2006-09-01/36, art. 9, 033; ED : 15-09-2006)

3° (*a)* les voitures, voitures mixtes et minibus affectés à la traction d'une remorque et équipés d'un dispositif d'accouplement pour la traction d'une remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 750 kg sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans;

b) le dispositif d'accouplement qui équipe les voitures, voitures mixtes et minibus qui ne tirent pas de remorques dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg ou utilisent le dispositif d'accouplement comme porte-vélo ou porte-moto, est soumis au contrôle avant la mise en circulation en Belgique du vehicule dès qu'il en a été équipé, et ensuite tous les ans dès que le véhicule a atteint quatre ans d'âge.) (AR 2001-06-21/32, art. 2, 020; ED : 01-07-2001)

4° les autobus et autocars sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les trois mois;

5° les véhicules grue, les remorques de camping, les remorques à bateau et les remorques à planeur sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les deux ans;

6° les véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg, sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les *ans* ;

(« 7° les autres véhicules, à l'exception des véhicules visés à l'article 2, § 2, 7°, mis en circulation depuis plus de cinquante ans, des véhicules lents et des véhicules présentant un intérêt historique, sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans. » - AGW du 16 décembre 2020, art. 1er).

[En ce qui concerne la remise en circulation, le contrôle des vehicules mentionnés au point 7° consiste exclusivement en la rédaction d'un rapport d'identification, y inclus le pesage nécessaire, dans la mesure où ils ont été soumis auparavant, précédemment à la dernière immatriculation, au contrôle non-périodique mentionné à l'article 23sexies, §1er, 3°.] (AR 2006-04-26/31, art. 1, 032; ED : 15-11-2006)

§2. Contrairement à ce qui est déterminé au §1er, les contrôles périodiques ont lieu :

(1° avec une périodicité de deux ans, avant le jour ou le jour même où les véhicules ont atteint quatre ans d'âge, à compter de la date de la première mise en circulation, pour ce qui concerne les véhicules mentionnés au §1er, 1°, qui ont été présentés au contrôle technique pour le dernier contrôle périodique conformément à l'article 23quater, §1erou §(3), pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était conforme à l'article 23decies, §1er, et qui satisfaisaient aux conditions mentionnées ci-après concernant l'ancienneté et le kilométrage, au moment du dernier contrôle périodique : (Err. M.B. 15-06-2006, p. 22611)

*a)*concernant l'ancienneté du véhicule : le véhicule a maximum six ans, à compter de la date de la première mise en circulation, qui a eu lieu, d'une part, après le 31 décembre 2001 et, d'autre part, après le 31 décembre 2000, respectivement à partir du 1er mai 2006 et à partir du 1er mai 2007;

b) concernant le kilométrage du véhicule : le kilométrage du véhicule n'a pas dépassé 100 000 kilomètres.

1°bis avec une périodicité de deux ans, dès que le véhicule a atteint quatre ans d'âge, pour ce qui concerne le dispositif d'accouplement mentionné au §1er, 3°, b), pour autant que le véhicule qui en est équipé satisfasse aux conditions mentionnées au point 1°.) (AR 2006-04-26/31, art. 1, 032; ED : 01-05-2006)

(1°ter un an après la date d'immatriculation en vue de la remise en circulation en Belgique des véhicules mentionnés au §1er, 1°, dès qu'ils ont atteint trois ans d'âge, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans, pour autant que ces véhicules satisfassent aux conditions mentionnées au point 1°;) (AR 2006-04-26/31, art. 1, 032; ED : 01-05-2006)

[2 1°quater. un an après le dernier contrôle périodique, pour ce qui concerne les véhicules mentionnés au paragraphe 1er, 1°, qui, à la date de ce dernier contrôle périodique, avaient atteint quatre ans d'âge et qui sont soumis au contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°, et pour lesquels un document intitulé " Inspection visuelle du véhicule " conforme à l'article 23sexies, paragraphe 4, 3°, a été délivré, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans pour autant que ces véhicules satisfassent aux conditions mentionnées au point 1°;]2

[2 1°quinquies. un an après le contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°, pour ce qui concerne les véhicules mentionnés au paragraphe 1er, 1°, qui, à la date de ce contrôle non périodique, avaient atteint quatre ans d'âge et pour lesquels un certificat de visite conforme à l'article 23decies, paragraphe 1er, a été délivré à l'issue de ce contrôle non périodique, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans pour autant que ces véhicules satisfassent aux conditions mentionnées au point 1°.]2

[4 1° sexies. En ce qui concerne les véhicules des catégories M2, M3, N et O visés au §1er, 4° à 7° du présent article et ayant fait l'objet d'une inspection dans le cadre de la dernière étape d'une procédure de réception par type multiétape visée à l'article 13, §8, du présent arrêté, le contrôle périodique avant la première mise en circulation est effectué en même temps que l'inspection réalisée lors de la dernière étape de la procédure de réception par type multiétape. Le contrôle périodique avant la première mise en circulation et l'inspection réalisée lors de la réception multiétape doivent toutefois être réalisés par un organisme reconnu comme service technique sur base de l'article 16ter du présent arrêté et agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Les contrôles périodiques ont ensuite lieu aux dates déterminées ci-après :

a) les autobus et autocars sont soumis au contrôle trois mois après première mise en circulation en Belgique et ensuite tous les trois mois;

Contrairement à l'alinéa 1erdu point a, les autobus et les autocars, pour lesquels le certificat de visite a été délivré lors du dernier contrôle périodique conformément à l'article 23decies §1er, sont soumis au contrôle tous les six mois.

Toutefois, les autobus et les autocars qui ne sont pas équipés de ralentisseurs doivent subir un essai de freinage tous les trois mois.

b) les véhicules grue, les remorques de camping, les remorques à bateau et les remorques à planeur sont soumis au contrôle deux ans après la première mise en circulation en Belgique et ensuite tous les deux ans;

c) les véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg, sont soumis au contrôle un an après la première mise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans;

d) les véhicules visés au paragraphe 2, 2°, sont soumis au contrôle un an après la première mise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans;

*e)*les autres véhicules, à l'exception des véhicules lents, sont soumis au contrôle un an après la première mise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans ".][4]

2° [[1]avec une périodicité *d'un an*pour ce qui concerne les véhicules pour lesquels conformément à la sous-section 9.1.3 de l'annexe B de l'accord européen du 20 septembre 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par la route (A.D.R.), signé le 30 septembre 1957 à Genève et approuvé par la loi du 10 août 1960, un certificat d'agrément ADR doit être délivré.][1]

3° avec une périodicité de six mois pour ce qui concerne :

*a)*les autobus et les autocars (...) pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était celui prévu à l'article 23decies, §1er; (AR 2003-03-17/34, art. 7, 026; ED : 01-05-2003)

(Toutefois, les autobus et autocars non équipés de ralentisseurs doivent subir un essai de freinage tous les trois mois.) (AR 2003-03-17/34, art. 7, 026; ED : 01-05-2003)

b)(...)

4° avec une périodicité d'un an pour ce qui concerne les véhicules visés au §1er, 6° du présent article, pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était celui prévu à l'article 23decies, §1er.

[[3] 5° avec une périodicité de deux ans en ce qui concerne les tracteurs agricoles et forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg et n'excède pas 7 500 kg, à l'exception de ceux

- qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole;

- qui sont utilisés par les gestionnaires de voirie ou leurs sous-traitants lorsqu'ils sont affectés à l'entretien des abords de voirie ou durant la période hivernale pour des missions de déneigement ou en vue de l'épandage sur la voie publique de matières destinées à protéger la circulation lorsque celle-ci est rendue dangereuse par des phénomènes météorologiques ou autres";

6° avec une périodicité d'un an en ce qui concerne les tracteurs agricoles et forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7 500 kg, à l'exception de ceux

- qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole;

- qui sont utilisés par les gestionnaires de voirie ou leurs sous-traitants lorsqu'ils sont affectés à l'entretien des abords de voirie ou durant la période hivernale pour des missions de déneigement ou en vue de l'épandage sur la voie publique de matières destinées à protéger la circulation lorsque celle-ci est rendue dangereuse par des phénomènes météorologiques ou autres.][3]

§3. Les véhicules qui conformément au *(§ 1er, 1° jusqu'au 8° - AGW du 17 mai 2018, art.18)* sont soumis à un contrôle technique périodique et immatriculé au nom du titulaire précédent sans que ce dernier soit en possession d'un certificat de visite valable comme visé à l'article 23novies §3, doivent être présentés pour un contrôle technique avant que le véhicule soit mis a nouveau en circulation, et ensuite selon la périodicite prévue au §1, 1° jusqu'au 7° pour les véhicules distincts.

§4. En vue d'obtenir une répartition rationnelle des contrôles dans le temps, le *(Ministre wallon - AGW du 17 mai 2018, art.18)* qui a le Contrôle technique dans ses attributions peut allonger ou raccourcir d'un mois au maximum la période de quatre ans visée au §1er, 1°, selon des critères déterminés par lui.

§5. La personne qui présente au contrôle un véhicule mentionné au §2, 2° de cet article, en avise la station d'inspection automobile au moment du contrôle.

---

(1)(AR 2009-05-20/06, art. 1, 044; En vigueur : 01-07-2009)

(2)(AR 2011-06-01/01, art. 3, 052; En vigueur : 14-08-2011)

(3)(AR 2014-03-19/22, art. 1, 065; En vigueur : 01-05-2014)

(4)(AR 2014-04-19/04, art. 1, 066; En vigueur : 01-08-2014)

Art. 23 *quater* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 9; ED : 01-01-1999) §1er. Les contrôles periodiques doivent avoir lieu pendant la période de deux mois qui précède les dates déterminées à l'article 23ter.

Pour les véhicules qui sont soumis à une périodicité de six mois ou moins, la période de deux mois est ramenée à un mois. ".

§2. La presentation tardive d'un vehicule au contrôle ne peut occasionner une modification du cycle des contrôles périodiques.

§3. L'utilisateur peut présenter son véhicule au contrôle périodique à une date antérieure à la période visée au §1er. Dans ce cas, la période de validité, telle que déterminee suivant l'article 23ter, commence à courir à partir de la date à laquelle le véhicule est présenté.

(§4. Lorsqu'un véhicule se trouve à l'étranger, dans un pays membre de l'Union européenne, son détenteur est tenu de le faire contrôler dans un établissement de contrôle technique agréé par l'autorité du pays concerné, de maniere à respecter les délais fixés à l'article 23ter.

Toutefois, dès que le véhicule rentre en Belgique, il doit être présenté aussitôt dans une station d'inspection automobile pour régulariser sa situation.) (AR 2003-03-17/34, art. 8, 026; ED : 01-05-2003)

Art. 23 *quinquies* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 10; ED : 01-01-1999) Les articles 23ter, §1er, 4° à 7° et l'article 23sexies, §1er, 5°, ne s'appliquent pas à la remise en circulation suite à une immatriculation du véhicule au nom de l'autre époux (ou du cohabitant légal) ou au nom d'un de leurs enfants à condition que le véhicule dispose encore d'un certificat de visite valable tel que défini à l'article 23novies, §3. (AR 2003-03-17/34, art. 9, 026; ED : 01-05-2003)

Dans ce cas la périodicité du contrôle reste inchangée, mais un contrôle administratif est effectue avant immatriculation si le futur titulaire n'envisage pas le transfert a son propre nom de l'ancienne marque d'immatriculation.

Art. 23 *sexies* .

*<Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 11; **En vigueur :** 01-01-1999> § 1er. Indépendamment des règles concernant les contrôles périodiques, des contrôles non périodiques sont obligatoires :*

1° à toute demande d'un agent qualifié;

2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, de tout véhicule :

a) dont le certificat de visite a été enlevé par un agent qualifié lors de la constatation d'une infraction aux dispositions du présent arrêté;

b) ayant fait l'objet d'une modification ou transformation ayant rapport au châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence une modification des caractéristiques techniques du véhicule;

c) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée;

d) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage ou ayant subi un sinistre total;

*(Ce contrôle comprend le contrôle complet pour tous les véhicules et, en outre, le contrôle de géométrie des roues et du châssis pour les véhicules des catégories M1 et N1.) <AR 2003-03-17/34, art. 10, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

3° (avant l'immatriculation des véhicules des catégories M1, y compris des véhicules de camping (VC et véhicules de camping de la catégorie M1), et N1, y compris les corbillards au nom d'un autre titulaire.

Toutefois, si ce titulaire est l'autre époux ou l'autre cohabitant légal du titulaire précédent ou l'un de leurs enfants, aucun contrôle technique n'est effectué si le futur titulaire envisage de transférer à son nom [1 l'ancienne plaque d'immatriculation qui répond aux dispositions prises en exécution de l'article 21

*de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation]1 ; s'il n'envisage pas ce transfert, seul un contrôle administratif sera effectué avant l'immatriculation.) <AR 2006-04-26/31, art. 2, 032; **En vigueur :** 15-11-2006>*

4° si la revisite n'a pas eu lieu dans le délai visé a l'article 23septies, § 2;

5° avant la date de première mise en circulation ou la date de la remise en circulation d'un véhicule lent;

[1 6° pour l'immatriculation sous une plaque d'immatriculation dont le groupe de lettres ne commence pas par " O " au nom du même titulaire des véhicules soumis aux dispositions de l'article 2, § 2, 7°]1

*§ 2. (Les véhicules usagés des catégories M2, M3, N2, N3, O2, O3 et O4, telles que définies à l'article 1er, sont soumis à un contrôle administratif avant leur immatriculation, en vue notamment de faire compléter le formulaire de demande d'immatriculation par un organisme de contrôle agréé.) <AR 2006-04-26/31, art. 2, 032; **En vigueur :** 15-11-2006>*

La période de validité de ce formulaire est fixée à deux mois.

§ 3. [4 L'expert en automobile au sens de la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles, ou tout agent qualifié qui constate qu'un véhicule a subi les détériorations ou le sinistre mentionnés au § 1er, 2°, d), du présent article, est tenu de le signaler [5 à la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]5.]4

§ 4. [2 1° [4 [5 1° lors du contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1er, 3°, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, ainsi qu'une marque d'immatriculation dont le ministre ou son délégué définit les caractéristiques et la couverture en responsabilité civile y afférente.]5.]4

2° Par dérogation à l'article 23bis, paragraphe 4, le contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1er, 3°, porte exclusivement sur les points visés à l'annexe 41.

Le résultat de ce contrôle est, pour ce qui concerne les points de diagnostic, décrit de manière détaillée dans un rapport d'occasion qui est délivré en même temps que le certificat de visite.

3° [3 Par dérogation au point 2 et à l'article 23bis, paragraphe 4, le contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1er, 3°, se limite à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule, si le véhicule dispose d'un certificat de visite conforme à l'article 23decies, paragraphe 1er, délivré moins de deux mois à compter du moment où le véhicule est présenté pour ce contrôle non périodique ou, s'il s'agit d'un véhicule importé en Belgique précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un certificat de visite délivré par les autorités compétentes de cet Etat membre attestant que le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle non périodique visé au paragraphe 1er, 3°, un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la Directive 2009/40 /CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Lorsqu'à l'issue de cette inspection visuelle, il est constaté que le véhicule ne présente ni défectuosités techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires, un document intitulé "Inspection visuelle du véhicule" est délivré. Le résultat de ce contrôle est pour ce qui concerne les points de diagnostic, décrit de manière détaillée dans un rapport d'occasion qui est délivré en même temps que le document "Inspection visuelle du véhicule".

Si, par contre, à l'issue de cette inspection visuelle, le véhicule présente des défectuosités techniques ou des manquements aux dispositions réglementaires, le véhicule est à nouveau immédiatement soumis au contrôle selon l'annexe 41.

Le document " Inspection visuelle du véhicule " visé à l'alinéa 2 mentionne les données reprises à l'article 23novies, paragraphe 3, alinéa 2, points 1° à 9°, à l'exception de la date d'échéance du certificat de visite. Toutefois, lorsque ce document est annexé au certificat de visite émanant d'un autre Etat membre, il reprend la date de validité du certificat étranger qui ne peut pas excéder la périodicité maximale [5 ...]5.]3

Outre les informations reprises à l'alinéa précédent, le document " Inspection visuelle du véhicule " indique également la date prévue pour le contrôle périodique suivant telle que définie à l'article 23ter.

Le document " Inspection visuelle du véhicule " doit toujours accompagner le certificat de visite visé à l'alinéa 1er, sur lequel la station d'inspection automobile qui a procédé à l'inspection visuelle de l'état technique du véhicule appose, de manière indélébile, la mention " NON VALABLE EN L'ABSENCE DU DOCUMENT " INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE ". LE VEHICULE DOIT ÒTRE PRESENTE AU

CONTROLE PERIODIQUE AU PLUS TARD : VOIR DATE REPRISE SUR LE DOCUMENT " INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE " ".

4° La validation de la demande d'immatriculation se fait à la condition qu'à l'issue des contrôles requis sur la base des points 2° ou 3°, soit délivré, selon le contrôle réalisé, soit un certificat de visite conforme à l'article 23decies, paragraphe 1er, soit un document " Inspection visuelle du véhicule " conforme au point 3°.][2]

§ 5. Le contrôle non périodique est remplacé par un contrôle administratif lorsque le véhicule est remis en circulation sous plaque marchand.

---

(1)<AR 2010-09-28/20, art. 2, 049; En vigueur : 15-11-2010>
(2)<AR 2011-06-01/01, art. 4, 052; En vigueur : 14-08-2011>
(3)<AR 2013-09-06/08, art. 4, 058; En vigueur : 30-09-2013>
(4)<AR 2014-04-04/12, art. 1, 064; En vigueur : 01-05-2014>
(5)<ARW 2018-05-17/18, art. 20, 083; En vigueur : 20-05-2018>

Art. 23 *septies* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 12; ED : 01-01-1999) §1er. Les contrôles partiels sont obligatoires :

1° à chaque demande d'un agent qualifié;

2° pour les véhicules visés à l'article 23decies, §§2, 3 et 4;

3° pour les véhicules visés à l'article 23ter, §1er, 4°, 6° et 7°, pour lesquels conformément à l'article 23novies, §2, un nouveau rapport d'identification a été rédigé.

§2. Le contrôle mentionné au §1er, 2°, du présent article aura lieu dans la période de deux mois qui suit l'échéance de la validité du contrôle complet ou partiel précédent; après ce délai, un controle complet sera exécuté.

Art. 23 *octies* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 12; ED : 01-01-1999) Exemptions et régime particulier :

§1er. sont exemptés de tous les contrôles :

1° les remorques à l'usage exclusif des forains et propres à cette profession;

2° les remorques de chantier;

3° les véhicules de la (police fédérale); (AR 2003-03-17/34, art. 11, 026; ED : 01-05-2003)

4° les remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;

5° les véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'essai et d'un certificat d'immatriculation en cours de validité conformément à la réglementation en vigueur;

6° les véhicules automobiles et les remorques, circulant exclusivement entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux, conformément à un règlement complémentaire communal, à l'exclusion des voitures, voitures mixtes et minibus;

§2. régime particulier :

les véhicules munis d'une marque d'immatriculation commençant par les lettres CD sont soumis annuellement à un contrôle consistant à vérifier le bon état technique du véhicule, à partir du jour où ils atteignent quatre ans d'âge.

Art. 23 *novies* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 13; ED : 01-01-1999) §1er. (Les contrôles donnent lieu à la délivrance d'un rapport d'identification et/ou d'un certificat de visite et/ou d'un rapport d'occasion [1et/ou d'un

document " Inspection visuelle du véhicule "][1], dont le modèle est déterminé par le Ministre compétent pour le contrôle technique des véhicules ou par son délégué.) (AR 2006-04-26/31, art. 3, 032; ED : 15-11-2006)

§2. Le rapport d'identification est délivre lors du premier des contrôles périodiques ou lorsqu'une donnée technique quelconque de ce rapport ne correspond plus avec le véhicule.

Pour les véhicules des catégories N2, N3, M2, M3, O3 et O4, il tient lieu de document prévu à l'article 6, point 1, c) de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Pour ces véhicules, il comprend notamment les donnees de la " plaque du constructeur " et de la plaque relative aux dimensions, telles que prévues à la directive 76/114/CEE, mise en exécution par l'arrêté royal du 26 février 1981, portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

§3. [[2] Un certificat de visite est délivré à l'issue de chaque contrôle complet ou partiel, sauf en cas d'inspection visuelle du véhicule donnant lieu à la délivrance d'un document " Inspection visuelle du véhicule ".

Il mentionne au moins :

1° le numéro d'identification du véhicule (VIN);

2° le numéro de la plaque d'immatriculation et le symbole du pays d'immatriculation;

3° le lieu et la date du contrôle;

4° le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle (si disponible);

5° la classe du véhicule (si disponible);

6° pour les minibus et les taxis, le nombre de places assises outre le siège conducteur;

7° les défectuosités constatées et leur catégorie;

8° les manquements éventuels aux dispositions réglementaires;

9° l'évaluation globale du véhicule;

10° des données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires;

11° certaines informations utiles pour les visites ultérieures;

12° la date du prochain contrôle périodique;

13° les données d'identification relatives à l'organisme agréé ayant procédé au contrôle, en ce compris la signature, ou l'identification, des contrôleurs responsables.][2]

[[3] En ce qui concerne les véhicules visés à l'article 23ter, §2, 1° sexies, le certificat de visite délivré lors de ce premier contrôle périodique mentionne au moins :

1° le numéro d'identification du véhicule (VIN);

2° le lieu et la date du contrôle;

3° le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle (si disponible);

4° la classe du véhicule (si disponible);

5° pour les minibus et les taxis, le nombre de places assises outre le siège conducteur;

6° les défectuosités constatées et leur catégorie;

7° les manquements éventuels aux dispositions réglementaires;

8° l'évaluation globale du véhicule;

9° des données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires;

10° certaines informations utiles pour les visites ultérieures;

11° la périodicité du prochain contrôle périodique;

12° les données d'identification relatives à l'organisme agréé ayant procédé au contrôle, en ce compris la signature, ou l'identification, des contrôleurs responsables.][3]

---

(1)(AR 2011-06-01/01, art. 5, 052; En vigueur : 14-08-2011)

(2)(AR 2012-01-10/03, art. 2, 054; En vigueur : 31-12-2011)

(3)(AR 2014-04-19/04, art. 2, 066; En vigueur : 01-08-2014)

Art. 23 *decies* .

(Inséré par AR 1998-12-15/32, art. 15; ED : 01-01-1999) §1er. La période de validité du certificat de visite est comprise entre le moment du contrôle et la date prévue pour le contrôle périodique suivant, tel que defini à l'article 23ter, lorsque à l'occasion du contrôle, il a été constaté que :

1° le véhicule ne présente ni défectuosités techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires;

2° le véhicule présente certaines défectuosités techniques qui, tout en ne le rendant pas dangereux, doivent néanmoins être surveillées de près;

3° le vehicule présente certains manquements aux dispositions réglementaires, qui peuvent être aisément corrigés.

§2. La période de validité du certificat de visite est de trois mois lorsque, nonobstant des défectuosités éventuelles telles que fixées au §1er de cet article, il n'est relevé que certains manquements administratifs déterminés par le Ministre qui a le Contrôle technique dans ses attributions ou par son delégué.

§3. La période de validité du certificat de visite est de quinze jours lorsque à l'occasion du contrôle, il a été constaté que l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments, ou les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule, sans qu'il constitue un danger immédiat, doit faire l'objet, soit d'une réparation urgente, soit d'une modification pour être conforme à la réglementation.

§4. La période de validité du certificat de visite est nulle lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'eléments ou encore les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule ne peut être admis ou maintenu en circulation.

Dans ce cas, le certificat de visite porte la mention " INTERDIT A LA CIRCULATION. ".

§5. La couleur du certificat de visite est verte dans les cas fixés aux §§1er et 2 du présent article et rouge dans les cas fixés aux §§3 et 4.

§6. Pour chaque certificat de visite de couleur verte délivré pour les véhicules utilitaires comme prévu aux §§1er et 2, est collée (sur un porte-vignette) par l'organisme une vignette de contrôle dont le modèle est déterminé par le Ministre qui a le Contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué. La vignette de contrôle reprenant la date d'échéance du certificat de visite doit rester collée et bien visible jusqu'au prochain contrôle : (AR 2003-03-17/34, art. 13, 026; ED : 01-05-2003)

- pour les véhicules automobiles, sur le côté intérieur droit du pare-brise;

- pour les remorques et semi-remorques, à proximité de la plaque d'immatriculation officielle sur une surface lisse, plane et non poreuse dont la dimension minimale est de 8 cm de hauteur et 10 cm de largeur.

En cas de perte, de vol ou de détérioration de la vignette de contrôle, le titulaire du vehicule doit demander à l'organisme qui a appliqué l'original d'apposer un duplicata.

(§7. La durée de validité de la demande d'immatriculation délivrée pour le contrôle non-périodique mentionné à l'article 23sexies, §1er, 3° s'élève à deux mois.

[1...]1) (AR 2006-04-26/31, art. 4, 032; ED : 15-11-2006)

---

(1)(AR 2011-06-01/01, art. 6, 052; En vigueur : 14-08-2011)

Art. 23 *undecies*.

(« § 1 er. Les montants des redevances, en ce comprise la taxe sur la valeur ajoutée, à percevoir par les organismes d'inspection automobile agréés sont fixés comme suit :
1° contrôle complet suivant l'annexe 15 :
a) d'une voiture, voiture mixte, minibus, ambulance, corbillard, véhicule de camping ainsi que d'un tracteur agricole dont la masse maximale autorisée est inférieure à 3.500 kg : 48,00 EUR;
b) d'un autobus ou autocar : 59,10 EUR;
c) d'une camionnette dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg : 62,00 EUR;
d) d'un camion, d'un tracteur d'un tracteur agricole dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg : 59,10 EUR;
e) d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg : 33,10 EUR;
f) d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg : 48,80 EUR.
Une réduction de 5,00 EUR s'applique sur le montant des redevances visées aux a) et c) pour les véhicules à propulsion uniquement électrique;

2° contrôle partiel d'un véhicule :
a) suite à la demande d'un agent qualifié : 13,30 EUR;
b) suite à une visite ou revisite administrative : 8,40 EUR;
c) suite à une revisite technique : 13,30 EUR;
d) contrôle du dispositif d'accouplement pour les véhicules qui ne tirent pas de remorques dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg : 13,30 EUR;

3° contrôle de la conformité d'un véhicule pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° avec les données figurant au procès-verbal d'agrément ou au certificat de conformité européen lors d'un premier contrôle périodique ou complet, ainsi que lors du premier de ces contrôles après immatriculation au nom d'un autre titulaire, d'un véhicule dont la masse maximale autorisée :
a) ne dépasse pas 3.500 kg : 4,20 EUR;
b) est supérieure à 3.500 kg : 13,30 EUR;

4° majoration pour contrôle complet tardif d'un véhicule :
a) durant le premier mois : 8,50 EUR;
b) durant les deuxième et troisième mois : 12,50 EUR;
c) durant les quatrième, cinquième et sixième mois : 24,00 EUR;
d) après le sixième mois : 48,00 EUR;

5° pesée d'un véhicule, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 15,70 EUR;

6° rédaction, validation et délivrance d'une demande d'immatriculation, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 4,20 EUR;

7° rédaction et délivrance d'un extrait du rapport d'agrément : 8,40 EUR;

8° contrôle d'un dispositif de retenue d'eau pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 6,00 EUR;

9° contrôle de la conformité :
a) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule et le cas échéant délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité, sans mesures des organes de freinage : 81,40 EUR;

b) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule et le cas échéant délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité, avec mesures des organes de freinage : 108,50 EUR;
c) validation ou délivrance d'une plaquette d'identification : 8,40 EUR;

10° rédaction et délivrance d'un rapport pour autocars en vue de l'obtention de l'autorisation « Tempo 100 » : 27,10 EUR;

11° rédaction et délivrance, à titre volontaire, d'une attestation pour confirmer le contrôle relatif à un véhicule « plus vert et plus sûr » suivant les points 1.1.17, 1.6 et 8.2 visés à l'annexe 15, ainsi que le contrôle de la profondeur minimale de 2 mm des sculptures des pneumatiques : 13,30 EUR;

12° délivrance d'un duplicata de tout document original qui a été délivré : 13,30 EUR;

13° contrôle de la transparence lumineuse des vitrages, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 4,20 EUR;

14° contrôle environnement suivant l'annexe 15, point 8.2, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° :
a) des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression : 15,10 EUR;
b) des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé : 4,20 EUR;

15° contrôle du limiteur de vitesse et du tachygraphe et de leur installation suivant l'annexe 15, points 7.9 et 7.10, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, c), et 26° :
a) avec simulateur de vitesse :
(1) véhicules devant être équipés d'un limiteur de vitesse et d'un tachygraphe : 31,30 EUR;
(2) véhicules devant être uniquement équipés d'un limiteur de vitesse dont le contrôle est assuré par un signal de tachygraphe : 31,30 EUR;
(3) véhicules devant être équipés uniquement d'un limiteur de vitesse dont le contrôle est assuré par un signal autre qu'un signal de tachygraphe : 15,70 EUR;
(4) véhicules équipés d'un tachygraphe uniquement : 15,70 EUR;
b) contrôle visuel sans simulateur de vitesse : 15,70 EUR;

16° contrôle, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26°, au moyen de l'appareil prévu à cet effet pour :
a) efficacité de freinage en charge :
(1) véhicule à deux essieux maximum :
i. test en charge : 16,30 EUR;
ii. test avec extrapolation sans raccordement ou manipulation en-dessous du véhicule : 9,60 EUR;
iii. test avec extrapolation avec raccordement ou manipulation en-dessous du véhicule : 35,00 EUR;
(2) véhicule à trois essieux ou plus : le tarif pour un véhicule à deux essieux maximum, augmenté de 7,20 EUR par essieu supplémentaire;
b) suspension : 7,20 EUR;
c) éclairage : 7,20 EUR;

17° contrôle de l'installation GPL, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° :
a) contrôle complet : 18,10 EUR;
b) revisite : 13,30 EUR;
c) contrôle simplifié : 6,00 EUR;

18° contrôle de l'installation GNV, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° :
a) contrôle complet : 18,10 EUR;
b) revisite : 13,30 EUR;
c) contrôle simplifié : 6,00 EUR;

19° contrôle A.D.R., pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, c), et 26° :
a) contrôle complet : 47,00 EUR;
b) revisite : 13,30 EUR;
c) prolongation de la durée de validité ou la délivrance du document d'agrément : 13,30 EUR;

20° contrôle des normes de qualité auxquelles doivent répondre les véhicules affectés aux services occasionnels de transports rémunérés de personnes :
a) contrôle par configuration : 33,10 EUR;
b) supplément pour premier contrôle : 33,10 EUR;
c) supplément pour présentation tardive :
(1) durant le premier mois : 8,50 EUR;
(2) durant les deuxième et troisième mois : 12,50 EUR;
(3) durant les quatrième, cinquième et sixième mois : 24,00 EUR;
(4) après le sixième mois : 48,00 EUR;

21° contrôle d'un véhicule après accident ou modification des suspensions :
a) contrôle de la géométrie des roues et du châssis : 103,10 EUR;
b) contrôle de la géométrie des roues : 51,80 EUR;

22° contrôle suivant l'annexe 15 des points 1.1.17 et 1.6, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 26,50 EUR;

23° pose d'une vignette de contrôle pour la confirmation de la validité du contrôle, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 5,40 EUR;

24° contrôle du dispositif visé à l'article 43, § 5 : 8,40 EUR;

25° contrôle non périodique prévu à l'article 23sexies, § 1 er, 3°, et § 4, 3°, des véhicules M1 : 72,00 EUR;

26° contrôle non périodique prévu à l'article 23sexies, § 1 er, 3°, et § 4, 3°, des véhicules N1 : 72,00 EUR;

27° enregistrement des données mentionnées dans le certificat de conformité du véhicule, pour les autres contrôles que ceux prévus aux 1°, a), c), 25° et 26° : 2,40 EUR;

28° mise à disposition du personnel pour la réalisation de contrôles sur une ligne délocalisée : redevances prévues aux 1° à 27° pour les prestations y réalisées avec un minimum de :
a) demi-journée : 731,00 EUR;
b) journée complète : 1357,00 EUR;

29° rédaction et délivrance d'une attestation pour confirmer que le véhicule présente un intérêt historique : 27,00 EUR;

30° supplément de non-présentation du véhicule au contrôle technique, après avoir pris un rendez-vous : 30,00 EUR; ce supplément ne s'applique pas en cas d'annulation plus de 48 h avant le rendez-vous ou de force majeure dument justifiée
- AGW du 16 décembre 2020, art. 2, §1er)

§ 2. Les montants mentionnés au paragraphe 1 er sont automatiquement adaptés le 1 er janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est, le cas échéant, arrondi à la première décimale entière la

plus proche.
L'indice de départ est celui du mois de novembre 2020. »
- AGW du 16 décembre 2020, art. 2)

(§ 3. En cas de force majeure à apprécier par (l'autorité wallonne compétente - AGW du 17 mai 2022, art. 23), le supplément pour une présentation tardive, payable en vertu du paragraphe 1er, 4° et 20°, c), peut être remboursé.

La force majeure est une circonstance exceptionnelle, indépendante de la volonté de la personne. La circonstance exceptionnelle sera appréciée et prise éventuellement en considération par (l'autorité wallonne compétente - AGW du 17 mai 2022, art. 23) si l'incident est survenu dans les quinze jours qui précèdent la date limite à laquelle le contrôle technique devait être effectué.
((...) - AGW du 17 mai 2022, art. 23) Dans ce cas d'espèce, le système du bonus est conservé si les conditions, visées à l'article 23ter, paragraphe 2, sont respectées.

En cas de force majeure, le véhicule ne peut être utilisé que pour effectuer des déplacements à vide par le chemin le plus direct entre la station de contrôle technique et la résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa. - AGW du 18 octobre 2013, art. 5)

Chapitre 5
Utilisation.

Art. 24.

(AR 1998-12-15/32, art. 17, 017; ED : 01-01-1999) §1er. Aucun véhicule soumis au contrôle technique en vertu du présent arrêté ne peut se trouver sur la voie publique s'il n'est pourvu d'un certificat de visite accompagné d'une vignette de contrôle en cours de validité et d'un rapport d'identification ou fiche technique correspondant à son utilisation [1et d'un document " Inspection visuelle du véhicule "]1, pour autant que ces documents soient requis.

Cette interdiction n'est pas d'application pour les véhicules se trouvant sur la voie publique pour :

1° effectuer le déplacement, a vide, par le chemin le plus direct :

a) entre la station de contrôle technique et la residence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa;

b) entre le lieu de résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule et le siège d'exploitation du réparateur et vice versa;

2° effectuer le déplacement, par le chemin le plus direct, du poste frontière d'entrée en Belgique à la résidence ou au siège d'exploitation du titulaire du vehicule ou à la station de contrôle technique.

§2. Pour autant que le véhicule doive en être pourvu, le rapport d'identification et le certificat de visite [1et un document " Inspection visuelle du véhicule "]1 doivent être présentés à toute réquisition d'un agent qualifié. Ce dernier doit retirer le certificat de visite lors de la constatation d'un manquement qui pourrait présenter un danger grave.

§3. Les documents dont le véhicule doit être muni se trouvent dans le véhicule, quand celui-ci est utilisé dans la circulation.

---

(1)(AR 2011-06-01/01, art. 8, 052; En vigueur : 14-08-2011)

Art. 25.
Véhicules détériorés.

Les véhicules detériorés pour quelque cause que ce soit et qui ne sont pas soumis au contrôle prévu à (l'article 23sexies, §1, 2°, d), ne peuvent être remis en service, après réparation, que s'ils offrent toutes les garanties de sécurité pour la circulation et répondent aux prescriptions réglementaires. (AR 1998-12-15 /32, art. 18, 017; ED : 01-01-1999)

En attendant la réparation, toutes les précautions doivent être prises afin que les véhicules en cause ne présentent aucun danger pour les autres usagers de la voie publique.

Art. 26.
(AR 1998-12-15/32, art. 19, 017; ED : 01-01-1999) Aucun véhicule ne peut être utilisé sur la voie publique s'il n'est, en ce qui concerne son entretien et son fonctionnement, dans un état qui ne met pas en danger la sécurité routière ou s'il ne répond pas aux dispositions du présent arrêté, et ce indépendamment des contrôles effectués par les organismes agréés.

Chapitre 6
Construction.

Art. 27.
Construction des véhicules. Généralités.

Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posseder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée. Les soudures ne sont admises que si elles répondent aux prescriptions du présent règlement général et aux normes établies par le Ministre des Communications ou son délégué.

Aucun trou ne peut être foré dans les longerons par une personne autre que le constructeur. Sauf en cas d'absolue nécessité, aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas :

- les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm (ces distances sont mesurées a partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes) :

- les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.

De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

Aucune partie portante du châssis ne peut être en bois.

(Les parties du véhicule doivent pouvoir être graissées facilement aux endroits où cela est nécessaire.) (AR 14-01-1971, art. 17)

Les autobus et les autocars doivent être munis de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts.

Art. 27 *bis* .
(Inséré par AR 2003-03-17/34, art. 15; ED : 01-05-2003) Selon le cas, les véhicules de la catégorie N1 sont conçus, fabriqués ou transformés selon les critères minimaux suivants :

§1. Camionnette à simple cabine.

L'habitacle ne comporte qu'une seule rangée de sièges ou une banquette à l'avant.

1.1. Produite d'origine.

1.1.1. Il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de ceintures ou de sièges dans la zone de chargement.

1.1.2. La longueur de la zone de chargement mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher est au moins egale à 50 % de la longueur de l'empattement.

1.2. Obtenue par transformation.

1.2.1. Seuls les véhicules du type AB, AC, AF tels que définis à l'article 1, §1 point 1, alinéa 2 peuvent donner lieu à une transformation en camionnette.

1.2.2. Pour les véhicules neufs ou déjà immatriculés en Belgique, l'accord du constructeur est obtenu avant la transformation.

1.2.3. Une paroi de séparation verticale fixe, d'une hauteur d'au moins 20 cm, est placée derrière les sièges.

1.2.4. La distance entre tout point de la paroi de séparation et l'arrière de la partie de chargement et mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher, est au moins égale à 50 % de la longueur de l'empattement.

1.2.5. Dans la zone de chargement, il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de sièges, ou ceux-ci sont éliminés ou obturés :

- soit par soudure;

- soit par le placement d'un plateau soudé ou riveté au plancher de la partie de chargement.

§2. Camionnette à double cabine.

L'habitacle comporte deux rangées de sièges ou une banquette à l'avant et est séparé du compartiment réservé aux marchandises par une paroi.

L'habitacle ne comporte que 6 places maximum outre celle du conducteur.

2.1. Produite d'origine.

2.1.1. Il n'y a pas d'ancrage pour la fixation de ceintures ou de sièges dans la zone de chargement.

2.1.2. Une paroi de separation verticale complète, du plancher jusqu'au toit, est présente derrière la deuxième rangée de sièges.

Cette paroi de séparation ne permet pas, par l'intérieur, le passage du compartiment voyageurs vers le compartiment marchandises lorsque le véhicule est en condition de circulation.

2.1.3. La distance, entre tout point de la paroi de séparation et l'arriere de la partie de chargement et mesurée dans l'axe longitudinal du vehicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher, est au moins égale à 30 % de la longueur de l'empattement.

Si cette paroi de séparation peut être déplacée, la règle de 30 % est satisfaite dans la position la plus reculée.

2.1.4. Le point 2.1.3. n'est pas d'application pour les véhicules équipés d'une cabine indépendante du châssis pour autant que les compartiments reservés aux passagers et ceux réservés aux marchandises soient également complètement indépendants.

2.2. Obtenue par transformation.

2.2.1. La transformation doit provenir d'une camionnette à simple cabine ou d'un véhicule de catégorie AF, ayant une homologation européenne basée sur la directive 98/14/CE.

Un véhicule de catégorie AF, qui est classé N sur demande du constructeur, est réparti dans la catégorie FA.

Le véhicule répond à toutes les prescriptions techniques applicables aux véhicules de la catégorie N.

2.2.2. Pour les véhicules neufs ou déjà immatriculés en Belgique, l'accord du constructeur est obtenu avant la transformation.

2.2.3. Une paroi de séparation verticale complète, du plancher jusqu'au toit, est placée derrière la deuxième rangée de sièges.

Cette paroi de séparation ne permet pas, par l'intérieur, le passage du compartiment voyageurs vers le compartiment marchandises lorsque le véhicule est en condition de circulation.

2.2.4. La distance à partir d'un point quelconque de la paroi de séparation et l'arrière de la zone de chargement, mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur allant du plancher jusqu'au toit

diminuée de 30 cm à sa partie supérieure, est au moins égale à 30 % de la longueur de l'empattement sur toute la largeur de ladite zone.

2.2.5. Dans la zone de chargement, il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de sièges, ou ceux-ci sont éliminés ou obturés :

- soit par soudure;

- soit par le placement d'un plateau soudé ou riveté au plancher de la partie de chargement.

Art. 28.

<AR 12-12-1975, art. 14> Feux et catadioptres.

§ 1. Définitions.

Pour l'application des dispositions du présent article, on entend par :

1° " Feu-route " : le feu du véhicule servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule.

2° " Feu-croisement " : le feu du véhicule servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route.

3° " Feu-position avant " : le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant.

4° " Feu-position arrière " : le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière.

5° " Feu-stop " : le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service.

6° " Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière " : le dispositif servant à éclairer la plaque d'immatriculation arrière du véhicule.

7° " Feu-indicateur de direction " : le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur à l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche.

8° " Feu-encombrement " : le feu du véhicule qui est destiné à signaler le contour du véhicule vu de l'avant ou de l'arrière.

9° " Feu-stationnement " : le feu du véhicule servant à signaler la présence du véhicule en stationnement, vu de l'avant ou de l'arrière.

10° " Feu-brouillard avant " : le feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la route en cas de brouillard, de chute de neige, de forte pluie ou de nuage de poussière.

11° " Feu-brouillard arrière " : le feu du véhicule servant, en cas de brouillard épais, à avertir les autres usagers de la route qui se trouvent derrière le véhicule.

12° " Feu-marche arrière " : le feu du véhicule servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait ou est sur le point de faire marche arrière.

13° " Feu-chercheur " : le feu du véhicule servant à éclairer des objets placés dans les environs du véhicule.

14° " Catadioptre avant " : le dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, l'observateur étant placé en avant du véhicule et près de ladite source lumineuse.

15° " Catadioptre arrière " : le dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, l'observateur étant placé en arrière du véhicule et près de ladite source lumineuse.

16° " Catadioptre latéral " : le dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, l'observateur étant placé sur le côté du véhicule et près de ladite source lumineuse.

(17° " Feu de position latéral " : tout feu destiné à indiquer la présence du véhicule vu de coté.) <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(18° " Signal de détresse " : le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction, destiné à signaler un danger conformément aux dispositions de l'article 32bis du règlement général relatif à la

*police de la circulation routière.) <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*19° (ancien 17°) " Hauteur minimum d'un feu ou catadioptre " : la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante ou réfléchissante, le véhicule étant à vide. <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*20° (ancien 18°) " Hauteur maximum d'un feu ou catadioptre " : la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante ou réfléchissante, le véhicule étant à vide. <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*21° (ancien 19°) " Distance minimum entre feux " : la plus petite distance entre les bords intérieurs des plages éclairantes. <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*22° (ancien 20°) " Distance maximum d'un feu ou d'un catadioptre au bord extérieur " : la distance entre le gabarit du véhicule et le bord extérieur de la plage éclairante ou réfléchissante. <AR 2003-03-17 /34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*23° (ancien 21°) Sera considérée comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur, dont les projections des plages éclairantes sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50 p.c. de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes précitées. <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

*24° (ancien 22°) Sera considérée comme deux ou comme un nombre pair de feux une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande, lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, et qu'elle s'étend au moins jusqu'à 0,40 m de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule de chaque côté de celui-ci en ayant une longueur minimale de 0,80 m. <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003>*

L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités. La plage éclairante peut être constituée par un ensemble d'éléments juxtaposés, pour autant que les projections des diverses plages éclairantes élémentaires sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50 p.c. de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes élémentaires précitées.

[[1] 25° feu de circulation diurne " : un feu tourné vers l'avant servant à rendre le véhicule plus visible en conduite de jour.][1]

[[2] [26°] " Marquage à grande visibilité " : un dispositif destiné à accroître la visibilité d'un véhicule vu de côté ou de l'arrière, grâce à la réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, pour un observateur placé près de ladite source; <ERRATUM, voir M.B. 13-07-2010, p 45862>

[27°] " Marquage de gabarit " : un marquage à grande visibilité destiné à indiquer les dimensions horizontales et verticales (longueur, largeur et hauteur) d'un véhicule; <ERRATUM, voir M.B. 13-07-2010, p 45862>

[28°] " Marquage de gabarit intégral " : un marquage de gabarit qui indique la silhouette du véhicule au moyen d'une ligne continue; <ERRATUM, voir M.B. 13-07-2010, p 45862>

[29°] " Marquage de gabarit partiel " : un marquage de gabarit qui indique la dimension horizontale du véhicule au moyen d'une ligne continue et la dimension verticale au moyen d'un marquage des coins supérieurs; <ERRATUM, voir M.B. 13-07-2010, p 45862>

[30°] " Marquage linéaire " : un marquage à grande visibilité destiné à indiquer les dimensions horizontales (longueur et largeur) d'un véhicule au moyen d'une ligne continue. <ERRATUM, voir M.B. 13-07-2010, p 45862>][2]

§ 2. Dispositions générales.

1° Prescriptions de montage et de couleur.

(a) Feux et catadioptres autres que les feux indicateurs de direction.) <AR 11-08-1976, art. 9>

1. [[1] Les véhicules doivent être munis en permanence de feux et catadioptres mentionnés à l'annexe 6 au présent arrêté et satisfaire aux dispositions qui y sont prévues ainsi qu'à celles fixées au paragraphe 3.

Une exception peut être faite pour les feux diurnes :

- de chaque véhicule des catégories M1 et N1 dont la date de réception est antérieure au 7 février 2011;

- de chaque véhicule des catégories autres que M1 et N1 dont la date de réception est antérieure au 7 août 2012.

De plus, les feux et catadioptres mentionnés à l'annexe 7 peuvent être montés sur les véhicules, à condition qu'ils satisfassent aux dispositions qui y sont prévues et ainsi qu'à celles fixées au paragraphe 3 de l'article 28 précité.

Les feux et catadioptres dont il n'est pas fait mention dans les annexes 6 et 7 ne peuvent pas être montés sur les véhicules.

[4 Une exception peut être faite pour des feux et catadioptres à usage spécial conformément au § 2, 1°, c), de l'article 28 et pour les panneaux visés aux articles 19, 2° et 19/1 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.]4]1

2. Les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968 peuvent satisfaire jusqu'au 1er janvier 1984 aux dispositions prévues aux annexes 8 et 9 au présent arrête.

3. Les véhicules utilisés principalement en dehors de la voie publique, à l'exception des tracteurs agricoles, peuvent être munis à l'arrière d'un système d'éclairage constitué par un ensemble amovible comportant les feux et catadioptres réglementaires ainsi que leurs connexions électriques, à condition que cette installation soit fixée solidement au véhicule lors de ses déplacements sur la voie publique. (Une installation de ce genre peut également être placée sur des remorques à bateau.) <AR 21-12-1979, art. 8>

Les remorques dont la largeur ne dépasse pas 1 mètre, utilisées par les services publics, et qui doivent être accouplées à des véhicules différents en vue de procéder à des mesures ou a des contrôles d'organes ou d'appareils montés sur ces véhicules, ne doivent pas être munies des feux prévus à l'annexe 6 au présent arrêté lorsqu'elles circulent entre le lever et la tombée du jour, à condition que les feux susvisés du véhicule tracteur restent visibles pour les autres usagers. Elles doivent toutefois être munies en permanence des deux catadioptres rouges dont les remorques sont obligatoirement équipées à l'arrière.

4. A titre exceptionnel, le Ministre des Communications peut, aux conditions qu'il détermine, exempter des feux prévus à l'annexe 6 au présent arrêté, les véhicules de forme particulière ou employés à des fins ou dans les conditions particulières.

5. Les feux et catadioptres ayant la même fonction et orientés dans la même direction doivent être de même couleur. Les feux et les catadioptres qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité.

(6. L'installation électrique doit être telle que les feux-position arrière, le(s) feu(x) d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière et les éventuels feux-encombrement s'allument automatiquement avec les feux-route, feux-croisement, feux-position avant, feux-brouillard avant, feu(x)-brouillard arrière ou feu-chercheur.

En outre, les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant soient toujours allumés lorsque les feux-croisement, les feux-route ou les feux-brouillard avant le sont.

Cependant, cette condition n'est pas imposée lorsque les feux-route ou les feux-croisement sont utilisés pour donner des avertissements lumineux.) <AR 11-08-1976, art. 9>

[1 Les connexions électriques doivent aussi être telles que les feux de circulation diurne s'allument automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage et/ou l'arrêt du moteur se trouve dans une position qui permet au moteur de fonctionner.

Les feux de circulation diurne doivent s'éteindre automatiquement lorsque les feux de brouillard avant ou les projecteurs s'allument, sauf si ces derniers sont utilisés pour donner des avertissements lumineux intermittents à de courts intervalles. La lumière émise par les feux de circulation diurne est de couleur blanche.

En outre, les feux de position avant et arrière, les feux d'encombrement et les feux de position latéraux (si le véhicule en est équipé) ainsi que le feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière ne s'allument pas lorsque les feux de circulation diurne sont allumés.]1

7. En aucun cas, un véhicule ne peut présenter vers l'avant des feux, des dispositifs ou des matériaux réfléchissants rouges, et vers l'arrière des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux

réfléchissants blancs ou jaunes sélectif.

[4 Cette disposition ne s'applique ni à l'emploi de feux blancs ou jaunes sélectif de marche arrière, ni aux jeux d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière, ni aux plaques d'immatriculation elles-mêmes, ni aux panneaux visés aux articles 19, 2° et 19/1, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.]4

(8. Les feux avant et catadioptres avant ne peuvent être placés en arrière du premier essieu avant.

Cette prescription ne s'applique pas aux tracteurs agricoles.

Les feux-arrière et catadioptres arrière ne peuvent pas être placés en avant du dernier essieu arrière.

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux feux-position avant des semi-remorques; ces feux peuvent être placés à une distance maximale de 250 cm derrière l'axe du pivot;

- aux feux-encombrement avant;

- au feu-chercheur.) <AR 11-08-1976, art. 9>

9. Des feux différents peuvent être groupés ou incorpores dans un même dispositif d'éclairage, pour autant que chacun de ces feux réponde aux dispositions qui lui sont applicables et qu'aucune confusion ne soit possible.

10. Le véhicule doit être aménagé de façon telle que les feux et les catadioptres ne puissent en aucun cas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.

b) Feux-indicateurs de direction.

1.Les véhicules automobiles doivent être munis de feux-indicateurs de direction conformes à un des types de montage ci-après:

Type A.

Deux feux-indicateurs de direction sur les parois latérales.

Le type A n'est admis que sur les véhicules dont la largeur et la longueur ne dépassent pas respectivement 1,60 m et 4 m;

Type B.

Deux feux-indicateurs de direction sur les parois latérales et deux sur la face arrière.

La distance, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé du véhicule et le point le plus avancé de la plage éclairante des feux-indicateurs de direction se trouvant sur les parois latérales ne peut excéder 1,80 m. Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents.

Type C.

Deux feux-indicateurs de direction sur la face avant et deux sur la face arrière, ainsi que deux sur les parois latérales.

La distance, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé du véhicule et le point le plus avancé de la plage éclairante des feux-indicateurs de direction se trouvant sur les parois latérales ne peut excéder 1,80 m.

Un feu-indicateur de direction avant et un feu-indicateur latéral peuvent être combinés en un seul, pour autant que celui-ci satisfasse aux conditions de visibilité prévues pour les feux-indicateurs de direction qu'il remplace.

Type D.

Deux feux-indicateurs de direction sur la face avant et deux sur la face arrière.

Le type D n'est admis que sur les véhicules dont la distance entre les plages éclairantes des feux-indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

2. Les remorques doivent être munies de deux feux-indicateurs de direction sur la face arrière.

3. Des feux-indicateurs de direction supplémentaires peuvent être placés sur les faces latérales des véhicules, pour autant qu'ils répondent aux conditions fixées au point 4 ci-après.

4. Seuls les feux-indicateurs de direction clignotants à position fixe sont admis.

La fréquence de clignotement doit être comprise entre 60 et 120 périodes par minute.

La couleur de ces feux doit être vers l'avant blanche ou jaune-auto et vers l'arrière rouge ou jaune-auto.

Un feu-indicateur de direction constitué de deux feux du même côté est admis si l'alternance des feux est

d'égale fréquence.

La distance minimum, tant à l'avant qu'a l'arrière, entre les indicateurs de direction doit être d'au moins 60 cm.

La hauteur minimum des feux-indicateurs de direction est de (35 cm), la hauteur maximum est de 190 cm. <AR 11-03-1977, art. 5>

Les véhicules affectés à des services d'autobus peuvent être pourvus d'un feu répétiteur de feu-indicateur de direction à la face arrière du véhicule. Ce feu-répétiteur doit être placé à une hauteur comprise entre 250 et 290 cm.

Les feux-indicateurs de direction doivent être visibles de l'avant ou de l'arrière, suivant le cas, pour tout observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Toutefois, pour les feux-indicateurs latéraux des types B et C, ceux-ci ne doivent être visibles que pour un observateur placé à 10 m en arrière du feu-indicateur et à une distance de 1 m de la face latérale du véhicule.

Lorsqu'un véhicule automobile est suivi d'une remorque ou d'une semi-remorque, ce train de véhicules doit être muni de feux-indicateurs de direction placés latéralement. Ces feux-indicateurs sont à placer à une distance maximale de 1,80 m de l'avant du véhicule automobile.

(Cette disposition s'applique aux véhicules automobiles dont la demande d'agréation par type a été introduite après le 1er janvier 1976.) <AR 11-08-1976, art. 9>

(Pour les véhicules automobiles ayant fait l'objet d'une agréation par type avant cette date, les feux-indicateurs de direction latéraux peuvent être placés, soit sur le véhicule tracteur, soit sur le véhicule tracté.) <AR 11-08-1976, art. 9>

5. Les véhicules ou les trains de véhicules peuvent être munis d'un dispositif à commande séparée permettant de faire fonctionner simultanément tous les feux-indicateurs de direction du véhicule. Le fonctionnement de ce dispositif doit être signalé au conducteur par voie optique ou acoustique.

6. Les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968, s'ils ne peuvent satisfaire aux dispositions du § 2, 1°, b), 1 à 5 du présent article, doivent être équipes de feux-indicateurs de direction conformes à l'un des types de feux suivant :

soit un dispositif à bras mobile dépassant de 0,15 m au moins le gabarit du véhicule vers la droite ou vers la gauche, suivant le cas, lorsque l'indicateur est en fonctionnement.

Si le bras mobile est fixe en position de fonctionnement, il doit comprendre un feu permanent ou clignotant.

Si le bras mobile est oscillant en position de fonctionnement, il doit comprendre un feu permanent.

soit un dispositif à position fixe et feu clignotant, placé sur les parois latérales droite et gauche du véhicule;

soit un dispositif à position fixe et feu clignotant, placé à la droite et à la gauche des extrémités avant et arrière du véhicule.

Ces feux peuvent être incorporés aux feux de position avant ou arrière et aux feux " stop ".

La couleur des feux émise par ces feux-indicateurs de direction est :

vers l'avant, blanche ou jaune-auto;

vers l'arrière, rouge ou jaune-auto.

La position sur le véhicule de ces feux-indicateurs de direction doit être telle que les indications données par ces feux soient visibles, de nuit comme de jour, tant de l'avant que de l'arrière du véhicule, par un observateur se trouvant dans le plan parallèle au plan longitudinal de symétrie et délimitant le véhicule latéralement du côté de l'indication. Le feu-indicateur de direction doit être visible de nuit, par atmosphère limpide, à une distance minimum de 150 mètres et le jour, par temps ensoleillé, à une distance minimum de 20 mètres.

Le point le plus haut de ce feu-indicateur de direction ne peut se trouver à plus de 1,90 m au-dessus du sol, le véhicule étant vide.

[[3] 7. Deux feux indicateurs de direction facultatifs peuvent être installés à l'arrière sur tous les véhicules

des catégories M2, M3, N2, N3, O2, O3 et O4.

Si des feux indicateurs de direction facultatifs sont installés, ceux-ci doivent être placés, d'une part, à une hauteur compatible avec les prescriptions applicables en ce qui concerne la largeur et la symétrie des feux, et d'autre part, à une distance verticale aussi grande que le permet la forme de la carrosserie, sans pour autant que cela ne soit à moins de 600 mm au-dessus des feux obligatoires.

En largeur, la distance entre les bords intérieurs des surfaces apparentes dans la direction de l'axe de référence ne doit pas être inférieure à 600 mm. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur maximale du véhicule est inférieure à 1 300 mm.][3]

c) Feux spéciaux.

1. Les véhicules lents et le matériel de construction spéciale peuvent être équipés de projecteurs de travail pour autant que la commande de ceux-ci soit indépendante de celle des autres feux.

2. Les véhicules affectés à un service de taxi doivent être munis sur le toit du véhicule d'un dispositif lumineux couplé au taximètre.

Les conditions auxquelles doivent répondre ces dispositifs sont fixées par le Ministre des Communications.

3. Les véhicules affectés à un service public ou spécial d'autobus peuvent être munis d'un dispositif lumineux de couleur blanche ou jaune destiné à donner les indications relatives à l'itinéraire.

*4. (Les véhicules des services de police (...), les véhicules non banalisés du service du contrôle routier de l'(Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure) terrestre, les véhicules non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances, les véhicules non banalisés de la police militaire et des services d'enlèvement et de destruction des engins explosifs désignés par le Ministre de la Défense nationale, (les véhicules du Service Public Fédéral de la Justice utilisés pour le transport de détenus et pour le Ministère public, le véhicule de service des gouverneurs de province, les véhicules non banalisés des services d'inspection des régions et des sociétés de transport en commun chargés des contrôles routiers) les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules de la Protection civile, (les véhicules du service de sécurité des chemins de fer, les véhicules de secours d'Infrabel), les véhicules de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives, peuvent être munis à l'avant ou sur le toit d'un ou plusieurs feux bleus clignotants. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; **En vigueur :** 01-01-1999> <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; **En vigueur :** 01-05-2003> <AR 2004-09-13/30, art. 4, 030; **En vigueur :** 26-09-2004>*

*A titre exceptionnel, le [[12] Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué][12] peut autoriser d'autres véhicules affectes à un service public, à être munis à l'avant ou sur le toit d'un ou plusieurs feux bleus clignotants.) <AR 1995-04-10/15, art. 2, A, 016; **En vigueur :** 01-07-1995>*

(5. Les dépanneuses et les véhicules dont la largeur dépasse 3 m, doivent être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants, placés de manière à être visibles dans toutes les directions.

Les véhicules destinés spécialement à l'assistance routière, les véhicules utilisés pour la construction, l'entretien, la surveillance ou le contrôle du réseau routier et des installations établies sur la voirie, au-dessus ou en-dessous de celle-ci, les véhicules utilisés pour l'enlèvement des immondices, les véhicules automobiles lents à usage agricole, les véhicules utilisés pour les transports exceptionnels ainsi que leurs véhicules d'escorte, [[11] les véhicules d'ouverture et de fermeture des courses cyclistes visés dans l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain][11] et les véhicules des forces armées désignés par le Ministre de la Défense nationale, peuvent être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants, placés de manière à être visibles dans toutes les directions.

*A titre exceptionnel, le [[13] Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué][13] peut autoriser d'autres véhicules à être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants.) <AR 1988-05-09/33, art. 2, 003; **En vigueur :** 11-07-1988>*

[[9] Les véhicules, autres que ceux mentionnés dans le premier, le deuxième ou le troisième alinéa de ce point, et qui conformément à l'article 9.7.2° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique circulent sur la bande

d'arrêt d'urgence, peuvent être munis uniquement dans ce cas d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants placés de telle sorte qu'ils soient visibles dans toutes les directions.][9]

(6. Les véhicules destinés a l'assistance routière et les véhicules des autos-écoles peuvent être équipés sur le toit d'un panonceau éclairé. Ce panonceau ne pourra présenter aucune surface ou inscription en matériau réfléchissant ou fluorescent.) <AR 11-08-1976, art. 9>

(7. Les corbillards peuvent être pourvus d'un feu blanc aux quatre coins du véhicule.) <AR 11-08-1976, art. 9>

8. Le Ministre des Communications peut, aux conditions qu'il détermine, autoriser le montage de feux spéciaux sur les véhicules affectés à des fins publicitaires.

9. [[6] *...]*[6]

2° Intensité lumineuse.

a)

1. Lors de l'agréation du véhicule, les feux, leur montage et leur système d'alimentation doivent être tels que, dans la direction parallèle à l'axe longitudinal du véhicule, et dans les conditions de mesure spécifiées au b), les intensités minima et maxima exprimées en candelas, qui figurent au tableau ci-dessous soient respectées :

	Minimum	Maximum
Pour les feux a un niveau :		
feux-position avant	3	60
feux-position arrière	1,5	12
feux-stop	20	100
feux-indicateur de direction avant	88	700
feux-indicateur de direction arrière	25	200
feux-marche arrière	40	600
[feux-brouillard arrière		
seul ou par paire	75	300
par paire uniquement	65	300]
<AR 11-08-1976, art. 9>		
Pour les feux a deux niveau :		
de nuit :		
feux-stop	15	80
feux-indicateurs de direction arrière	20	120
de jour :		
feux-stop	65	520
feux-indicateurs de direction arrière	88	700
[[1] feux-circulation diurne	400	1200][1]

2. Pour les véhicules en service, les intensités lumineuses mesurées ne peuvent être inférieures à 50 p.c. des minima, ni supérieures aux maxima prévus au tableau sous 1.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux véhicules en stationnement depuis un temps prolongé.

b) Les mesures se font le moteur étant à l'arrêt et la force électromotrice aux bornes de la batterie étant stabilisée. Cette stabilisation est considérée comme étant obtenue lorsque les feux-route ont été allumés pendant vingt secondes environ après l'arrêt du moteur.

Lors de la mesure de l'intensité des feux, seul le feu faisant l'objet de l'essai doit fonctionner. Si par suite de prescriptions de montage d'autres feux s'allument simultanément, leur nombre doit être réduit au minimum permis par les dispositifs de commande. Tous les appareils électriques autres que les feux sont hors service.

Pour les feux-indicateurs de direction, la valeur à considérer est la valeur de crête, c'est-à-dire la valeur maximale atteinte au cours de chaque cycle de fonctionnement.

c) Les valeurs maximales pour les feux-indicateurs de direction mentionnées au tableau sous a), 1, ne sont pas applicables aux feux-répétiteurs latéraux.

d) Dans le cas de feux-stop et de feux-position arrière ayant la même plage éclairante, le rapport de la somme des intensités lumineuses réellement mesurées des deux feux allumés simultanément à l'intensité du feu-position allumé seul doit être au moins de 5 à 1.

§ 3. Dispositions particulières.

1° Les conditions auxquelles doivent répondre les feux et catadioptres sont fixées par Nous.

2° 1. (Feu-route.

Les feux-route sont facultatifs sur les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.) <AR 1995-04-10/15, art. 2, B, 016; ***En vigueur :*** *01-07-1995>*

2. Feu-croisement.

Sur les véhicules spéciaux, une hauteur maximum de 145 cm est autorisée pour autant qu'elle soit justifiée par la nature du véhicule et les caractéristiques de sa construction.

La distance maximum au bord extérieur peut être supérieure à 40 cm dans le cas des véhicules lents.

3. Feu-position avant des véhicules automobiles.

Le feu-position avant peut être de couleur jaune sélectif lorsqu'il est incorporé dans le feu-route ou le feu-croisement et que ces feux sont de couleur jaune sélectif.

La hauteur maximum des feux-position avant peut être de 190 cm dans le cas des véhicules lents.

4. Feu-position avant des remorques.

Ces feux doivent éclairer vers l'avant et latéralement.

(Dans le cas des remorques ayant une largeur de 160 cm au plus et dans le cas des remorques tirées par des véhicules lents, les feux-position avant peuvent être remplacés par des catadioptres blancs pour autant que la distance maximale au bord extérieur ne dépasse pas 15 cm.) <AR 21-12-1979, art. 8>

5. Feu-position arrière.

La hauteur maximum des feux-position arrière peut être de 190 cm dans le cas des véhicules lents.

[3 A moins que des feux d'encombrement soient déjà installés, deux feux de position arrière facultatifs peuvent être installés sur tous les véhicules des catégories M2, M3, N2, N3, O2, O3 et O4. Si ces feux facultatifs sont installés, ceux-ci doivent être placés, d'une part, à une hauteur compatible avec les prescriptions applicables en ce qui concerne la largeur et la symétrie des feux, et d'autre part, à une distance verticale aussi grande que le permet la forme de la carrosserie, sans pour autant que cela ne soit à moins de 600 mm au-dessus des feux obligatoires. Dans le sens de la largeur, l'écartement minimal entre les bords intérieurs des surfaces apparentes dans la direction de l'axe de référence doit être de 600 mm au moins. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur maximale du véhicule est inférieure à 1 300 mm.]3

6. (Feu-stop.

Ils doivent s'allumer lorsque le frein de service est mis en action.

Les feux-stop sont facultatifs sur les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km /h. Toutefois, si ces véhicules en sont équipés, la hauteur maximale des feux-stop peut être de 190 cm.) <AR 1995-04-10/15, art. 2, C, 016; ***En vigueur :*** *01-07-1995>*

[8 Le nombre de feux-stop obligatoires est de trois pour les véhicules de la catégorie M1, mis en circulation pour la première fois après le 1er mai 2003 et ayant une réception par type européenne, ainsi que pour les véhicules de la catégorie M1 et N1 mis en circulation pour la première fois après le 1er novembre 2014, à l'exception des châssis-cabine et les véhicules avec de l'espace ouvert pour cargaison. Il est de deux pour les véhicules d'une autre catégorie; toutefois un troisième feu-stop est autorisé.]8

[3 Sauf en présence d'un troisième feu stop, deux feux stop facultatifs peuvent être installés sur les véhicules des catégories M2, M3, N2, N3, O2, O3 et O4. Si ces feux facultatifs sont installés, ceux-ci doivent être placés, d'une part, à une hauteur compatible avec les prescriptions applicables en ce qui concerne la largeur et la symétrie des feux, et d'autre part, à une distance verticale aussi grande que le permet la forme de la carrosserie, sans pour autant que cela ne soit à moins de 600 mm au-dessus des feux obligatoires. Dans le sens de la largeur, l'écartement minimal entre les bords intérieurs des surfaces apparentes dans la direction de l'axe de référence doit être de 600 mm au moins. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur maximale du véhicule est inférieure à 1 300 mm.]3

7. Feu d'éclairage plaque d'immatriculation arrière.

Ce feu ne peut projeter de lumière directe de la source lumineuse vers l'arrière du véhicule.

8. Catadioptre arrière.

Les catadioptres arrière doivent répondre aux prescriptions prévues par l'arrêté royal du 8 mai 1969 relatif a l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules.

Les catadioptres arrière doivent être montés sur une partie fixe du véhicule et dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Ils ne peuvent pas avoir une forme triangulaire lorsqu'ils sont montés sur un véhicule automobile.

Les catadioptres arrière placés à l'arrière des remorques doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral de 15 à 20 cm de côté. Un des sommets du triangle doit être dirigé vers le haut, le côté opposé étant horizontal.

Si dans des dispositifs lumineux placés à l'arrière des véhicules est comprise une surface catadioptrique ne portant pas une marque d'agréation, cette surface n'est pas considérée comme étant un catadioptre. Dans ce cas, deux catadioptres dûment agréés doivent être placés à l'arrière du véhicule.

9. Feu-encombrement.

Les feux-encombrement doivent être placés a l'extrémité de la largeur hors tout et si possible dans la partie haute du véhicule.

10. Catadioptre latéral.

Les catadioptres latéraux doivent répondre aux prescriptions prévues par l'arrêté royal du 8 mai 1969 relatif à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules.

(A l'exception des voitures et de voitures mixtes,) les véhicules automobiles dont la longueur est supérieure à 6 mètres ainsi que les remorques dont la longueur, timon compris, est supérieure à 3 mètres doivent être munis de chaque coté d'au moins un catadioptre de couleur jaune-auto. <AR 11-03-1977, art. 5>

La distance entre le point le plus avancé du véhicule, timon non compris lorsqu'il s'agit d'une remorque, et le point le plus avancé de la plage réfléchissante du catadioptre latéral ne peut pas être supérieure à 3 mètres; de plus, la distance entre le point le plus en arrière du véhicule et le point le plus en arrière de la plage réfléchissante du catadioptre latéral ne peut pas être supérieure à 1 mètre.

S'il n'est pas possible de respecter ces deux dimensions au moyen d'un seul catadioptre latéral, le véhicule doit être muni de catadioptres latéraux supplémentaires situés de manière telle que les deux dimensions précitées soient respectées et que la distance entre les points les plus proches des plages réfléchissantes de deux catadioptres successifs ne dépasse pas 3 mètres.

Les catadioptres latéraux doivent être fixes et situés dans des plans parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.

La hauteur maximum des catadioptres latéraux peut être de 145 cm si pour des motifs structurels, la hauteur maximum de 120 cm ne peut être respectée.

11. Feu-stationnement.

Seuls les véhicules automobiles aménagés pour le transport de huit personnes au maximum, non compris le conducteur, et les autres véhicules dont la longueur et la largeur n'excèdent pas respectivement 6 mètres et 2 mètres peuvent être munis d'un feu-stationnement soit sur leur paroi gauche, soit sur chacune de leurs parois latérales.

Le feu-stationnement doit être placé sensiblement au milieu de la paroi latérale du véhicule; il doit être de couleur blanche ou jaune-auto vers l'avant et de couleur rouge ou jaune-auto vers l'arrière du véhicule.

Le feu-stationnement peut aussi être constitué par un feu de couleur blanche ou jaune-auto placé à l'avant et un feu de couleur rouge ou jaune-auto placé à l'arrière du véhicule.

Il doit être possible d'allumer séparément les feux-stationnement se trouvant d'un même côté du véhicule.

(12. Feu-brouillard arrière.

Les feux-brouillard arrière doivent répondre aux prescriptions prévues par l'arrêté royal du 6 mars 1975 relatif à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques.

Les feux-brouillard arrière ne peuvent être allumés qu'au moyen d'un interrupteur distinct, qui ne fonctionne que lorsque les feux-position arrière sont allumés. Toutefois, cet interrupteur peut également servir à allumer les feux-brouillard avant.

Le fonctionnement des feux-brouillard arrière doit être signalé au conducteur au moyen d'une lampe-témoin de couleur jaune-auto, placée en un endroit nettement apparent.

Lorsque le feu-brouillard arrière est unique, il doit être placé dans le plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule ou entre ce plan et le bord gauche du véhicule.

Le bord de la plage éclairante du feu-brouillard arrière doit se trouver à 10 cm au moins du bord de la plage éclairante du feu-stop.

La hauteur maximale du feu-brouillard arrière peut être de 190 cm pour les véhicules lents.

(Dans les cas de train de véhicules, le feu de brouillard arrière du véhicule remorqué peut fonctionner seul lorsque le système de montage du feu de brouillard arrière du véhicule tracteur est tel qu'il y a ouverture automatique du circuit électrique de ce feu lorsque le feu de brouillard arrière de la remorque fonctionne.)) <AR 11-08-1976, art. 9> <11-03-1977, art. 5>

13. Feu-marche arrière.

Les feux-marche arrière ne peuvent être actionnés que par la commande de la marche arrière.

14. Catadioptre avant.

Les catadioptres avant doivent répondre aux prescriptions prévues par l'arrêté royal du 8 mai 1969 relatif à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules.

Ils doivent être montés sur une partie fixe du véhicule et dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Ils ne peuvent avoir une forme triangulaire.

La hauteur maximum des catadioptres avant peut être de 145 cm, si pour des raisons de construction du véhicule, la hauteur maximum de 120 cm ne peut être respectée.

[[1] 15. Feu de circulation diurne.

Les feux de circulation diurne doivent être tournés vers l'avant et se trouver à l'avant du véhicule, cette prescription est considérée comme satisfaite si la lumière émise n'incommode pas le conducteur, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire des rétroviseurs et/ou d'autres surfaces réfléchissantes du véhicule.

Un témoin d'enclenchement est facultatif.][1]

(3° Lorsque le dispositif visé à l'article 18, § 4, masque ou nuit à la visibilité des feux et catadioptres prévus au présent article, ce dispositif doit être muni d'un système d'éclairage connecté électriquement au véhicule et dédoublant le fonctionnement des feux du véhicule.) <AR 1991-09-23/30, art. 2, 012; ***En vigueur :*** *01-10-1991>*

§ 4. (Dispositifs complémentaires de signalisation arrière pour les véhicules longs et lourds, autres que

les tracteurs et leurs remorques, ainsi que pour les véhicules lents et leurs remorques autres que les véhicules agricoles.

1. A partir du 1er juillet 1985, les (véhicules conçus ou construits pour le transport de choses) d'une masse supérieure à 3 500 kg, à l'exclusion des tracteurs, doivent être munis d'un dispositif complémentaire de signalisation arrière homologué et monté conformément aux dispositions figurant à l'annexe 11 du présent arrêté. <AR 13-09-1985, art. 7>

2. Chaque demande d'homologation de dispositif complémentaire de signalisation arrière doit être introduite par le fabricant ou son mandataire auprès [10 de l'autorité compétente en matière de réception.]10 <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

La demande sera accompagnée des pièces reprises à l'appendice III de l'annexe 11 au présent arrêté.

3. En vue d'obtenir le certificat d'homologation d'un type de dispositif complémentaire de signalisation arrière, le fabricant ou son mandataire doit apporter la preuve que le type de dispositif présenté à l'homologation est conforme aux prescriptions de l'annexe 11 au présent arrêté.

Cette preuve sera constituée d'un rapport d'essais délivré par le Laboratoire Central d'Electricité, à 1640 Rhode-Saint-Genèse.

4. L'homologation d'un type de dispositif complémentaire de signalisation arrière est accordée par [10 l'autorité wallonne compétente]10.

5. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de dispositif complémentaire de signalisation arrière sera constaté par l'établissement d'une fiche conforme au modèle repris à l'appendice IV de l'annexe 11 au présent arrêté.

L'homologation ou le refus d'homologation sera notifié au fabricant ou à son représentant.

6. Chaque homologation accordée comportera l'attribution d'un numéro d'homologation; celui-ci ne peut être attribue qu'une seule fois et ce, pour un seul type de dispositif complémentaire de signalisation arrière.

7. Tout dispositif complémentaire de signalisation arrière homologué conformément à l'annexe 11 du présent arrêté devra être pourvu du marquage prévu à l'appendice III de cette annexe.

8.1. Chaque fabricant de matériau réfléchissant et/ou fluorescent est tenu d'assurer la conformité du produit livré pour la fabrication des dispositifs au type de matériau ayant subi les tests, par des méthodes appropriées de vérifications périodiques.

A cet effet, le fabricant doit :

- soit disposer d'un laboratoire équipé de manière à pouvoir effectuer les essais essentiels;

- soit confier les essais de conformité de production à un laboratoire agréé.

Les résultats du contrôle de conformité de production doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

8.2. Chaque transformateur de matériau réfléchissant et/ou fluorescent est tenu d'assurer la conformité de sa production au type de dispositif complémentaire de signalisation arrière homologué par des méthodes appropriées de vérifications périodiques.

A cet effet, le transformateur doit confier les essais de conformité de production à un laboratoire agréé.

Les résultats du contrôle de conformité de production doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

9. Le contrôle de la conformité de la production au type homologué de dispositif complémentaire de signalisation arrière a lieu dans les conditions et suivant les méthodes prévues par l'annexe 11 au présent arrêté. Il est effectué par les fonctionnaires de (le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures - AGW du 31 août 2023, art.5)désignés à cet effet par [10 l'autorité wallonne compétente]10. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

A la requête des fonctionnaires visés à l'alinéa 1er, les fabricants sont tenus de mettre à la disposition de ceux-ci en vue d'essais ou de contrôles de conformité, les dispositifs complémentaires de signalisation arrière dont le type a fait l'objet d'une réception antérieure.

Dans le cas de dispositifs fabriqués en [10 Région wallonne]10, les prélèvements se font chez le fabricant.

Dans le cas de dispositifs importés, les prélèvements se font, soit chez l'importateur, soit chez les

distributeurs.

10. L'homologation accordée pour un type de dispositif complémentaire de signalisation arrière peut être retirée par [10 l'autorité wallonne compétente]10 dans le cas où le type de dispositif complémentaire de signalisation arrière n'est pas conforme aux dispositions du présent § 4.

Dans ce cas, une copie de la fiche d'homologation portant, en gros caractères, la mention signée et datée " homologation retirée " est adressée au fabricant ou à son mandataire.

11. Sont qualifiés pour veiller à l'exécution du présent § 4, les agents visés à l'article 3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.) <AR 16-11-1984, art. 11>

(12. [10 L'autorité wallonne compétente]10 peut exempter en tout ou en partie des dispositions prévues au présent § 4, les véhicules qui en raison de leur structure et/ou de leur équipement ne peuvent satisfaire aux prescriptions du présent règlement général.) <AR 13-09-1985, art. 7>

13. (Sont exemptés des dispositions prévues au présent § 4, les véhicules de signalisation et de chantier utilisés pour un chantier de 6é catégorie visés au chapitre XVIII de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.- AGW du 31 août 2023, art.5)<AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(§ 5. [2 Marquages à grande visibilité]2 :

1° [2 Les véhicules de plus de 2 100 mm de large appartenant aux catégories :

a) N2 d'une masse maximale supérieure à 7,5 tonnes et N3 (à l'exception des châssis-cabines, des véhicules incomplets et des tracteurs de semi-remorques);

b) O3 et O4;

doivent être pourvus, à l'arrière, d'un marquage de gabarit intégral de couleur rouge ou jaune ou blanche.

Les véhicules de plus de 6 000 mm de long, y compris le timon des remorques, appartenant aux mêmes catégories que celles mentionnées à l'alinéa précédent, doivent être pourvus, sur les côtés, de marquages de gabarit partiel de couleur jaune ou blanche.

Cependant, lorsque les prescriptions relatives à la forme, à la structure, à la conception ou au fonctionnement rendent impossible l'installation du marquage de gabarit obligatoire, un marquage linéaire peut être installé.

[8 La présence de marquages à grande visibilité est interdite sur les véhicules des catégories M1 et O1. Toutefois, les véhicules visés au paragraphe 2, 1°, c), 4, de cet arrêté, ainsi que les véhicules visés à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique, peuvent en être pourvus.

Le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut autoriser un marquage à grande visibilité sur certains véhicules de catégorie M1 si leur utilisation nécessite un marquage afin de garantir la sécurité routière.

Les véhicules suivants sont exemptés de toute façon :

- véhicules prioritaires visés à l'article 28, § 2, 1°, c , 4;

- véhicules de " La Poste ",

- taxis,

- véhicules utilisés dans le cadre du transport de personnes handicapées,

véhicules d'assistance routière.]8

Tous les autres véhicules des catégories pour lesquelles la présence de marquages à grande visibilité n'est pas obligatoire ou n'est pas interdite, peuvent en être pourvus.

Un marquage de gabarit partiel peut être appliqué en lieu et place d'un marquage linéaire obligatoire, et un marquage de gabarit intégral peut être appliqué en lieu et place d'un marquage de gabarit partiel obligatoire.

Les marquages à grande visibilité doivent également satisfaire aux prescriptions prévues aux annexes 18 et 18bis.

Les marquages à grande visibilité sont homologués selon les règles fixées par le Règlement n° 104

portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O, constituant l'additif 103 à l'Accord de Genève en date du 20 mars 1958, révisé les 10 novembre 1967 et 16 octobre 1995, concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.][2]

Le Règlement n° 104 est repris à l'annexe 18 du présent arrêté.

[[10] L'autorité wallonne compétente][10] désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ce Règlement.

[[10] L'autorité compétente en matière de réception][10] est chargé de la gestion administrative et de la mise en oeuvre de ce Règlement et de délivrer notamment, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande.

Les dispositifs de marquage rétroréfléchissants portent une marque d'homologation du type :

C Ex 104 R - 0001148.

" C " indique la classe du matériau et peut être remplacé par " D ", " D/E " ou " E ".

2° Les prescriptions du Règlement n° 104 sont obligatoires pour les véhicules destinés au transport exceptionnel.

3° Par dérogation aux dispositions du point 3.1 de l'annexe 9 du Règlement n° 104, des marquages et des graphiques distinctifs rétroréfléchissants (publicité) peuvent être apposés sur la paroi arrière des véhicules à condition qu'ils satisfassent aux mêmes conditions que ceux pouvant se trouver sur les parois latérales.) <AR 2003-03-17/34, art. 16, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

[[5] § 6. Dispositifs complémentaires de signalisation pour les engins portés à usage agricole ou forestier.

1. Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier placé à l'avant du tracteur agricole ou forestier occulte tout ou partie des dispositifs d'éclairage ou de la signalisation du tracteur agricole ou forestier, des dispositifs complémentaires rappelant les feux et la signalisation avant du tracteur agricole ou forestier, à l'exception des feux de croisement, doivent être placés à l'avant de l'engin porté, dans la même configuration de fonctionnement que les dispositifs d'éclairage du tracteur agricole ou forestier.

Si les feux de croisement sont occultés en tout ou partie par l'engin porté à l'avant du tracteur, deux feux de croisement supplémentaires orientés vers l'avant doivent être placés sur le tracteur, à une hauteur ne dépassant pas 300 cm, le branchement électrique étant conçu de telle manière que deux paires de feux de croisement ne peuvent être enclenchés à la fois.

2. Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier placé à l'arrière du tracteur agricole ou forestier occulte tout ou partie des dispositifs d'éclairage ou la signalisation du tracteur agricole ou forestier, des dispositifs complémentaires rappelant les feux et la signalisation arrière doivent être placés à l'arrière de l'engin porté dans la même configuration de fonctionnement que les dispositifs d'éclairage du tracteur agricole ou forestier.

3. L'engin porté à usage agricole ou forestier dépassant de plus de 100 cm l'extrémité avant ou arrière du tracteur agricole ou forestier est signalé par :

1° deux panneaux carrés avec des dimensions minimales de 420 millimètres de côté ou rectangulaires avec des dimensions minimales de 280 x 560 ou 140 x 800 millimètres pourvus de bandes diagonales alternées rouges et blanches rétroréfléchissantes selon un angle de 45° à 60° et dont la largeur est de 70 à 100 millimètres. Les bandes rétro-réfléchissantes répondent aux spécifications colorimétriques et au minimum aux coefficients de rétroréflexion des produits de la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1;

ou deux panneaux carrés de 280 millimètres de côté à 420 millimètres non inclus de côté pourvus de bandes diagonales alternées rouges et blanches rétroréfléchissantes selon un angle de 45° à 60° et dont la largeur est de 70 à 100 millimètres. Les bandes rétroréfléchissantes répondent aux spécifications colorimétriques de nuit et au minimum aux spécifications photométriques des produits pour marquages rétroréfléchissants de la classe C du Règlement n° 104 portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O, constituant l'additif 103 à l'Accord de Genève en date du 20 mars 1958, révisé les 10 novembre 1967 et 16 octobre

1995, concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

Sur chaque panneau, au moins une des bandes rétroréfléchissantes dispose d'un marquage composé au moins :

- de la marque ou de tout autre moyen d'identification du fabricant ou de son représentant s'il ne s'agit pas du fabricant;

- du code d'identification du produit reconnu par [10 l'autorité compétente en matière de réception]10 permettant de déterminer et de garantir la conformité de celui-ci aux prescriptions colorimétriques et photométriques visées soit à l'alinéa 1er soit à l'alinéa 2, par référence à une norme nationale ou internationale ou tout autre code de nature à pouvoir attester de cette conformité;

Chaque fabricant de matériau rétroréfléchissant et chaque transformateur de matériau rétroréfléchissant garantit la conformité du produit livré aux prescriptions exigées en matière de rétroréflexion et de colorimétrie par un certificat de conformité à une norme nationale ou internationale satisfaisant aux prescriptions visées à l'alinéa premier ou à l'alinéa 2 :

Chaque fabricant de matériau rétroréfléchissant est tenu d'assurer la conformité du produit livré, par des méthodes appropriées de vérifications périodiques. A cet effet, le fabricant doit :

- soit disposer d'un laboratoire équipé de manière à pouvoir effectuer les essais essentiels;

- soit confier les essais de conformité de produit à un laboratoire désigné par le SPF Mobilité et Transports ou par un l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne.

Les résultats du contrôle de conformité de produit doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

Chaque transformateur de matériau rétro-réfléchissant est tenu d'assurer la conformité de sa production par des méthodes appropriées de vérifications périodiques. A cet effet, le transformateur doit confier les essais de conformité de production à un laboratoire désigné par le SPF Mobilité et Transports ou par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne.

Les résultats du contrôle de conformité de production doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

Les panneaux visés à l'alinéa premier ou à l'alinéa deux sont disposés latéralement et symétriquement de chaque côté latéral de l'engin porté, avec un des bords situé à moins de 100 cm de l'extrémité avant ou arrière de l'engin porté la plus éloignée par rapport au tracteur agricole ou forestier, selon que l'engin porté se situe à l'avant ou à l'arrière du tracteur agricole ou forestier.

Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier situé à l'arrière du tracteur agricole ou forestier présente un dépassement par rapport à ce dernier compris entre 400 cm non inclus et 700 cm inclus, des panneaux complémentaires à ceux prévus à l'alinéa précédent sont disposés latéralement et symétriquement de chaque côté latéral de l'engin porté, avec un des bords situé à une distance de 100 cm au moins et 300 cm au plus de l'extrémité de l'engin porté la plus proche du tracteur agricole ou forestier.

Le bord inférieur des panneaux est placé à une hauteur mesurée à partir du sol comprise entre 40 cm minimum et 200 cm maximum. Ils sont fixés de manière à ne pas constituer un obstacle par eux-mêmes.

Les panneaux doivent être fixes et situés dans des plans parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.

2° un panneau conforme au point 1°, alinéa 1er ou alinéa 2, placé respectivement vers l'avant le plus en avant possible et vers l'arrière, le plus en arrière possible selon que l'engin porté se situe à l'avant ou à l'arrière du tracteur agricole ou forestier, dans un plan perpendiculaire au plan vertical passant par l'axe longitudinal du tracteur agricole ou forestier ou forestier. Une tolérance de + 3° est admise. Le bord inférieur du panneau est placé à une hauteur mesurée à partir du sol comprise entre 40 cm minimum et 200 cm maximum. Il est fixé de manière à ne pas constituer un obstacle par lui-même.

3° un catadioptre non triangulaire de couleur jaune-auto de chaque côté latéral de l'engin porté et orienté latéralement. Le point le plus haut de la plage réfléchissante du catadioptre latéral ne peut être situé à plus de 200 cm au-dessus du sol. Le point le plus bas ne peut être situé à moins de 40 cm au-

dessus du sol.

La distance entre l'extrémité de l'engin porté la plus proche du tracteur agricole ou forestier et l'extrémité la plus avancée de la plage réfléchissante du catadioptre latéral ne peut pas être supérieure à 300 cm; de plus, la distance entre l'extrémité de l'engin porté la plus éloignée du tracteur agricole ou forestier et l'extrémité la plus en arrière de la plage réfléchissante du catadioptre latéral ne peut pas être supérieure à 30 cm. S'il n'est pas possible de respecter ces deux dimensions au moyen d'un seul catadioptre latéral, l'engin porté doit être muni de catadioptres latéraux supplémentaires situés de manière telle que les deux dimensions précitées soient respectées et que la distance entre les points les plus proches des plages réfléchissantes de deux catadioptres successifs ne dépasse pas 300 cm.

Les catadioptres latéraux doivent être fixes et situés dans des plans parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.

4. Les engins portés à usage agricole ou forestier, dont la largeur est supérieure à 255 cm et inférieure ou égale à 300 cm, et qui dépassent latéralement le gabarit extérieur du tracteur de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 40 cm du bord extérieur de la plage éclairante des feux de position du tracteur agricole ou forestier doivent être signalés par des feux d'encombrement et des catadioptres.

Les feux et catadioptres visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière doivent être rouges.

La plage éclairante ou réfléchissante de ces feux et catadioptres doit se trouver à moins de 40 cm de la plus forte saillie la plus éloignée de l'engin porté.][5]

[[7] *§ 7. Le Ministre de l'Intérieur, en ce qui concerne les véhicules des services d'incendie, des prézones et zones de secours, de la Protection civile et le Ministre de la Santé publique, en ce qui concerne les ambulances et les véhicules d'intervention médicale urgente, peuvent imposer une signalisation complémentaire aux conditions qu'ils déterminent.*

Le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de la Santé publique communiquent préalablement, chacun en ce qui le concerne, au Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, les conditions de montage de cette signalisation.][7]

---

(1)<AR 2010-03-25/07, art. 2, 046; En vigueur : 22-04-2010>
(2)<AR 2010-05-07/12, art. 2, 047; En vigueur : 14-06-2010>
(3)<AR 2010-08-18/14, art. 1, 048; En vigueur : 11-09-2010>
(4)<AR 2013-07-10/38, art. 3,1°,2°, 056; En vigueur : 01-09-2013>
(5)<AR 2013-07-10/38, art. 3,3°, 056; En vigueur : 01-09-2014>
(6)<AR 2013-07-12/27, art. 1, 057; En vigueur : 24-08-2013>
(7)<AR 2013-07-12/27, art. 2, 057; En vigueur : 24-08-2013>
(8)<AR 2013-10-18/24, art. 6, 059; En vigueur : 05-12-2013>
(9)<AR 2014-01-29/13, art. 1, 061; En vigueur : 01-03-2014>
(10)<ARW 2018-05-17/18, art. 24, 083; En vigueur : 20-05-2018>
(11)<AR 2019-09-16/02, art. 1, 086; En vigueur : 01-01-2020>
(12)<AR 2022-03-09/07, art. 1, 091; En vigueur : 08-04-2022>
(13)<AR 2022-03-09/07, art. 2, 091; En vigueur : 08-04-2022>

Art. 29.
(abrogé) (AR 12-12-1975, art. 15)

Art. 30.
(AR 1989-05-22/34, art. 3, 005; ED : 01-06-1989) Ceintures de sécurité et leurs ancrages, ainsi que dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur.

§1. Ancrages de ceintures de sécurité.

Les voitures et voitures mixtes mises en circulation entre le 15 juin 1968 et le 31 mars 1974 doivent comporter des ancrages pour ceintures de sécurité au moins pour la place du conducteur et pour la place latérale avant, conformes soit aux prescriptions du Règlement n° 14 de la Commission économique pour l'Europe de Genève portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité sur les voitures particulières, soit à la norme NBN 628-2 de l'Institut belge de Normalisation.

Les voitures et voitures mixtes mises en circulation à partir du 1er avril 1974, qui ne tombent pas sous l'application des dispositions des alinéas 3 et 4, doivent comporter des ancrages pour ceintures de sécurité au moins pour la place du conducteur et pour la place latérale avant, conformes aux prescriptions du même règlement.

Les véhicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite entre le 1er janvier 1977 et le 31 décembre 1990, doivent répondre aux prescriptions de la directive 76/115/CEE du Conseil des Communautés européennes du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules a moteur, appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis; toutefois, les conditions fixées à l'alinéa 4 peuvent être d'application sur demande du constructeur.

Les vehicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1991, doivent répondre aux prescriptions de la directive 76/115/CEE, modifiée par les directives 81/575/CEE du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1981 et 82/318/CEE de la Commission des Communautés européennes du 2 avril 1982, appliquées selon les modalités fixees aux articles 3 et 3bis.

(Les véhicules à moteur des catégories M1, M2 en M3, classe III et B et des catégories N1, N2, N3 telles que définies à l'article premier du présent arrêté, immatriculés pour la première fois à partir du 31 mars 2003 répondent aux prescriptions des annexes de la directive 90/629/CEE de la Commission du 30 octobre 1990, portant adaptation au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur, modifiée par la directive 96/38/CE de la Commission du 17 juin 1996, directives qui ont été transposées dans le droit belge par l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs eléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les arrêtés royaux des 14 avril 1993, 4 décembre 1996 et 10 avril 1998.) (AR 2002-10-21/32, art. 2, 023; ED : 30-10-2002)

§2. Ceintures de sécurité.

Les voitures et voitures mixtes mises en circulation entre le 15 juin 1968 et le 31 décembre 1974, doivent être pourvues de ceintures de sécurité au moins pour la place du conducteur et pour la place latérale avant, conformes à la norme NBN 628.1 de l'Institut belge de Normalisation ou portant la marque d'homologation française caractérisée par les lettres T.P.E.

Les voitures et voitures mixtes mises en circulation entre le 1er janvier 1975 et le 31 décembre 1986, doivent être pourvues de ceintures de sécurité pour la place du conducteur et pour la place latérale avant, conformes aux prescriptions de la directive 77/541/CEE du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur.

Les voitures et voitures mixtes dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1977, doivent être pourvues de ceintures de sécurité conformes aux prescriptions de la directive 77/541/CEE, pour chaque place, au plus tard :

1° le 1er janvier 1990 pour les véhicules mis en circulation entre le 1er juillet 1985 et le 31 décembre 1986;

2° le 1er juillet 1990 pour les véhicules mis en circulation entre le 1er janvier 1984 et le 30 juin 1985.

Les voitures et voitures mixtes mises en circulation à partir du 1er janvier 1987, doivent être pourvues de ceintures de securité pour chaque place.

Les camionnettes et minibus mis en circulation à partir du 1er janvier 1987, doivent être pourvus de ceintures de sécurité au moins pour la place du conducteur et pour la place latérale avant.

Les véhicules automobiles de camping dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg, mis en circulation à partir du 1er janvier 1991, doivent être pourvus de ceintures de sécurité au moins pour la place du conducteur et pour la place latérale avant.

Les ceintures de securité pour les véhicules visés aux alinéas 4 à 6, doivent satisfaire aux prescriptions reprises à la directive 77/541/CEE, telle que modifiée par la directive 81/576/CEE du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1981 et par la directive 82/319/CEE de la Commission des Communautés européennes du 2 avril 1982.

(Les véhicules à moteur des catégories M1, M2 en M3, classe III et B et des catégories N1, N2, N3 telles que définies à l'article premier du présent arrêté, immatriculés pour la première fois à partir du 31 mars 2003 répondent aux prescriptions des annexes de la directive 90/628/CEE de la Commission du 30 octobre 1990 portant adaptation au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1997 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur, modifiée par la directive 96/36/CE de la Commission du 17 juin 1996 et par la directive 2000/3/CE de la Commission du 22 février 2000, directives qui ont été transposées dans le droit belge par l'arrêté royal du 26 février 1981 précité, modifié par les arrêtés royaux des 14 avril 1993, 4 décembre 1996, 10 avril 1998 et 5 décembre 2000.

Complémentairement aux dispositions figurant dans les directives, les sièges dirigés vers l'arrière des véhicules des catégories M2 et M3, classe III et B sont équipés de ceintures à deux ou trois points avec rétracteur.

Les sièges dirigés vers l'avant ou l'arrière des véhicules des catégories N1, N2 et N3, autres que les sièges latéraux avant, sont équipés de ceintures à deux ou trois points (...). (AR 2003-03-17/34, art. 17, 026; ED : 01-05-2003)

Chaque place assise équipée de ceinture de sécurité des véhicules des catégories M2 et M3 doit être pourvue d'un pictogramme installé en évidence du modèle ci-après. Couleur : personnage blanc sur fond bleu.

§3. Dispositifs de retenue pour enfants a bord des véhicules à moteur.

A partir du 1er janvier 1991 au plus tard, pour pouvoir être introduits sur le marché, les dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur doivent être conformes aux prescriptions du Règlement n° 44 de la Commission économique pour l'Europe de Genève portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur.

A partir du 1er janvier 1992 au plus tard, pour pouvoir être mis en vente, les dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur doivent être conformes aux prescriptions dudit règlement.

Art. 31.

(AR 12-12-1975, art. 16) (Dimensions des véhicules dont la demande d'agrément est antérieure au 1er janvier 1986.) (AR 16-11-1974, art. 13)

§1. Les dimensions d'un véhicule ou d'un train de véhicules, mesurées toutes saillies comprises, à l'exception des (feux-encombrement,) indicateurs de direction, des miroirs rétroviseurs, des pneumatiques au voisinage de leur point de contact avec le sol, des dispositifs antipatinants qui seraient montés sur les roues, des scellés douaniers et des dispositifs de protection de ces scellés, ne peuvent excéder les limites suivantes :

1° Largeur dans une section transversale quelconque : 2,50 m. (AR 11-08-1976, art. 10)

Toutefois, la largeur maximum est fixée à 3 m pour les véhicules agricoles allant de la ferme aux champs et vice versa et pour le matériel de construction spéciale, pour autant que ces véhicules circulent à une vitesse maximum de 25 km à l'heure.

Les parties extérieures mobiles ou aisément détachables doivent toutefois être repliées ou enlevées pour diminuer la largeur pendant le trajet sur la voie publique.

2° Longueur d'un véhicule, à l'exception des semi-remorques, dispositif d'attelage éventuel compris :

a) 8 m lorsqu'il s'agit d'un véhicule à un essieu ou a deux essieux reliés entre eux et dont la distance entre axes ne dépasse pas 2,10 m (essieux en tandem); cette longueur peut être portée à 10 m pour autant que le poids maximal autorisé soit supérieur à 2 500 kg;

b) (12 m) lorsqu'il s'agit d'un véhicule comportant deux essieux ou plus, dont la distance entre les axes dépasse 2,10 m. (AR 2003-03-17/34, art. 18, 026; ED : 01-05-2003)

Toutefois, la longueur des véhicules automobiles aménagés pour le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur, peur atteindre 12 m, étant entendu que :

le rayon de débordement extérieur ne peut dépasser 12 m;

le rayon de débordement intérieur ne peut être inférieur à 6,50 m, avec un rayon de débordement extérieur de 12 m;

le débattement ne peut dépasser 0,50 m, avec un rayon de débordement extérieur de 12 m.

3° Longueur d'un train de véhicules :

a) 15,50 m, lorsqu'il s'agit d'un véhicule articulé, étant entendu que la distance, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé du tracteur et l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque, ne peut excéder 12 m.

Le Ministre des Communications peut autoriser la mise en circulation de véhicules articulés dont la distance, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé du tracteur et l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque, excède 12 m, et ce lorsque la semi-remorque est équipée d'un essieu ou d'essieux à effet directionnel et que l'inscription en courbe de cette semi-remorque n'est pas plus défavorable que celle d'une semi-remorque sans essieux à effet directionnel et pour laquelle la distance précitée de 12 m est respectée;

(Toutefois, la longueur d'un véhicule articulé est portée à 16,50 m lorsque la distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque ne dépasse pas 12 m.) (AR 1990-04-09/31, art. 2, 007; ED : 01-05-1990)

b) (18 m lorsqu'il s'agit d'un véhicule à soufflet ou un autre train de véhicules.

Pour les trains routiers composés d'un camion et d'une remorque, cette longueur est portée à 18,35 m si le train répond aux prescription suivantes:

- la distance maximale entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque ne peut dépasser 15,65 m;

- la distance maximale entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque ne peut dépasser 16,00 m.) (AR 1991-09-23/30, art. 3, 012; ED : 01-10-1991)

(c) Toutefois, les dispositions relatives à un train de véhicules ne s'appliquent pas à un train de véhicules constitué par un autobus en remorquant un autre pour autant qu'ils ne circulent pas à plus de 25 km à l'heure.) (AR 10-12-1976, art. 1)

4° Hauteur : 4 m.

Le Ministre des Communications peut autoriser la mise en circulation de véhicules affectés à des services publics ou spéciaux d'autobus urbains et dont la hauteur depasse 4 m sans excéder 4,40 m.

« L'autorité wallonne compétente » (AGW du 16 décembre 2020, art.3) détermine les itinéraires que peuvent emprunter ces véhicules.

§2. Pour toute semi-remorque, la distance entre le point d'appui et l'essieu arriere ou le point d'appui et le milieu de la distance entre les essieux arrière ne peut excéder 8 m; de plus, aucun point de la partie en avant du point d'appui ne peut se trouver en dehors d'un cylindre à axe vertical passant par le point d'appui et ayant 2,05 m de rayon.

La mise en circulation de semi-remorque, pour lesquelles la distance entre le point d'appui et l'essieu arrière ou le point d'appui et le milieu de la distance entre les essieux arrière excède 8 m, est toutefois admise, lorsque la semi-remorque est équipée d'un essieu ou d'essieux à effet directionnel et que l'inscription en courbe de cette semi-remorque n'est pas plus défavorable que celle, de la semi-remorque sans essieux à effet directionnel et pour laquelle la distance précitée de 8 m est respectée.

§3. 1° Le porte-à-faux avant ne peut dépasser les 2/3 de l'empattement sans excéder 3,50 m.

Cette disposition ne s'applique pas aux semi-remorques, ni aux remorques à un essieu ou à deux essieux reliés entre eux et dont la distance entre axes n'est pas supérieure à 2,10 m.

2° La distance, mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé d'un véhicule automobile à deux essieux et plus et le centre du volant ne peut dépasser 3,50 m.

3° Le porte-à-faux arrière ne peut dépasser les 2/3 de l'empattement sans excéder 3,50 m.

4° Lorsqu'un véhicule comporte des essieux groupés, l'empattement et les porte-à-faux avant et arrière se mesurent à partir du milieu de la distance entre les essieux extrêmes de ce groupe d'essieux, même si l'un d'eux est relevable.

5° Aucune partie d'un véhicule automobile virant dans un cercle, les roues directrices étant braquées au maximum, ne peut déborder d'une circonférence ayant un rayon maximum de 12 m.

6° Par dérogation aux dispositions du 1° et 3° ci-dessus, les porte-à-faux des véhicules lents, définis à l'article 1er, §11, 1°, peuvent être supérieures aux deux tiers de l'empattement, sans excéder 3,50 m.

§4. Les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968, s'ils ne peuvent satisfaire aux dispositions du §1er, 2° et §3 du présent article, doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

1° La longueur de ces véhicules, à l'exception des semi-remorques, mesurée toutes saillies comprises, ne peut toutefois excéder les limites suivantes :

a) véhicules à un essieu ou à deux essieux reliés entre eux et dont la distance entre axes ne dépasse pas 1,60 m (essieux en tandem), mais non compris le dispositif d'attelage : 7 m;

b) véhicules à deux essieux et plus, et dont la distance entre axes dépasse 1,60 m, non compris le dispositif d'attelage s'il s'agit d'une remorque : 12 m.

Une longueur de 13 m est toutefois admise pour les véhicules affectés à des services publics ou spéciaux d'autobus qui bénéficient à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté d'une dérogation délivrée par le Ministre des Communications.

2° Le porte-à-faux avant des véhicules automobiles ne peut excéder 2,70 m.

Le porte-à-faux arrière ne peut excéder 3,50 m.

En outre, pour les véhicules à deux essieux dont la distance entre axes est supérieure à 1,60 m et pour ceux à plus de deux essieux :

le porte-à-faux avant ne peut dépasser les 55/100 de l'empattement;

le porte-à-faux arrière, s'il est supérieur à 2,85 m, ne peut dépasser les 65/100 de l'empattement.

Lorsqu'un véhicule à plus de deux essieux comporte deux essieux disposés de manière telle que la distance entre axes ne dépasse pas 1,60 m, l'empattement et le porte-à-faux se mesurent à partir du milieu de la distance entre ces deux essieux, même si l'un d'eux est relevable.

§5. (...) (AR 11-08-1976, art. 10)

Art. 32.

(AR 12-12-1975, art. 17) (Masses maximales autorisées et masses sous les essieux des vehicules dont la demande d'agrément ou de reconnaissance comme matériel de construction spéciale est antérieure au 1er janvier 1986.) (AR 1989-05-22/34, art. 4, a, 005; ED : 01-06-1989)

§1. 1° Le poids maximum autorisé ne peut dépasser :

a) pour un véhicule (automobile) à deux essieux : 19 tonnes; (AR 28-09-1981)

b) pour une remorque à deux essieux, à l'exception des semi-remorques : 20 tonnes;

c) pour un véhicule à trois essieux et plus, à l'exception des semi-remorques : 26 tonnes;

d) pour une semi-remorque à un essieu arrière : 21 tonnes;

e) pour une semi-remorque à deux essieux arrière et plus : 32 tonnes.

2° Le poids en charge d'un véhicule articulé ne peut dépasser le poids maximal autorisé pour la semi-remorque augmenté de la tare du véhicule tracteur, avec maximum de 38 tonnes.

3° Le poids en charge des autres trains de véhicules est limité à 40 tonnes.

4° (...) (AR 11-08-1976, art. 11)

5° Pour les véhicules équipés d'un ralentisseur, les poids ci-dessus sont augmentés, dans la limite maximum de 500 kg, du poids du ralentisseur.

6° Pour les semi-remorques du type " Kangourou ", les poids mentionnés ci-dessus sont augmentés, dans la limite maximum de 500 kg, du poids des pivots spéciaux, du poids des guides entre les roues et du poids des traverses supplémentaires.

(7° A la demande des constructeurs, les masses maximales visées aux points 1°, e, 2° et 3°, peuvent être portées respectivement à 37 000 kg, 44 000 kg et 44 000 kg pour les véhicules mis en circulation entre le 1er janvier 1980 et le 30 juin 1985 et satisfaisant aux prescriptions de la directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, telle que modifiée par la directive 75/524/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 juillet 1975.

Dans ce cas, les véhicules sont soumis à l'article 7, §3bis.) (AR 1989-05-22/34, art. 4, b, 005; ED : 01-06-1989)

§2. De plus, les maxima indiqués ci-après ne peuvent être dépassés :

1° par bandage pneumatique : 5 tonnes;

2° par essieu : 13 tonnes.

Ce poids est défini comme étant la charge totale transmise au sol par toutes les roues, dont le centre est compris dans un même plan vertical et transversal s'étendant sur toute la largeur du véhicule;

(3° a) pour l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux (essieu tandem) : 13 tonnes sans dépasser 20 tonnes pour le groupe d'essieux;

b) pour l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux autres que les essieux tandem : 10 tonnes.) (AR 28-09-1981)

§3. Pour tout véhicule ou train de véhicules, le poids maximal autorisé ne peut dépasser le nombre de tonnes déterminé par l'application de la formule 13 + 4A, dans laquelle A exprime en mètres la distance entre les axes des essieux extrêmes. Toutefois, si un essieu extrême fait partie d'un groupe d'essieux, on entend par axe de l'essieu le milieu du groupe d'essieux.

Pour l'application des dispositions du présent paragraphe aux semi-remorques, le point d'attelage est compté pour un essieu.

§4. 1° Sans préjudice des dispositions précitées, lorsque dans le cas d'un groupe d'essieux, on soulève un des essieux de 6 cm au-dessus du niveau sur lequel se trouve l'autre essieu, le poids transmis au sol par chacun des autres essieux ne peut dépasser de plus de 25 p.c. la part prise par chacun d'eux du poids maximum au sol sous le groupe d'essieux.

2° La construction d'un groupe d'essieux doit être réalisée de manière qu'aucun des essieux ne soit surchargé anormalement dans les circonstances les plus défavorables de répartition de charge.

3° Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.

(§5. Le poids maximal autorisé des remorques agricoles visées à l'article 2, §2, 8° et 9° ne pourra dépasser 8 tonnes.) (AR 21-12-1979, art. 9)

Art. 32bis.

<AR 16-11-1984, art. 15> Dimensions et masses des véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1985.

1. Spécifications générales.

1.1. Au sens du présent article, les véhicules sont divisés en trois classes.

1.1.1. Classe I : Cette classe concerne les véhicules destinés au transport de personnes.

1.1.2. Classe II : Cette classe concerne les véhicules ou les combinaisons de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 44 tonnes.

1.1.3. Classe III : Cette classe concerne :

- soit les véhicules isolés destinés au transport de choses qui ont des masses maximales et/ou des dimensions supérieures à celles prévues pour les véhicules isolés;

- soit les combinaisons de véhicules destinés au transport de choses qui ont des masses maximales et/ou des dimensions supérieures à celles prévues pour la classe II.

Ces véhicules, pour circuler sur la voie publique, doivent avoir une autorisation de circulation délivrée par [7 l'autorité wallonne compétente aux conditions qu'elle]7 détermine.

1.2. (Dimensions.

1.2.1. Les dimensions d'un véhicule ou d'une combinaison de véhicules, y compris les véhicules munis de caisse(s) mobile(s), sont mesurées toutes saillies comprises. La longueur du timon des remorques fait partie de la longueur de la remorque.

1.2.2. Pour la mesure des dimensions les éléments suivants ne sont pas pris en considération :

1.2.2.1. pour la mesure de la largeur :

- les sceaux de la douane et dispositifs pour les protéger;

- les dispositifs pour fixer la bâche ainsi que leur protection;

- les indicateurs de crevaison des pneus;

- les éléments flexibles saillants d'un système anti-projections;

- les dispositifs d'éclairage;

- pour les véhicules des catégories M2 et M3, les rampes d'accès en ordre de marche, les plates-formes élévatrices et les équipements similaires en ordre de marche à condition qu'ils ne dépassent pas de plus de 10 mm le côté du véhicule et que les angles des rampes orientées vers l'avant ou vers l'arrière soient arrondis selon un rayon de courbure d'au moins 5 mm; les bords doivent être arrondis selon un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm;

- les rétroviseurs [1 et antéviseurs]1;

- les indicateurs de pression pour pneumatiques;

- les marches relevables;

- l'inflexion du flanc du pneumatique immédiatement au-dessus du point de contact avec le sol;

1.2.2.2. pour la mesure de la longueur :

- les dispositifs d'essuie-glaces et de lave-glaces;

- les marques d'immatriculation avant et arrière;

- les sceaux de la douane et dispositifs pour les protéger;

- les dispositifs pour fixer la bâche ainsi que leur protection;

- les dispositifs d'éclairage;

- les rétroviseurs [1 et antéviseurs]1;

- les dispositifs de surveillance de l'espace arrière;

- les tuyaux d'entrée d'air;
- les butoirs pour éléments de carrosserie démontables;
- les marches d'accès;
- les protections en caoutchouc;
- les plates-formes élévatrices, les rampes d'accès et l'équipement similaire en ordre de marche, ne dépassant pas de plus de [3 300 mm]3 , à condition que la charge du véhicule ne soit pas accrue;
- les dispositifs d'attelage pour véhicules à moteur;
1.2.2.3. pour la mesure de la hauteur :
- les antennes;
- les pantographes en position relevée.
Dans le cas de véhicules équipés d'un élévateur d'essieu, l'effet de celui-ci doit être pris en compte.
1.2.3. Pour les véhicules mis en service avant le 17 septembre 1997, les éléments suivants ne sont en outre pas pris en considération, et ceci jusqu'au 31 décembre 2006 :
1.2.3.1. pour la mesure de la largeur :
a) les garde-boue et les bavettes en matière souple avec un dépassement maximum de 5 cm de chaque côté;
b) les charnières et dispositifs de fermeture des portes avec un dépassement maximum de 2,5 cm de chaque côté;
c) les dispositifs d'enroulement des bâches avec un dépassement maximum de 2,5 cm de chaque côté;
1.2.3.2. pour la mesure de la longueur :
a) les dispositifs de protection avant et arrière, y compris les supports;
b) les déflecteurs aérodynamiques arrière;
c) les charnières et dispositifs de fermeture des portes;
d) les dispositifs d'enroulement des bâches;
e) les dispositifs de levage pour les plateaux de levage arrière. La longueur de ces dispositifs ne peut pas dépasser 2 % de la longueur maximale du véhicule, à l'exception des dispositifs de protection arrière des véhicules affectés au transport international des marchandises dangereuses par route, pour lesquels la tolérance de 2 % est portée à 3 %.
1.2.4. Tolérances :
1.2.4.1. lors des vérifications des véhicules visés au point 1.2.3, une tolérance de mesure peut être appliquée par rapport à la valeur maximale dans les limites suivantes :
a) hauteur : 1 %;
b) largeur : 2 %;
c) longueur : 1 %.
La tolérance sur la largeur n'est pas d'application pour les véhicules visés au point 3.1.1, deuxième phrase.
Pour les véhicules mis en service à partir du 17 septembre 1997, seulement une tolérance de 1 % peut être appliquée sur la hauteur;
1.2.4.2. aucune tolérance n'est admise pour les véhicules de la classe I.
1.2.5. La vérification des dimensions se fait le véhicule étant à vide et en ordre de marche.
Pour les combinaisons de véhicules, la mesure de la longueur doit se faire les deux véhicules étant en ligne droite.) <AR 1998-12-15/32, art. 20, 1°, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*
1.3. Empattement.
1.3.1. On entend par empattement géométrique :
- pour les véhicules à moteur et les remorques, la distance entre le centre de l'essieu directeur le plus avancé et le dernier essieu fixe ou la résultante du dernier ensemble d'essieux fixes;
- pour les semi-remorques et pour les remorques à essieu(x) central(aux) à essieu(x) fixe(s), la distance entre le pivot d'accouplement et le centre du dernier essieu fixe ou le milieu du dernier ensemble d'essieux fixes;
- pour les semi-remorques et pour les remorques à essieu(x) central(aux) sans essieu(x) fixe(s), la

distance entre le pivot d'accouplement et l'intersection du rayon de giration avec l'axe longitudinal médian de la semi-remorque;

- pour les semi-remorques et pour les remorques à essieu(x) central(aux) pourvues d'un ou plusieurs essieux relevables, la distance entre le pivot d'accouplement et le centre de l'essieu non relevable ou le milieu de l'ensemble des essieux non relevables.

L'empattement géométrique est utilisé pour le calcul de l'inscription en courbe.

1.3.2. Une tolérance de 2 % peut être accordée lors de la mesure des empattements ainsi que des distances entr'axes (E, E1, E2) des tandem et tridem.

1.4. Masses.

1.4.1. Tout véhicule ou combinaison de véhicules doit satisfaire aux prescriptions suivantes si elles lui sont applicables :

1.4.1.1. La masse maximale autorisée ne peut être supérieure à la masse déterminée par les formules ci-après dans laquelle A exprime en mètres la distance entre le premier essieu et le milieu de l'essieu ou du groupe d'essieux arrière.

M < ou = 12 000 + 4 330 A

pour A < ou = 3 m ou M < ou = 25 000 Kg

M < ou = 17 000 + 2 700 A

pour A > 3 m ou M > 25 000 Kg

(Pour les véhicules à moteur à quatre essieux dont deux essieux avant directionnels, (qui effectuent du transport international,) la masse maximale autorisée en tonnes ne peut être supérieure au chiffre obtenu en multipliant par cinq la valeur de la distance exprimée en mètre et mesurée entre les axes des essieux extrêmes du véhicule.) <AR 1998-12-15/32, art. 20, 2°, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999> <AR 2003-03-17 /34, art. 19, 026;* ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

1.4.1.2. La masse mesurée sous le ou les essieux moteurs doit être au moins égale à 25 % de la masse maximale du véhicule ou de la combinaison de véhicules.

1.4.1.3. La masse mesurée sous le ou les essieu(x) avant du véhicule à moteur doit toujours être au moins égale à 20 % de la masse de ce même véhicule dans toutes les conditions de charge.

[2 Par dérogation à l'alinéa 1er, dans le cas d'un véhicule de construction spéciale à usage agricole ou forestier, la charge transmise à la route par les roues de l'essieu directeur ne doit pas être inférieure à 20 % de la masse à vide du véhicule, dans toutes les conditions de charge.]2

1.4.1.4. Dans le cas d'un groupe d'essieux dont un ou deux sont relevables, la masse mesurée sous le ou les essieux fixes doit rester dans les limites fixées pour la masse maximale autorisée de l'essieu simple lorsque l'on relève ou que l'on tente de relever le ou les essieux relevables.

[2 Les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier, à l'exception des véhicules de catégorie R, d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h peuvent être munis d'un essieu relevable pour accroître la masse sur l'essieu moteur du véhicule à moteur, sous réserve des conditions cumulatives suivantes :

- la masse correspondant à la charge restante sur l'essieu directeur ne doit pas être inférieure à 20 % de la masse à vide du véhicule;

- l'essieu relevable doit toujours être abaissé au niveau du sol, lorsque le véhicule circule sur la voie publique.]2

1.4.1.5. Dans le cas d'un groupe d'essieux, lorsque un des essieux repose sur une surface d'un niveau supérieur de 6 cm à la surface sur laquelle repose(nt) le ou les autres essieux, la masse transmise au sol

par chacun des autres essieux ne peut dépasser de plus de 25 % la part prise par chacun d'eux de la masse maximale au sol sous le groupe d'essieux.

1.4.2. Règles particulières.

1.4.2.1. Les masses, y compris les masses maximales autorisées, des véhicules équipés d'un ralentisseur peuvent être augmentées dans la limite maximale de 500 kg, de la masse du ralentisseur si le constructeur en a fait la demande lors de l'agrément du véhicule ou ultérieurement.

1.4.2.2. Les masses, y compris les masses maximales autorisées, pour les véhicules articulés comportant une semi-remorque devant être munie d'équipement spécial ou dont le châssis doit être renforcé pour le transport combiné rail-route, peuvent être augmentées des masses supplémentaires nécessaires avec une limite maximale de 500 kg, si le constructeur en a fait la demande lors de l'agrément du véhicule ou ultérieurement.

1.4.3. Pour la mesure des masses des véhicules en circulation, une tolérance de mesure de 2 % peut être accordée sur la masse maximale et de 5 % sur la répartition des masses sur les essieux.

1.5. Autres dispositions.

1.5.1. Aucun point de la partie en avant du centre du pivot d'accouplement d'une semi-remorque, lorsque celui-ci est fixe, ne peut se trouver en dehors d'un cylindre imaginaire à axe vertical passant par le centre du pivot et ayant 2,05 m de rayon.

Dans le cas où le pivot d'accouplement se déplace durant la manoeuvre de giration du véhicule, le constructeur doit prouver que la règle fixée à l'alinéa précédent est satisfaite au cours de la manoeuvre de giration.

1.5.2. Dans le cas d'une ligne d'essieux à essieux séparés (essieux oscillants) la rotation maximale dans le plan vertical transversal de chaque essieu ne peut dépasser 25°.

1.5.3. La charge verticale exercée au point d'appui d'une remorque à un essieu se trouvant à l'arrêt sur un plan horizontal doit en toutes conditions de chargement autorisées :

- produire au point d'appui une force résultante verticale dirigée vers le bas;

- être égale au moins à un pour cent de la masse de la remorque sans toutefois nécessairement dépasser cinquante kilos;

- être inférieure à dix pour cent de la masse maximale autorisée de la remorque sans toutefois dépasser mille kilos.

Le point d'appui utilisé et les éléments de fixation aux véhicules doivent être de nature à résister aux forces visées ci-dessus.

(1.5.4. La distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, entre le point le plus avancé d'un véhicule automobile à deux essieux et plus et le centre du volant ne peut dépasser 3,50 m.) <AR 13-09-1985, art. 8>

1.6. Masses de référence.

1.6.1. La masse par roue est limitée par la capacité des pneumatiques sans toutefois dépasser :

- 5 tonnes pour les pneumatiques dont le rapport de hauteur de boudin (H) à la grosseur de boudin (B) est supérieur ou égal à 70 %;

- 6,5 tonnes pour les pneumatiques dont le rapport de hauteur de boudin (H) à la grosseur de boudin (B) est inférieur à 70 %.

1.6.2. Masse par essieu simple.

La masse est définie comme la masse totale transmise au sol par toutes les roues, dont le centre est compris dans un même plan vertical transversal s'étendant sur toute la largeur du véhicule.

La masse maximale autorisée pour un essieu moteur est de 12 000 kg.

La masse maximale autorisée pour un essieu porteur est de 10 000 kg.

1.6.3. Masse par tandem.

(On entend par tandem, un groupe de deux essieux consécutifs et dont la distance entre les centres des axes des deux essieux (E) est inférieure à 1,8 m.) <AR 1991-09-23/30, art. 4, 012; ***En vigueur :*** *01-10-1991>*

Pour une distance supérieure ou égale à 1,8 m, le groupe d'essieux est assimilé à deux essieux simples.

1.6.3.1. Tandem moteur (1 ou 2 essieux moteur).

La masse maximale d'un des essieux du tandem ne peut dépasser 12 000 kg.

La masse maximale du tandem est de 19 000 kg si la distance E est inférieure à 1,3 m.

La masse maximale du tandem est de 20 000 kg si la distance E est égale ou supérieure à 1,3 m mais inférieure à 1,8 m.

1.6.3.2. Tandem porteur.

La masse maximale d'un des essieux du tandem ne peut dépasser 10 000 kg.

Les masses maximales du tandem porteur en fonction de l'entr'axe E des essieux et du type de suspension sont :

Entr'axe (E) (mm)	Suspension mécanique (kg)	Suspension pneumatique (kg)
E < 1000	11000	11000
1000 < - E < 1200	16000	17000
1200 < - E < 1300	17000	18000
1300 < - E < 1800	18000	20000
1800 < - E	20000	20000

(1.6.4. Masse par tridem.

On entend par tridem, un groupe de trois essieux consécutifs et dont la distance entre les centres des axes du premier essieu et du deuxième essieu ainsi que la distance entre les centres des axes du deuxième essieu et du troisième essieu respectivement E1 et E2 sont inférieures à 1,8 m.

Si une distance , E1 ou E2, est supérieure ou égale à 1,8 m, le groupe d'essieux est assimilé à un tandem plus un essieu simple, l'essieu simple étant l'essieu extérieur du groupe des trois essieux consécutifs ayant la distance E supérieure ou égale à 1,8 m par rapport à l'essieu le plus proche.

Si les deux distances , E1 et E2, sont supérieures ou égales à 1,8 m, le groupe d'essieux est assimilé à trois essieux simples.

La masse maximale d'un des essieux du tridem ne peut dépasser 10000 kg. Les masses maximales du tridem en fonction du plus petit des entr'axes E1 ou E2 des essieux et suivant le type de suspension sont:

Entr'axe (E1,E2) (mm)	Suspension mécanique (kg)	Suspension pneumatique (kg)
E1, E2 < 1140	21000	22000
1140 < - E1, E2 < 1300	21000	24000
1300 < - > E1, E2 < 1800	24000	27000

*<AR 1991-09-23/30, art. 4, 012; **En vigueur :** 01-10-1991>*

1.6.5. Ligne d'essieu à essieux séparés (essieux oscillants).

La masse maximale de l'essieu est déterminée par les règles fixées aux points 1.6.1. et 1.6.2.

2. Dimensions et masses des véhicules de la classe I.

2.1. Dimensions.

*2.1.1. La largeur maximale est fixée à (2,55 m). <AR 1998-12-15/32, art. 20, 3°, 017; **En vigueur :** 01-01-1999>*

2.1.2. La hauteur maximale est fixée à 4 m.

Toutefois, pour les services publics ou les services spéciaux d'autobus urbains, [7 L'autorité wallonne compétente]7 peut autoriser la mise en circulation de véhicules ayant une hauteur maximale de 4,40 m.

[8 L'autorité wallonne compétente]8 détermine les itinéraires que peuvent emprunter ces véhicules.

2.1.3. (La longueur maximale est fixée à :

- véhicule autre que autobus ou autocar : 12 m;

- autobus ou autocar à 2 essieux : 13,5 m;

- autobus ou autocars ayant plus de 2 essieux : 15 m;

- véhicule à soufflet : 18,75 m;

- autobus ou autocar avec remorque : 18,75 m.

Dans le cas où un accessoire démontable, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus ou autocar, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne dépasse pas la longueur maximale prévue à l'alinéa premier.) <AR 2003-03-17/34, art. 19, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

2.2.(Sont exemptés des dispositions prévues au présent § 4, les véhicules de signalisation et de chantier utilisés pour un chantier de 6é catégorie visés au chapitre XVIII de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. - AGW du 31 août 2023, art.6)

(2.3. Cercle de braquage.

2.3.1. Dispositions applicables aux véhicules mis en circulation à l'état neuf avant le 1er juin 1987.

Les véhicules automobiles et les trains de véhicules doivent être construits et aménagés pour qu'ils puissent rouler dans un anneau, dont le cercle extérieur a un rayon de 12 m et le cercle intérieur a un rayon de 6,50 m sans qu'aucune partie des véhicules automobiles ou des trains de véhicules ne sorte de la surface annulaire.

De plus, lorsque les véhicules automobiles ou les trains de véhicules roulent dans cet anneau en longeant le cercle extérieur, le débattement à la hauteur de l'essieu arrière ne peut dépasser 0,50 m.

Ces prescriptions sont applicables en tenant compte des valeurs nominales des véhicules. Lors de la vérification des véhicules en circulation, une tolérance de 50 mm est appliquée sur la largeur de la couronne circulaire et de 20 mm sur le débattement.

2.3.2. Dispositions applicables aux véhicules mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987.

Un véhicule automobile ou un train de véhicules doit pouvoir se mouvoir de telle manière que, lorsque l'avant du véhicule automobile ou du train de véhicules amorce, poursuit et termine un virage sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, aucune partie du véhicule automobile ou du train de véhicules ne dépasse la tangente à ladite piste circulaire de plus de 0,80 m et que la largeur de l'anneau circulaire ne dépasse pas 7,20 m et ce, dans les conditions suivantes :

2.3.2.1. au début et à la fin de la manoeuvre, le flanc extérieur du véhicule automobile ou du train de véhicules longe le côté intérieur de la tangente à la piste circulaire;

2.3.2.2. la manoeuvre s'effectue en longeant le côté intérieur de la circonférence extérieure de la piste circulaire;

2.3.2.3. la manoeuvre 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 automobile ou le train de véhicules doit en outre se situer entièrement dans les limites de la piste circulaire.) <AR 1987-05-21/30, art. 2, 002; ***En vigueur :*** *27-05-1987>*

3. Dimensions et masses des véhicules de la classe II.

[4 3.1. Dimensions

3.1.1. La largeur maximale est fixée à 2,55 m.

" Cette largeur maximale est fixée à 2,60 m pour les véhicules avec des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés ainsi que pour les véhicules dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres .

3.1.2. La hauteur maximale est fixée à 4 m.

3.1.3. La longueur maximale est fixée à :

3.1.3.1. pour les véhicules à moteur : 12 m;

3.1.3.2. pour les remorques, à l'exclusion des semi-remorques : 12 m;

3.1.3.3. pour les semi-remorques :

a) la distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque : 2,04 m;

b) la distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque pour les véhicules mis en service à partir du 1er janvier 1991 : 12 m;

3.1.3.4. pour les véhicules articulés (tracteur et semi-remorque) : 15,50 m.

Les véhicules articulés mis en circulation avant le 1er janvier 1991 qui ne satisfont pas aux spécifications figurant aux points a) et b) de l'alinéa 1er du point 3.1.3.3., sont considérés comme étant conformes à ces spécifications, à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres, conformément à la Directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la Directive 96/53/CE du Conseil fixant pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

Si la semi-remorque répond aux dispositions du point 3.1.3.3 de cet article, la longueur maximale est portée à 16,50 m;

Les longueurs maximales fixées au point 3.1 du présent article, sous réserve, le cas échéant, du point 3.1.3.6., et la distance maximale fixée au point b) du point 3.1.3.3. peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal, conformément à la Directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

S'il s'agit d'un véhicule transportant un conteneur ou une caisse mobile de maximum 45 pieds d'un pays Benelux vers un autre pays du Benelux, la longueur totale de l'ensemble du véhicule à moteur couplé à une semi-remorque avec conteneur ou caisse mobile ne peut excéder 17,30 m, conformément aux articles 1 et 2 de la Décision Benelux du 29 septembre 2014 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux. A cet égard, la longueur du conteneur ou de la caisse mobile de maximum 45 pieds n'excède pas 13,72 m et la largeur n'excède pas 2,55 m.

3.1.3.5. pour les trains routiers (camion et remorque) : 18,75 m, si le train satisfait aux conditions suivantes :

a) la distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque ne peut être supérieure à 15,65 m;

b) la distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble ne peut être supérieure à 16,40 m.

Pour la mesure de ces distances, les composants suivants ne sont pas pris en considération :

- la surface de chargement précédant l'extrémité arrière de la cabine;

- les dispositifs mentionnés au point 1.2.2.2;

- les éléments refroidissants saillants et autres dispositifs auxiliaires à l'avant de la surface de chargement.

Si le train ne répond pas à ces conditions, la longueur maximale est limitée à 18 m.

Ces conditions sont obligatoires pour les trains dont le véhicule tracteur a été mis en service à partir du 17 septembre 1997 et pour tous les trains à partir du 1er janvier 2007.

3.1.3.6. pour les véhicules qui ont fait l'objet d'une amélioration au niveau de leur efficacité

énergétique, en particulier en ce qui concerne leur aérodynamisme :

a) préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques, dont la longueur est supérieure à 500 millimètres, font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE;

Les dispositifs aérodynamiques, visés à l'alinéa 1 du présent point, satisfont aux conditions opérationnelles suivantes :

- leur utilisation est compatible avec les opérations de transport intermodal et, en particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne dépassent pas la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres;

Les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux alinéas 1 et 2 du point a) et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE, peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'article 32bis pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs doivent pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50m et d'un rayon intérieur de 5,30m. Les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules;

b) A partir du 7 mai 2020, préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules équipés de cabines améliorant les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE;

Les véhicules ou les ensembles de véhicules qui satisfont aux exigences visées à l'alinéa 1 du point b) et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'article 32bis pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines doivent pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m. Les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.][4]

[[5] *Pour les trains routiers de véhicules plus longs et plus lourds, circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure : 25,25m.]*[5]

3.2. Masses.

Les masses maximales autorisées sont fixées à :

3.2.1. pour les véhicules à moteur à :

- 2 essieux : 19 000 kg;

- 3 essieux : 26 000 kg;

- 4 essieux : 32 000 kg.

[[7] *Pour les véhicules à moteur à 3 essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1 000 kg.]*

(Sont exemptés des dispositions prévues au présent § 4, les véhicules de signalisation et de chantier utilisés pour un chantier de 6é catégorie visés au chapitre XVIII de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. - AGW du 31 août 2023, art.6)

3.2.2. Pour les remorques à l'exclusion des semi-remorques :

(3.2.2.1. équipées d'un essieu central (d'essieux centraux) composé(s) d'un :

a) essieu simple: 10 000 kg.

b) tandem: 18 000 kg.

c) tridem: 24 000 kg.) <AR 1991-09-23/30, art. 4, 012; ***En vigueur :*** *01-10-1991>*

d) pour les véhicules visés sous les points b) et c), la masse maximale autorisée est de plus limitée :

1. par la force dynamique verticale sur le système d'accouplement.

Celle-ci doit être inférieure ou égale à 4 000 daN et est calculée selon la formule suivante :

$$SA = G.\left(1 - \frac{LA}{LS}\right) + z.G.\left(\frac{h}{Ls} - \frac{t}{Ls}\right)$$

$$\frac{1 + Fa}{D}$$

dans laquelle :
S = la force dynamique verticale sur le système d'accouplement en daN.
G = la masse maximale de la remorque en kg.
La = la distance entre le coeur d'accouplement et le centre de gravité de la charge en m.
Ls = la distance entre le coeur d'accouplement et le milieu du dernier ensemble d'essieux.
z = la décélération = 6 m/sec2.
h = la hauteur du centre de gravité de la remorque en charge = 2,00 m.
t = la distance entre le coeur d'accouplement et la surface de la route.
Fa = la force de freinage aux roues de la remorque = 0,6 x la charge d'essieu(x) en daN.

$$D = \frac{\frac{G}{1000} \times 25}{\frac{G}{1000} + 25}$$

2.2.1. en suspension mécanique :
2.1.1. à 16 000 kg si la distance entre le milieu du système d'attelage et le milieu du dernier essieu du véhicule tracteur est inférieure a la valeur 0,25 x A avec un maximum de 1,20 m pour laquelle A est la distance telle que définie au point 1.4.1.1;
2.1.2. à 12 000 kg si la distance entre le milieu du système d'attelage et le milieu du dernier essieu du véhicule tracteur est supérieure à 1,20 m mais inférieure à la valeur 0,25 x A avec un maximum de 1,55 m pour laquelle A est la distance telle que définie au point 1.4.1.1;
2.2. en suspension pneumatique :
2.2.1. à 18 000 kg si le véhicule tracteur a 3 essieux et lorsque la distance entre le milieu du système d'attelage et le milieu du dernier essieu du véhicule tracteur est inférieure à la valeur 0,25 x A avec un maximum de 1,55 m pour laquelle A est la distance telle que définie au point 1.4.1.1;
2.2.2. à 16 000 kg si le véhicule tracteur a 2 essieux et lorsque la distance entre le milieu du système d'attelage et le milieu du dernier essieu du véhicule tracteur est inférieure à la valeur 0,25 x A avec un maximum de 1,40 m pour laquelle A est la distance telle que définie au point 1.4.1.1.
3.2.2.2. Remorques avec 2 essieux : 20 000 kg.

3.2.2.3. Remorques avec 3 essieux ou plus : 30 000 kg.
3.2.3. Pour les véhicules articulés se composant de :
- un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à un essieu : 29 000 kg;
- un véhicule tracteur à deux essieux avec une semi-remorque à deux essieux : 39 000 kg;
- un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à trois essieux
** munie de suspension mécanique : 43 000 kg;*
** munie de suspension pneumatique : 44 000 kg;*
- un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à deux essieux : 44 000 kg;
- un véhicule tracteur a trois essieux et une semi-remorque a trois essieux : 44 000 kg.

(Pour les véhicules articulés se composant de :
a) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à un essieu : 29.000 kg ;
b) un véhicule tracteur à deux essieux avec une semi-remorque à deux essieux : 39.000 kg ;
c) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à trois essieux
(1) munie de suspension mécanique : 43.000 kg ;
(2) munie de suspension pneumatique : 44.000 kg ;
d) un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à deux essieux : 44.000 kg ;
e) un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à trois essieux : 44.000 kg.
Pour les véhicules utilitaires repris sous le b) à moteur à émission nulle, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 1.000 kg.
Pour les véhicules repris sous c), (1) s'inscrivant dans une opération de transport intermodal et à émission nulle, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 1.000 kg.
Pour les véhicules repris sous les d) et e) s'inscrivant dans une opération de transport intermodal et utilisant du carburant de substitution, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1.000 kg.
Pour les véhicules repris sous les d) et e) s'inscrivant dans une opération de transport intermodal et à émission nulle, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2.000 kg. - AGW du 31 août 2023, art.6)
3.2.4.
(Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux trains de véhicules suivants, comprenant :

a) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à un essieu simple : 29.000 kg ;
b) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à tandem : 36.000 kg ;
c) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à tridem : 40.000 kg ;
d) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à deux essieux : 39.000 kg ;
e) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg ;
f) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à un essieu simple : 36.000 kg ;
g) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à tandem ou tridem
(1) munie de suspension mécanique : 42.000 kg ;
(2) munie de suspension pneumatique : 44.000 kg ;
h) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à deux essieux : 44.000 kg ;
i) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg.
Pour les véhicules repris sous les b) et c), utilisant du carburant de substitution, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1.000 kg.
Pour les véhicules repris sous les b) et c), à émission nulle, le poids maximal autorisé à l'alinéa 1er est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2.000 kg. - *AGW du 31 août 2023, art.6)*

[6 3.2.5. En dérogation aux points 3.2.3. et 3.2.4, la masse maximale autorisée est fixée à 50.000 kg pour les véhicules suivants :

a) les véhicules articulés se composant d'un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à trois essieux;

b) les trains de véhicules se composant d'un véhicule moteur à trois essieux ou plus et une remorque à trois essieux ou plus, moyennant les conditions suivantes :

(1) l'ensemble des essieux est du type suspension pneumatique ou reconnue équivalente;

(2) la distance entre deux essieux est supérieure ou égale à 1,3 m;

(3) la masse maximale de tout tridem tel que défini au point 1.6.4. est de 25.000 kg;

(4) le véhicule articulé ou le train de véhicules est équipé d'un dispositif embarqué de capteurs indiquant la masse en charge du véhicule et la charge de chaque essieu au conducteur;

(5) le tracteur de remorque ou de semi-remorque est de la catégorie N3, couvert par un procès-verbal d'agréation délivré par un état membre de l'Union européenne, et satisfait à la classe environnementale minimale EURO VI, conformément à l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des Directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité, ou conformément au règlement n° 49 ECE;

(6) les systèmes EBS (Electronic Braking System), AEB (Automatic Emergency Braking) et ESC (Electronic Stability Control) ou RSC (Rolling Stability Control) sont obligatoires et le calculateur et les modulateurs de l'EBS donnent une réponse immédiate en fonction de l'état de charge du véhicule;

(7) le conducteur de véhicule et train de véhicules maintient un intervalle de 50 m au moins avec les autres véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes;

(8) les règles particulières du point 1.4.2. ne peuvent pas être appliquées.][6]

3.3. Cercle de braquage.

Les véhicules et les ensembles de véhicules doivent être construits et aménagés, pour qu'ils puissent rouler dans un anneau dont le cercle extérieur a un rayon de 12,50 m et un cercle intérieur un rayon de 5,30 m, sans qu'aucune partie des véhicules ou des ensembles de véhicules sortent de la surface annulaire.

[[5] *Les trains routiers de véhicules plus longs et plus lourds, circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure, doivent être construits et aménagés, pour qu'ils puissent rouler dans un anneau dont le cercle extérieur a un rayon de 14,50 m et un cercle intérieur un rayon de 6,50 m, sans qu'aucune partie des véhicules ou des ensembles de véhicules ne sorte de la surface annulaire.]*[5]

Lors de l'entrée dans l'anneau circulaire par la tangente au cercle extérieur, et durant toute la phase du mouvement giratoire, la partie extrême avant des véhicules, extérieure au virage, doit suivre la tangente et le cercle extérieur.

Lors de l'entrée dans l'anneau circulaire par la tangente au cercle extérieur, aucune partie des véhicules ne peut dépasser cette tangente de plus de 0,80 m.

Ces prescriptions sont applicables et tenant compte des valeurs nominales des véhicules. Lors de la vérification des véhicules en service, une tolérance de cinq cm est appliquée sur la largeur de la couronne circulaire et de deux cm sur le débattement.

(3.4. Détermination de la masse maximale remorquable admissible d'un véhicule à moteur destiné à tracter une remorque, qu'il s'agisse d'un véhicule tracteur ou non.

La masse maximale remorquable admissible lors de l'immatriculation ou de la mise en service d'un véhicule à moteur, est la plus faible des valeurs ci-après :

- pour tous les véhicules : la masse tractable maximale techniquement admissible qui est fonction de la construction et des performances du véhicule et/ou de la puissance du dispositif mécanique d'attelage;

- pour les véhicules destinés uniquement à tracter des remorques sans freins de service : la moitié de la masse du véhicule en ordre de marche avec un maximum de 0,75 tonne;

- pour les véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes, destinés uniquement à tracter des remorques équipées de freins de service : la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour les véhicules hors route, une fois et demie cette masse avec un maximum de 3,5 tonnes;

- pour les véhicules dont la masse maximale dépasse 3,5 tonnes, destinés uniquement à tracter des

remorques équipées d'un système de freins à inertie : 3,5 tonnes;

- pour les véhicules destinés à tracter des remorques équipées d'un système de freinage continu : une fois et demie la masse maximale autorisée du véhicule.

Une masse inférieure à celle qui est ainsi déterminée peut être acceptée à la demande du constructeur.) <AR 2003-03-17/34, art. 19, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

4. Dimensions et masses des véhicules de la classe III.

Les dimensions et masses des véhicules de cette classe peuvent excéder les valeurs maximales autorisées pour la classe II.

Ces véhicules doivent toutefois respecter la masse maximale autorisée par roue.

Les valeurs des dimensions et des masses autorisées sont fixées cas par cas.

Ces véhicules ou combinaisons de véhicules font l'objet d'un agrément spécial.

5. Véhicules agricoles.

5.1. Dimensions.

[2 5.1.1.]2 Les dimensions maximales autorisées sont celles prévues au § 3 du présent article.

(Toutefois, la largeur maximum est fixée à 3 m pour les véhicules agricoles allant de la ferme aux champs et vice-versa et pour le matériel de construction spéciale, pour autant que ces véhicules circulent à une vitesse maximale de 30 km à l'heure.

Les parties extérieures mobiles ou aisément détachables doivent toutefois être repliées ou enlevées pour diminuer la largeur pendant le trajet sur la voie publique.) <AR 13-09-1985, art. 8>

[2 5.1.2. La longueur hors tout d'un tracteur agricole ou forestier est la distance entre d'une part l'extrémité la plus en avant, soit de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'avant du tracteur agricole ou forestier, soit du tracteur agricole ou forestier et d'autre part l'extrémité la plus en arrière, soit de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'arrière du tracteur agricole ou forestier, soit du tracteur agricole ou forestier. Le dépassement à l'avant ou à l'arrière d'un équipement permanent est compris dans la longueur hors tout du véhicule.

La longueur hors tout maximale d'un tracteur forestier ou agricole est fixée à 12 mètres.

La longueur de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'avant d'un tracteur agricole ou forestier, mesurée entre le point situé le plus en avant du tracteur agricole ou forestier avec l'engin porté et l'aplomb avant du tracteur agricole ou forestier sans l'engin porté, ne peut excéder 3 mètres.

La longueur de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'arrière d'un tracteur agricole ou forestier, mesurée entre le point situé le plus en arrière du tracteur agricole ou forestier avec l'engin porté et l'aplomb arrière du tracteur agricole ou forestier sans l'engin porté, ne peut excéder 7 mètres.]2

5.2. (Masses.

[2 5.2.1.]2 Les masses maximales autorisées des véhicules agricoles sont celles prévues au § 3 du présent article.

Toutefois, la masse maximale autorisée des remorques agricoles équipées d'un frein de service hydraulique, peut s'élever à 22 000 kg, avec un maximum sous les essieux de 20 000 kg.

Pour les remorques visées à l'article 2, § 2, 9° et 10° du présent arrête, la masse maximale ne peut dépasser 8 000 kg.) <AR 1995-04-10/15, art. 3, 016; ***En vigueur :*** *01-07-1995>*

[2 5.2.2. Pour les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier équipés de chenilles d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h,

- la masse maximale autorisée du véhicule ne peut s'élever à plus de 32 000 kg;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille ne peut s'élever à plus de 10 000 kg;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille ne peut s'élever à plus de 1,2 kg par centimètre carré de surface d'appui au sol, étant entendu que la surface d'appui au sol est la surface rectangulaire de la partie de la chenille située en regard du sol;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille, ne peut s'élever à plus de 75 kg par centimètre de longueur mesuré dans le sens longitudinal de la chenille;

- la pression maximale ne peut s'élever à plus de 8 kg/cm2 sous chaque point de contact de la chenille avec le sol;

- la masse mesurée sous une longueur équivalente à la moitié de la longueur totale de la chenille, mesurée parallèlement à son axe longitudinal ne peut pas dépasser 60 % de la masse totale sur la chenille;

- la répartition de la charge sous la chenille doit-être uniforme et symétrique de part et d'autre de son axe longitudinal;

- les chenilles doivent être disposées de manière à ce que les axes longitudinaux des chenilles soient espacés d'un minimum de 1,5 m. Cette distance est mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule;

- La masse maximale autorisée du véhicule, s'il est équipé soit, d'une combinaison d'un train de chenille et d'un essieu soit, d'une combinaison de plusieurs trains de chenilles, ne peut être supérieure à la masse déterminée par les formules ci-après dans laquelle A exprime en mètres, la distance, mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, d'une part entre le milieu de la chenille ou du groupe de chenilles ou de l'essieu le plus en avant et d'autre part le milieu de la chenille ou du groupe de chenilles ou de l'essieu le plus en arrière.

M < ou = 12000 + 4330 A

pour A < ou = 3 m ou M < ou = 25 000 kg

M < ou = 17000 + 2700 A

pour A > 3 m ou M > 25 000 kg.][2]

6. Mise en vigueur.

1° Les dispositions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté peuvent être appliquées à la demande d'un constructeur ou de son représentant pour toute demande d'agrément introduite dès la mise en vigueur dudit arrêté.

2° A partir du 1er juillet 1985, les dispositions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté peuvent être appliquées pour toute demande d'immatriculation de véhicules à moteur neufs ou toute mise en circulation de remorques ou semi-remorques neuves.

3° A partir du 1er janvier 1986, les dispositions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté sont obligatoires pour toute demande d'agrément introduite à partir de cette date.

4° A partir du 1er janvier 1988, les dispositions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté sont obligatoires pour toute demande d'immatriculation de véhicules neufs ou toute mise en circulation de remorques ou semi-remorques neuves.

5° A partir du 1er janvier 2000, les dispositions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté sont obligatoires pour tous les véhicules en circulation.

7. Période transitoire.

1° Les constructeurs ou leurs représentants ayant des procès-verbaux d'agrément pour des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à (3.500) kg établis sur base des articles 31 et 32 du présent arrêté et ne nécessitant aucune modification des données figurant à ces procès-verbaux d'agrément tout en satisfaisant aux prescriptions des articles 7, § 3bis et 32bis du présent arrêté devront le notifier au Ministre des Communications ou à son délégué, au moyen d'un dossier justificatif, avant le 1er janvier 1986. <AR 13-09-1985, art. 8>

Ces procès-verbaux d'agrément seront reconduits automatiquement selon les prescriptions des articles 7, § 3bis et 32bis avec la validité qu'ils avaient initialement.

2° Pour les véhicules non vendus d'une masse maximale autorisée supérieure à (3 500) kg, couverts par un procès-verbal d'agrément établi sur base des articles 31 et 32 du présent arrêté et nécessitant des adaptations pour satisfaire aux prescriptions des articles 7, § 3bis et 32bis, les constructeurs ou leurs représentants peuvent, s'ils le désirent, introduire une nouvelle demande d'agrément avant le 31 décembre 1987. <AR 13-09-1985, art. 8>

(3° Pour les véhicules en service d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg, couverts par un procès-verbal d'agrément satisfaisant aux prescriptions en vigueur à partir du 1er janvier 1977 et nécessitant des transformations pour satisfaire aux prescriptions des articles 7, § 3bis et 32bis, les constructeurs ou leurs représentants peuvent, s'ils le désirent, introduire une nouvelle demande

d'agrément pour ces véhicules jusqu'au 31 décembre 1987.) <AR 13-09-1985, art. 8>

(4° Le point 1.2 du point 1 du présent article est applicable à tous les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 10 000 kg.) <AR 13-09-1985, art. 8>

*(8.1. Les prescriptions de la directive 85/3/CEE du Conseil des Communautés européennes du 19 décembre 1984 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers (modifiée par la directive 88/218/CEE du Conseil des Communautés européennes du 11 avril 1988) appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis du présent arrêté, peuvent à la demande du constructeur remplacer les prescriptions équivalentes reprises au présent règlement. <AR 1989-05-22/34, art. 5, c, 005; **En vigueur :** 01-06-1989>*

*2. La preuve demandée au § 3 de l'article 3bis du présent arrêté sera constituée d'un rapport d'essais délivré par l'[7 autorité compétente en matière de réception]7.) <AR 13-09-1985, art. 8> <AR 1998-12-15 /32, art. 23, 017; **En vigueur :** 01-01-1999>*

---

(1)<AR 2009-04-14/22, art. 3, 040; En vigueur : 08-05-2009>
(2)<AR 2013-07-10/38, art. 4, 056; En vigueur : 01-09-2013>
(3)<AR 2013-10-18/24, art. 7, 059; En vigueur : 05-12-2013>
(4)<AR 2017-07-31/07, art. 1, 073; En vigueur : 20-08-2017>
(5)<AR 2018-03-18/06, art. 1, 076; En vigueur : 01-03-2018>
(6)<ARW 2018-03-29/09, art. 2, 080; En vigueur : 01-05-2018>
(7)<ARW 2018-05-17/18, art. 26, 083; En vigueur : 20-05-2018>
(8)<ARW 2020-12-16/21, art. 4, 088; En vigueur : 01-01-2021>

Art. 33.
(AR 14-01-1971, art. 21) Suspension.

Les voitures et voitures mixtes équipées de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, doivent être pourvues d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

Pour les autobus et les autocars, des dispositifs doivent être prévus pour qu'en cas de bris de la lame maîtresse d'un ressort avant, ni la direction, ni le freinage n'en soient sensiblement affectés.

Art. 34.
Bandages pneumatiques et semi-pneumatiques.

§1. (1°. La capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneus sont compatibles avec la capacité de charge par essieu et la vitesse maximale prévues au PVA, au certificat de conformité ou au carnet d'instructions du constructeur.

Pour les véhicules de la catégorie M1, les règles ci-après sont d'application :

- le montage de jantes et/ou pneumatiques non d'origine n'amène pas à une augmentation de la voie de plus de 2 %. Toutefois, pour les véhicules hors route, la tolérance est 4 %;

- la carrosserie couvre les pneumatiques;

- il existe en toutes circonstances un espace libre entre la bande de roulement du pneumatique et la surface interne du garde-boue;

- si les pneumatiques ne sont pas ceux prévus au PVA, leurs diamètres correspondent aux valeurs initiales avec une tolérance de - 2 % et + 1,5 %.

2° Les véhicules de la catégorie M1, homologués conformément à la directive 70/156/CEE, sont équipés au moment de leur première mise en service de pneumatiques qui sont conformes aux annexes à la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage.

Les pneumatiques portent la marque du pneumatique, le nom et la gamme et les deux marquages suivants :

a) Un marquage de type Ex ab815222 ou ex 815222 où les différentes parties signifient successivement :

- E et e : symbole indiquant que le pneu a été agréé soit en application de l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève, soit selon les règles de l'Union européenne;

- x : un des symboles par lesquels sont codifiés les pays adhérant à l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève;

- ab : le numero de l'amendement du règlement ECE de Genève;

- 815222 : un numéro d'homologation.

b) Un marquage du type 195/65 R 15 91 H dont les différentes parties signifient successivement :

- 195 : la largeur du pneu en mm;

- 65 : la série du pneu : rapport hauteur sur largeur de la section du pneu (H/S = 0,65);

- R : Radial;

- 15 : le diamètre interieur : 15 pouces;

- 91 : l'indice de capacité de charge (91 = 615 kg);

- H : la catégorie de vitesse (H = 210 km/h).

Les symboles des catégories de vitesse sont codifiés comme suit :

Symbole de la catégorie de vitesse	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	W	Y	ZR
Vitesse (km/h)	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	270	300	> 240

3° Les pneumatiques montés sur les véhicules de la catégorie M1, mis en service pour la première fois avant le 1er janvier 1998 et les pneumatiques des véhicules des autres catégories, mis en service avant le (1er janvier 2004) ne doivent pas être pourvus du marquage du type Ex 02815222 ou ex 815222. (Erratum, voir M.B. 18.09.2003, p. 46422)

Les pneumatiques montés sur tous les véhicules, mis en service pour la première fois a partir du 1er janvier 2004, sont conformes aux prescriptions de la directive 92/23/CEE du Conseil précitée et portent les marquages prévus au §1, 2°.

A partir du 1er janvier 2004, tous les pneumatiques vendus à l'état neuf portent ces marquages, sauf les pneumatiques rechapés.

4° Les pneumatiques rechapés peuvent être montés sur les véhicules en service jusqu'au 1er janvier 2006, moyennant la preuve qu'il s'agit de pneumatiques rechapés selon les règles de l'art.

A partir du 1er janvier 2006, tous les pneumatiques rechapés vendus et montés sur les véhicules en service sont homologués conformément au Règlement n° 108 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et au Règlement n° 109 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques, annexés à l'Accord de Genève de la Commission Economique pour l'Europe.

Les Règlements n° 108 et n° 109 sont repris respectivement aux annexes 19 et 20 du présent arrêté.

Le Ministre ou son délégué désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ces Règlements. Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé de la gestion administrative et de la mise en oeuvre de ces Règlements et de délivrer notamment, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande.

Les pneumatiques portent le marquage d'homologation prévu par ces Règlements et qui est du type :

- pour le Règlement n° 108 : Ex 108R-002439;

- pour le Règlement n° 109 : Ex 109R-002439.) (AR 2003-03-17/34, art. 20, 028; ED : 01-01-2004)

(§2. Pour les autobus et les autocars, l'espace libre autour des pneumatiques des roues motrices doit être tel qu'il soit possible de garnir ces pneumatiques (ou les pneus extérieurs seuls s'ils sont jumelés) de chaînes antidérapantes.

A cet effet, il doit exister :

1. une distance entre la bande de roulement du pneu et la surface interne du garde-boue d'au moins 60 mm pour les véhicules dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas 5.000 kg et d'au moins 80 mm pour les autres véhicules.

2. dans le cas de pneus simples : une distance entre le flanc du pneu et toute pièce du châssis et de la carrosserie d'au moins 25 mm pour les véhicules dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas 5.000 kg et d'au moins 50 mm pour les autres véhicules. (AR 12-12-1975, art. 45)

3. dans le cas de pneus jumelés :

- une distance entre les flancs de pneus voisins (aux endroits autres que le voisinage du point de contact du pneu avec le sol) d'au moins 25 mm pour les véhicules dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas 5.000 kg et d'au moins 35 mm pour les autres véhicules; (AR 12-12-1975, art. 45)

- une distance entre le flanc du pneu extérieur et toute pièce du châssis et de la carrosserie d'au moins 25 mm pour les véhicules dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas 5.000 kg et d'au moins 30 mm pour les autres véhicules. (AR 12-12-1975, art. 45)

Les distances visées aux 1, 2 et 3 ci-avant sont mesurées, le véhicule étant à vide et les pneus étant gonflés à la pression normale.) (AR 14-01-1971, art. 22)

§3. (1° Les prescriptions suivantes sont d'application pour les pneumatiques montes sur les véhicules de la catégorie M1.

- Les pneus montes sur les roues d'un même essieu ont les mêmes caractéristiques techniques. Ils sont montés dans le sens de roulement correct s'il s'agit des pneus directionnels et asymétriques.

- Des pneus du type " radial " ne sont montés sur les roues de l'essieu avant que si des pneumatiques de ce type sont montés sur les roues de l'essieu arriere.

- Les pneumatiques qui présentent des crevasses ou des entailles sont remplacés.

- En aucun cas, des pneumatiques retaillés ou redessinés ne sont montés.

- Le montage de pneumatiques de type M + S (ce marquage est mentionné sur le pneumatique) dont la catégorie de vitesse correspond à une vitesse inférieure à celle des pneus d'origine est autorisé. Dans ce cas, la vitesse de roulage sera adaptée à cette limite inférieure.

Une étiquette de rappel de cette vitesse limite sera apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit aisément visible du conducteur.

Cette étiquette pourra rester apposée même si l'usager monte des pneumatiques avec un indice de vitesse supérieur.

Ces pneumatiques sont autorisés uniquement durant la période allant du 1er octobre au 30 avril.

Les dispositions de ce point ne s'appliquent pas aux pneumatiques de type M+S ayant une catégorie de vitesse dont la vitesse correspondante est égale ou supérieure à la vitesse maximale prévue pour le véhicule.

2° En ce qui concerne la limite d'usure, la profondeur restante de la sculpture du pneumatique est supérieure à 1,6 mm sur les trois quarts de la bande de roulement, à l'exception des pneumatiques pour véhicules lents.

Les pneumatiques des véhicules de la catégorie M1 comportent au moins six rangées transversales d'indicateurs d'usure, à peu près également espacées et situées dans les rainures principales de la zone

centrale de la bande de roulement, qui couvre environ les trois quarts de la largeur de celle-ci. Ces indicateurs d'usure sont conçus de façon à ne pas être confondus avec les ponts de gomme existant entre les nervures ou les pavés de la bande de roulement.

Toutefois, pour les pneumatiques destinés à être montés sur des jantes de diamètre nominal inférieur ou égal à 12 pouces, quatre rangées d'indicateurs d'usure sont acceptées.

Les indicateurs d'usure permettent de signaler que les rainures de la bande de roulement n'ont plus qu'une profondeur de 1,6 mm avec une tolérance de + 0,6/-0 mm.) (AR 2003-03-17/34, art. 20, 028; ED : 01-01-2004)

Art. 35.

[[1] Systèmes anti-projections.

§1er. Définitions.

Pour l'application des dispositions du présent article, on entend par :

1° " système anti-projections " : système visant à réduire la pulvérisation de l'eau projetée vers le haut par les pneumatiques du véhicule en mouvement. Le système anti-projections est constitué, suivant le cas, de garde-boue, bavettes, jupes extérieures, qui sont munis d'un dispositif anti-projections.

2° " garde-boue " : élément rigide ou semi-rigide destiné à piéger les projections d'eau projetées par les pneumatiques en mouvement et à les canaliser vers le sol. Le garde-boue peut, entièrement ou partiellement, faire partie intégrante de la carrosserie ou d'autres éléments du véhicule tels que la partie inférieure de la surface de chargement, etc.

3° " bavette " : élément flexible fixé verticalement derrière la roue, à la partie inférieure du châssis ou de la surface de chargement ou au garde-boue.

La bavette sert également à réduire le risque que présentent les petits objets, en particulier les gravillons, soulevés du sol par le pneumatique en mouvement et projetés vers le haut ou latéralement en direction des autres usagers de la route.

4° " dispositif anti-projections " : partie du système anti-projections pouvant consister en un :

- séparateur air/eau : élément faisant partie de la jupe extérieure et/ou de la bavette qui laisse passer l'air tout en réduisant les projections d'eau pulvérisée;

- absorbeur d'énergie : élément faisant partie du garde-boue et/ou de la bavette et/ou de la jupe extérieure qui absorbe l'énergie des projections d'eau, réduisant ainsi les projections d'eau pulvérisée.

5° " jupe extérieure " : élément situé dans un plan approximativement vertical et parallèle au plan longitudinal du véhicule. La jupe extérieure peut faire partie d'un garde-boue ou de la carrosserie du véhicule.

6° " roues directrices " : les roues actionnées par le dispositif de direction du véhicule.

7° " essieu autovirant " : essieu pivotant autour d'un point central de sorte qu'il puisse décrire un arc horizontal. Aux fins du présent article, un essieu autovirant du type " pivotant " est considéré et traité comme un essieu équipé de roues directrices.

8° " roues autodirectrices " : les roues non actionnées par le dispositif de direction du véhicule, qui peuvent tourner d'un angle non supérieur à 20° à cause de la friction exercée par le sol.

9° " bande de roulement " : partie du pneumatique qui entre en contact avec le sol.

10° " type de dispositif anti-projections " : l'ensemble des dispositifs ne présentant pas de différences en ce qui concerne les caractéristiques principales suivantes :

- le principe physique adopté pour réduire les projections (à absorption d'énergie de l'eau, à séparation air /eau);

- les matériaux;

- la forme;

- les dimensions (dans la mesure où elles peuvent influencer le comportement du matériel).

11° " type de véhicule " : en ce qui concerne les systèmes anti-projections, les véhicules complets, incomplets ou complétés ne présentant aucune différence pour ce qui est des points suivants :

- type de dispositif anti-projections (installé sur le véhicule);

- désignation du type de dispositif anti-projections par le constructeur.

§2. La construction ou l'aménagement des véhicules doit être tel que toute projection vers l'arrière (et vers le haut), due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

§3. 1° Les camions, les tracteurs de semi-remorques, les remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7 500 kg, mis en service à partir du 1er janvier 1991 avec une réception par type CE ou nationale octroyée avant le 9 avril 2011, doivent être équipés de dispositifs de retenue d'eau projetée par les pneumatiques montés et homologués conformément aux dispositions de la Directive 91/226/CEE. Pour les roues arrière de ces véhicules :

- la partie arrière des dispositifs limitant cette projection doit avoir une largeur au moins égale à celle des pneus;

- la distance entre la partie inférieure de ces dispositifs et le sol ne peut, en aucun cas excéder 2/e5 de la distance, mesurée horizontalement, entre cette partie inférieure et le plan vertical passant par l'axe de la roue la plus en arrière. Cette disposition ne s'applique pas aux voitures et voitures mixtes ainsi qu'aux camionnettes d'un MMA inférieur à 2 500 kg, directement dérivées des voitures mixtes et comportant exactement la même configuration arrière.

2° Les véhicules des catégories N et O avec une réception par type CE ou nationale octroyée à compter du 9 avril 2011, à l'exception des véhicules hors-route définis à l'article 1er, paragraphe 1er, point 4, du présent arrêté ou à l'annexe II de la Directive 2007/46/CE, sont construits et/ou équipés de systèmes anti-projections de façon à respecter les prescriptions indiquées dans l'annexe 13.

Dans le cas des véhicules châssis/cabine, ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux roues situées sous la cabine.

Pour les véhicules des catégories N1 et N2 dont la masse en charge maximale admissible ne dépasse pas 7,5 tonnes, les prescriptions de la Directive 78/549/CEE peuvent être appliquées, à la demande du constructeur, à la place des prescriptions du présent article.

Les exigences de l'annexe 13 concernant les dispositifs anti-projections ne sont pas obligatoires pour les véhicules des catégories N, O1 et O2 dont la masse en charge maximale admissible ne dépasse pas 7,5 tonnes, pour les véhicules châssis-cabine, pour les véhicules non carrossés ou les véhicules dont l'usage est incompatible avec la présence de dispositifs anti-projections. Toutefois, si de tels dispositifs sont montés sur ces véhicules, ils doivent être conformes aux prescriptions du présent article.

§4. Les arrière-trains et triqueballes destinés notamment au transport de troncs d'arbres et les véhicules lents ne doivent pas être munis en permanence de ces dispositifs. Toutefois, en cas de nécessité, ces véhicules doivent être équipés de façon telle qu'ils présentent pour les autres usagers une protection identique à celle obtenue en application des dispositions ci-avant.

§5. Le Ministre ou son délégué peut exempter du respect des exigences fixées aux paragraphes précédents certaines catégories de véhicules sur lesquels le montage des systèmes anti-projections est incompatible avec leur utilisation.

Les véhicules suivants sont exemptés de toute façon :

- les véhicules dont toutes les roues sont motrices;

- les véhicules d'incendie;

- les véhicules affectés au ramassage des immondices;

- les mixers et les pompes à béton;

- les véhicules transportant des conteneurs chargés par l'arrière à partir du véhicule lui-même;

- les trains de roues isolés reliés au véhicule tracteur par un simple timon (triqueballes) ou par la structure même de la caisse transportée;

- les véhicules-bennes;

- les dépanneuses.][1]

---

(1)(AR 2011-04-28/07, art. 2, 050; En vigueur : 09-04-2011)

Art. 36.
(AR 1993-07-20/33, art. 1, 013; ED : 16-09-1993) §1. (1.) La puissance du moteur ne peut être inférieure à : (AR 2003-03-17/34, art. 21, 026; ED : 01-05-2003)

N = MMA x p

formule dans laquelle :

1° " N " représente la puissance du moteur, exprimée en chevaux;

2° " MMA " représente la masse maximale autorisée, exprimée en tonnes;

3° " p " égale 5, dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en chevaux, selon la norme DIN, et 5,5 dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en chevaux, selon la norme SAE " Gross ".

Toutefois, les chiffres 5 et 5,5 visés à l'alinéa 1er sont portés respectivement :

1° à 8 et 9 pour les autobus ou les autocars;

2° à 2,5 et 2,75 pour les véhicules automobiles lents.

La formule s'applique également aux trains de véhicules.

(2. Les véhicules à moteur mis en circulation pour la première fois à partir du 1er janvier 2004 offrent, par tonne de la masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble, une puissance du moteur fournie d'au moins :

- 1,5 kW (CE) à des vitesses jusqu'à 10km/h.

- 2,5 kW (CE) à des vitesses jusqu'à 40km/h.

- 4 kW (CE) a des vitesses jusqu'à 70km/h.

- 5 kW (CE) dans tous les autres cas.) (AR 2003-03-17/34, art. 21, 026; ED : 01-05-2003)

§2. Pour les demandes d'agrément, la puissance du moteur devra être mesurée selon la directive 80/1269 /CEE du Conseil du 16 décembre 1980 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relative à la puissance des moteurs des véhicules à moteur, modifiée par les directives 88/195/CEE du 24 mars 1988 et 89/491/CEE du 16 juillet 1989.

Art. 37.
(AR 12-12-1975, art. 20) Canalisations et réservoir de combustible.

§1. Le reservoir de combustible doit être solidement fixé au châssis ou à ce qui en tient lieu.

§2. Pour les véhicules dont le poids maximal autorisé excède 2 500 kg, à l'exclusion des voitures et voitures mixtes, les prescriptions suivantes sont applicables :

1° Le réservoir de combustible ne peut se trouver entièrement en avant de l'essieu avant que si son point le plus avancé est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis ou de ce qui en tient lieu.

Toutefois, cette prescription n'est pas applicable aux véhicules lents.

[1...][1][1...][1]

[[1]2°][1] Pour les véhicules équipés d'un moteur à essence, toutes dispositions doivent être prises pour que, en cas de fuite du réservoir de combustible ou des canalisations, le combustible ne puisse atteindre le distributeur d'allumage.

Le réservoir de combustible et, sans raison technique valable, les canalisations de combustible ne peuvent se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement ou du silencieux. De même, pour les véhicules mis en service à partir du 1er octobre 1971, ni le réservoir ni les joints des canalisations de combustible ne peuvent être situés au-dessus de la tuyauterie d'échappement ou du silencieux.

§3. Pour les autobus et les autocars, les canalisations et le réservoir de combustible doivent être placés en dehors de l'habitacle et l'orifice de remplissage ne peut se trouver à moins de 50 cm de toute portière à l'usage normal des voyageurs ni dans la partie du véhicule réservée aux personnes.

(§4. Indépendamment des prescriptions ci-dessus relatives à l'équipement des véhicules en ce qui concerne le réservoir à essence ou à gasoil, les véhicules équipés d'un moteur alimenté au gaz de pétrole liquéfié (L.P.G.) (ou au gaz naturel (N.G.V.)) doivent répondre aux conditions fixées par Nous.) (AR 21-12-1979, art. 10) (AR 1998-12-15/32, art. 21, 017; ED : 01-01-1999)

§5. 1° Les réservoirs de combustible doivent être fabriqués de façon à résister à la corrosion. Ils doivent satisfaire aux essais d'étanchéité effectués par le constructeur à une pression égale au double de la pression relative de service et, en tout cas, égale au moins à 1,3 bar. Toute surpression éventuelle ou toute pression excédant la pression de service doit être automatiquement compensée par des dispositifs appropriés (orifices, soupapes de sécurité, etc.). Les orifices d'aération doivent être concus de façon à prévenir tout risque d'inflammation. Le combustible ne doit pas pouvoir s'écouler par le bouchon du réservoir ou par les dispositifs prévus pour compenser la surpression, même en cas de renversement complet du réservoir; un égouttement sera toléré.

2° Les réservoirs de combustible doivent être installés de manière à être protégés des conséquences d'un choc frontal ou d'un choc survenant à la partie arrière du véhicule; les parties saillantes, les bords coupants, etc., doivent être évités à proximité des réservoirs.

(3° Ces dispositions ne sont pas applicables aux réservoirs des véhicules dont la demande d'agréation est introduite avant le 1er janvier 1976 à la condition que ces réservoirs soient placés de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de combustible.) (AR 11-03-1977, art. 6)

---

(1)(AR 2013-10-18/24, art. 8, 059; En vigueur : 05-12-2013)

Art. 38.

(AR 14-01-1971, art. 24) Batteries d'accumulateurs.

1. Les batteries d'accumulateurs de tout véhicule automobile doivent être aisément accessibles.

2. Pour les autobus et autocars, les batteries d'accumulateurs doivent être fixées en un endroit qui, séparé du compartiment destiné aux personnes par une paroi parfaitement étanche, présente des ouvertures assurant une aération permanente vers l'extérieur.

Art. 39.

Echappement.

§ 1. (Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen d'un dispositif suffisamment silencieux, efficace et étanche et dont le fonctionnement ne peut être interrompu en cours de route par le conducteur.) <AR 12-12-1975, art. 21>

[[1] ...][1]

(Toutes dispositions doivent être prises pour que les gaz d'échappement ne puissent pénétrer à l'intérieur du véhicule.) <AR 14-01-1971, art. 25>

La tuyauterie d'échappement ainsi que le silencieux doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière combustible, à moins d'être efficacement protégés.

(Lorsque le véhicule est équipe d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.

Cette dernière disposition n'est applicable qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.) <AR 14-01-1971, art. 25>

§ 2. Les dispositions ci-après sont applicables aux dégagements de fumée des véhicules automobiles équipés d'un moteur " Diesel ".

1. Le dégagement de fumée est défini par son opacité, mesurée au moyen d'un opacimètre à cellule photoélectrique.

L'opacimètre est un appareil conçu et réalisé pour mesurer l'absorption, par une colonne de fumée, de la lumière blanche émise par un filament à tungstène porté à une température dépassant 2.500° C.

L'absorption est définie par un coefficient, appelé coefficient d'absorption par mètre, égal à zéro dans le cas du vide et qui devient égal à l'infini lorsque l'obscurcissement est total.

Le milieu de l'échelle de lecture de l'opacimètre doit correspondre approximativement à un coefficient d'absorption par mètre égal à 0,740.

La partie utile de l'échelle de lecture de l'opacimètre doit s'étendre au moins du coefficient d'absorption 0,2 au coefficient d'absorption 3.

La rapidité de réponse de l'indicateur de l'opacimètre doit être telle qu'il puisse suivre l'évolution de l'opacité des fumées avec un retard d'au plus 0,2 sec. La plus grande erreur possible ne peut dépasser 2 p.c. du milieu de l'échelle de lecture.

2. L'opacimètre doit être conçu de manière à permettre l'évaluation de l'opacité des gaz d'échappement, soit par lecture directe, soit par enregistrement immédiat.

En aucun cas, les gaz d'échappement ne peuvent être conservés en vue de la mesure ultérieure de leur opacité. Ils doivent être amenés immédiatement et sans arrêt depuis la prise jusqu'à l'élément sensible de l'opacimètre.

La mesure se fait en prélevant, soit la totalité, soit une partie seulement des gaz sortant du dispositif d'échappement du véhicule.

3. La mesure de l'opacité sera effectuée dans les conditions suivantes :

a) avant l'essai, on s'assure qu'aucune modification n'a été apportée au dispositif d'échappement en vue de réduire, en apparence, l'opacité des fumées;

b) le véhicule étant à l'arrêt et le moteur à sa température normale d'utilisation, il est procédé à une série d'accélérations successives, aussi rapides et aussi rapprochées que possible, en s'assurant que le moteur atteint chaque fois sa vitesse de rotation maximale.

Il n'est procédé à aucune mesure pendant les trois premières accélérations qui sont destinées à éliminer les suies et les résidus du dispositif d'échappement et à réduire au minimum l'effet d'inertie de l'alimentation en air quand un suralimenteur est utilisé.

A partir de la quatrième accélération, on relève la valeur la plus élevée donnée par l'indicateur de l'opacimètre pendant l'accélération et pendant le retour du moteur à sa vitesse de ralenti;

c) la valeur de l'opacité est définie par la moyenne arithmétique des deux premières lectures successives qui donnent des coefficients d'absorption par mètre ne différant pas entre eux de plus de 0,074;

d) pour les moteurs à suralimenteur avec mise en service facultative, il sera procédé à deux cycles complets de mesure, le suralimenteur étant en service au cours de l'un des deux cycles et hors service au cours de l'autre. La valeur retenue sera celle correspondant au cycle ayant donné le résultat le plus élevé.

(4. La valeur mesurée de l'opacité ne peut excéder un coefficient d'absorption par mètre égal :

a) à 0,975 pour les véhicules n'ayant pas subi la procédure d'agréation conformément à la directive du Conseil des Communautés Européennes du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules;

b) au coefficient de référence fixé lors de l'agréation du véhicule, augmenté d'une tolérance de 0,500, pour les véhicules ayant subi la procédure d'agréation mentionnée au a) ci-dessus, pour autant que cette valeur de référence soit inscrite de façon lisible et indélébile à l'intérieur d'un rectangle dont la plus petite dimension ne peut être inférieure à 5,6 mm, et qui doit apparaître en un endroit visible et facilement accessible du véhicule.) <AR 12-12-1975, art. 21>

5.[2 L'autorité compétente en matière de réception est chargée]2 de l'homologation des types d'opacimètres et de fixer éventuellement la correspondance entre l'échelle conventionnelle de lecture de chacun de ces types et les valeurs théoriques définies au présent arrêté.

§ 3. (1. a) La Directive 70/220/CEE du Conseil des Communautés européennes du 20 mars 1970,

concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air les émissions des véhicules à moteur, modifiée par les Directives 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991 et 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993, est obligatoire à partir des dates mentionnées à l'article 2, points 2 et 3, de la Directive 91/441/CEE et dans la Directive 93/59/CEE.

b) La preuve qu'un type de véhicule satisfait à la directive susmentionnée doit être apportée par la présentation de l'annexe à la fiche de réception CEE, tel que prévu à l'annexe IX à la directive susmentionnée.

c) La validité des procès-verbaux d'agrément sera limitée au 28 février 1995 si le constructeur ou son mandataire n'a pas fourni, avant cette date, sur la base du document dont question au point b, la preuve qu'ils satisfont à la directive susmentionnée.

d) Le document visé au point b peut être obtenu auprès de [2 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]2, sur base d'essais effectués par le Laboratoire des Produits pétroliers, Moteurs et Véhicules, avenue de la Renaissance 30, à 1040 Bruxelles.

2.

a) La Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules, modifiée en dernier lieu par la Directive 91/542/CEE du 1er octobre 1991, est obligatoire à partir des dates mentionnées à l'article 2, points 2 et 4, de la Directive 91/542/CEE.

b) La preuve qu'un type de véhicule satisfait à la directive susmentionnée doit être apportée par la présentation de l'annexe à la fiche de réception CEE, tel que prévu à l'annexe VIII à la directive susmentionnée.

c) La validité des procès-verbaux d'agrément sera limitée au 28 février 1995 et au 30 septembre 1996 si le constructeur ou son mandataire n'a pas fourni, avant ces dates, sur la base du document dont question au point b, la preuve qu'ils satisfont, respectivement, à la règle A et à la règle B du point 6.2.1. de l'annexe I à la directive susmentionnée.

d) Le document vise au point b peut être obtenu auprès de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Service Circulation routière, Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles, sur base d'essais effectués par le Laboratoire des Produits pétroliers, Moteurs et Véhicules, avenue de la Renaissance 30, à 1040 Bruxelles.) <AR 1995-02-17/31, art. 1, 014; ***En vigueur :*** *01-03-1995>*

(3. Les véhicules à moteur sont soumis aux dispositions des annexes à la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur, modifiée par la directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991, par la directive 93 /59/CEE du Conseil du 28 juin 1993, par la directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994, par la directive 96/44/CE de la Commission du 1er juillet 1996, par la directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 octobre 1996, par la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998, par la directive 98/77/CE de la Commission du 2 octobre 1998, par la directive 1999/102/CE de la Commission du 15 décembre 1999 et par la directive 2001/1 /CE du Parlement européen et du Conseil du 22 janvier 2001.

Pour les véhicules qui sont homologués ou mis en service pour la première fois avant les dates mentionnées à l'alinéa suivant, les valeurs limites des émissions de l'essai du type I sont celles indiquées à la ligne A du tableau figurant au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE (3 euros).

Pour les véhicules homologués à partir du 1er janvier 2005 ou mis en service pour la première fois à partir du 1er janvier 2006, les valeurs limites des émissions de l'essai du type I sont celles indiquées à la ligne B du tableau figurant au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE (Euro 4). Toutefois, pour les véhicules de la catégorie M dont la masse maximale autorisée dépasse 2500 kg et les véhicules de la catégorie N1 dont la masse du véhicule en ordre de marche majorée d'une masse de 25 kg dépasse 1305 kg, les deux dates mentionnées ci-dessus sont remplacées respectivement par le 1er janvier 2006 et le 1er janvier 2007.) <AR 2003-03-17/34, art. 22, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(4. Les véhicules à moteur sont soumis aux dispositions des annexes de la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des

moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, modifiée par la directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 et par la directive 2001/27/CE de la Commission du 10 avril 2001.

Pour les véhicules homologués ou mis en service pour la première fois avant les dates mentionnées à l'alinéa suivant, les émissions de gaz polluants et de particules polluantes et l'opacité des fumées provenant du moteur sont conformes aux valeurs limites indiquées à la ligne A des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (3 euros).

Pour les véhicules homologués à partir du 1er octobre 2005 ou mis en service pour la première fois à partir du 1er octobre 2006, les émissions de gaz polluants et de particules polluantes et l'opacité des fumées provenant du moteur sont conformes aux valeurs limites indiquées à la ligne B1 des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (4 euros).) <AR 2003-03-17/34, art. 22, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

(5. [2 L'autorité wallonne compétente]2 désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ces directives. [2 L'autorité compétente en matière de réception est chargée]2 de la gestion administrative et de la mise en oeuvre de ces directives et notamment de délivrer, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande.) <AR 2003-03-17/34, art. 22, 026; ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

----

(1)<AR 2013-10-18/24, art. 9, 059; En vigueur : 05-12-2013>

(2)<ARW 2018-05-17/18, art. 28, 083; En vigueur : 20-05-2018>

Art. 40.

<AR 09-08-1971, art. 6> Bruit émis par les véhicules automobiles en service.

1. Le bruit émis par les véhicules automobiles en service, mesure dans les conditions et selon la méthode de mesure prévue à l'annexe 1 de la directive du Conseil des Communautés européennes du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur, ne doit pas dépasser les limites suivantes :) <AR 12-12-1975, art. 22>

	[Catégories	Valeurs exprimées en dB(A) (décibel A)
	---	---
1.	Voitures, voitures mixtes et minibus.	84
2.	Autobus et autocars ayant un poids maximal autorisé inférieur à 3 500 kg.	86
3.	Véhicules destinés au transport de marchandises ayant un poids maximal autorisé inférieur à 3 500 kg.	86
4.	Autobus et autocars ayant un	

	poids maximal autorisé supérieur à 3 500 kg.	91
5.	Véhicules destinés au transport de marchandises ayant un poids total autorisé supérieur à 3 500 kg.	91
6.	Autobus et autocars d'une puissance égale ou supérieure à 200 CV DIN.	
7.	Véhicules destinés au transport de marchandises d'une puissance égale ou supérieure à 200 CV DIN et ayant un poids maximal autorisé supérieur à 12 000 kg.	93]

<AR 12-12-1975, art. 22>

2. Est toutefois considérée comme équivalente, la mesure faite, par une méthode à proximité, dans les conditions suivantes :

1° La mesure est faite en un lieu non réverbérant. Si cette condition n'est pas remplie, la mesure doit être corrigée pour tenir compte de la réverbération. De plus, à part le véhicule et l'opérateur, aucun autre obstacle ne peut se trouver dans un rayon de 5 m autour du microphone.

2° Le véhicule doit être placé sur un sol quasi-horizontal en matériau dur, constitué de béton, d'asphalte ou de revêtement similaire. Aucune matière absorbante (hautes herbes, neige...) ne peut se trouver sous le véhicule ni entre celui-ci et le microphone.

3° Le niveau du bruit ambiant, y compris le bruit provoqué par le vent, doit être inférieur d'au moins 10 dB (A) à la limite admissible pour le véhicule.

4° La mesure est effectuée sur le véhicule à l'arrêt, le moteur étant chaud et la boîte et la vitesse étant au point mort. Le moteur est considéré comme chaud lorsque le régime de ralenti est stable sans utilisation du dispositif de départ.

5° La mesure est faite en maintenant le moteur à un régime constant correspondant pour les moteurs à essence aux trois quarts de la vitesse de rotation du moteur pour laquelle il développe sa puissance maximale et pour les moteurs diesel, à la vitesse de rotation maximale permise par le régulateur.

6° Le microphone est placé à droite du véhicule, dirigé vers celui en un point situé face au centre du bloc moteur et à une distance de 75 cm de la paroi latérale du véhicule.

7° Le niveau de la pression acoustique est mesuré au moyen d'un sonomètre dont l'erreur ne dépasse pas 1 dB (A).

Le bruit émis par un véhicule automobile, dans les conditions fixées ci-dessus, ne peut dépasser :

95 dB (A) pour les véhicules équipés d'un moteur à essence;

100 dB (A) pour les véhicules équipés d'un moteur diesel dont la puissance n'excède pas 200 ch Din;

105 dB (A) pour les véhicules équipés d'un moteur diesel dont la puissance est supérieure a 200 ch Din.

Une tolérance de 1 dB (A) est admise.

(3.1° Les prescriptions de la directive 70/157/CEE du Conseil des Communautés européennes du 6 février 1970 et celles de la directive 73/350/CEE de la Commission des Communautés européennes du 7 novembre 1973 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux niveau sonore et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis sont obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément a été introduite a partir du 1er

janvier 1977.

2° La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par [1 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]1 <AR 1988-05-09/33, art. 3, A, 003; ***En vigueur :*** *11-07-1988> <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017;* ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

(4.1° Les prescriptions des directives 77/212/CEE du Conseil des Communautés européennes du 8 mars 1977, 81/334/CEE de la Commission des Communautés européennes du 13 avril 1981 et 84/372/CEE de la Commission des Communautés européennes du 3 juillet 1984, portant adaptation au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis peuvent, à la demande du constructeur ou du fabricant, remplacer les dispositions fixées au point 3.

2° La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par [1 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]1. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

3° A partir du 1er janvier 1990, les prescriptions reprises au 1° deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date.

4° Les dispositions des annexes II et IV de la directive 81/334/CEE visées au 1° sont applicables immédiatement à tous les dispositifs d'échappement mis en vente après la mise en vigueur du présent arrêté et destinés aux véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 1975.

Toutefois, les dispositifs, ayant un marquage TPSI ou TUV sont reconnus équivalents au marquage CEE et ce jusqu'au 1er janvier 1990.

5.1° Les prescriptions de la directive 84/424/CEE du Conseil des Communautés européennes du 3 septembre 1984 modifiant la directive 70/157/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis peuvent, à la demande du constructeur ou du fabricant, remplacer les dispositions fixées aux points 3 et 4.

2° La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, à 1130 Bruxelles, soit par [1a Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]1 <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

3° A partir du 1er janvier 1992, les prescriptions reprises au 1° deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date.) <AR 1988-05-09/33, art. 3, B, 003; ***En vigueur :*** *11-07-1988>*

---

(1)<ARW 2018-05-17/18, art. 29, 083; En vigueur : 20-05-2018>

Art. 41.

Embrayage, boîte de vitesses.

L'embrayage doit être progressif et pouvoir être facilement réglé.

Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur.

Pour toute boîte de vitesse à commande manuelle directe, le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré.

Pour les autobus et les autocars, la poignée du levier de changement de vitesse ne peut, dans la position la plus défavorable, se trouver ni à plus de 65 cm latéralement du centre du volant de direction, ni à plus de 80 cm en arrière de ce centre, étant entendu qu'en aucun cas la poignée du levier ne peut se trouver derrière le siège du conducteur.

Art. 42.
Direction.

La direction et ses organes doivent présenter toute garantie de solidité et de sécurité. Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni les bris des ressorts assurant leur serrage, n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction du véhicule doit être assurée; de plus, les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne peuvent être transmis au volant.

(Pour les remorques mises en circulation à partir du 1er octobre 1971, l'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.) (AR 14-01-1971, art. 27)

Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

La forme des organes de direction ne peut être modifié, ni à froid, ni à chaud.

(Les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs de conduite en ce qui concerne la protection du conducteur en cas de choc, sont déterminées par Nous.) (AR 12-12-1975, art. 23)

Art. 43.
*<AR 12-12-1975, art. 24> Tableau de bord. - Avertisseur sonore. - (Dispositif de vision indirecte). <AR 2002-09-25/39, art. 1, 022; **En vigueur :** 21-10-2002>*

§ 1. Tableau de bord.

Les véhicules automobiles doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse gradué en kilomètres par heure et d'un compteur indiquant en kilomètres la distance parcourue par le véhicule. Toutefois, pour les voitures et voitures mixtes, la distance parcourue indiquée par le compteur peut être exprimée en miles (1609 m). Dans ce cas, l'unité de distance parcourue doit être marquée sur le compteur. Ces dispositifs doivent être places bien en vue du conducteur et leurs indications doivent être lisibles, même la nuit, sans gêner le conducteur.

*(Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.) <AR 1995-04-10/15, art. 4, A, 016; **En vigueur :** 01-07-1995>*

§ 2. Avertisseur sonore.

1° Tout véhicule automobile doit être équipé d'un avertisseur sonore ayant un son uniforme et continu.

2° Les véhicules automobiles dont la demande d'agréation est introduite a partir du (1er janvier 1977) doivent être équipés d'un avertisseur sonore homologué conformément aux conditions déterminées par Nous. <AR 11-08-1976, art. 13>

*3° (Les véhicules des services de police (...), les véhicules non banalisés du service du controle routier de l'(Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure) terrestre, les véhicules non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances, les véhicules non banalisés de la police militaire et des services d'enlèvement et de destruction des engins explosifs désignés par le Ministre de la Défense nationale, (les véhicules du Service Public Fédéral de la Justice utilises pour le transport de détenus et pour le Ministère public, le véhicule de service des gouverneurs de province, les véhicules non banalisés des services d'inspection des régions et des sociétés de transport en commun chargés des contrôles routiers,) les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules de la Protection civile, (les véhicules du service de sécurité des chemins de fer, les véhicules de secours d'Infrabel), les véhicules de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives, peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial. A titre exceptionnel, le [3 Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué]3 peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service public, à être munis d'un avertisseur sonore spécial.) <AR 1995-04-10 /15, art. 4, B, 016; **En vigueur :** 01-07-1995> <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; **En vigueur :** 01-01-*

*1999> <AR 2003-03-17/34, art. 23, 026; **En vigueur :** 01-05-2003> <AR 2004-09-13/30, art. 4, 030; **En vigueur :** 26-09-2004>*

4° Ne sont pas à considérer comme avertisseurs sonores ou avertisseurs sonores spéciaux, prévus aux paragraphes précédents, les cloches ou autres appareils sonores, fixés ou non sur les véhicules, et employés par les commerçants ambulants pour informer la clientèle de leur passage.

Ces cloches et appareils ne peuvent émettre des sons qui puissent se confondre avec ceux des avertisseurs sonores ou des avertisseurs sonores spéciaux. Leur emploi ne peut être continu pendant que le véhicule est en mouvement.

Il doit cesser si, de l'endroit où le véhicule se trouve, on entend l'avertisseur sonore spécial visé au 3° ci-dessus.

(§ 3. Rétroviseurs.

1° Les véhicules automobiles, dont la demande d'agrément est antérieure au 1er janvier 1977, peuvent être équipés d'un seul rétroviseur disposé de manière telle que le conducteur puisse, de son siège, surveiller la voie publique vers l'arrière et sur la gauche du véhicule et apercevoir un autre véhicule ayant entamé un dépassement par la gauche.

2° Les véhicules automobiles, dont la demande d'agrément est postérieure au 1er janvier 1977, doivent être équipés de rétroviseurs homologués et montés conformément aux dispositions prévues par la Directive 71/127/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 1er mars 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats Membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur.

(3° a) Les prescriptions de la directive 71/127/CEE précitée, modifiée en dernier lieu par la directive de la Commission des Communautés européennes 88/321/CEE du 16 mai 1988, appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent à la demande du constructeur, remplacer les dispositions visées au 2°.

*b) La preuve demandée au § 3 de l'article 3bis sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière A.S.B.L., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par [2 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]2. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; **En vigueur :** 01-01-1999>*

*c) Les prescriptions reprises au a, sont obligatoires pour tous les véhicules automobiles mis en service à partir du 1er janvier 1991.) <AR 1989-06-19/33, art. 2, 006; **En vigueur :** 01-07-1989>*

4° Sont toutefois exclus des prescriptions d'homologation, les rétroviseurs spéciaux des véhicules affectes à la traction de remorques du type " caravane ". Ils doivent être montés sur le véhicule tracteur en supplément du rétroviseur homologué.

Ces rétroviseurs doivent être amovibles et ne peuvent se trouver sur le véhicule que lorsque celui-ci tracte une remorque du type " caravane ".) <AR 16-11-1984, art. 16>

[1 § 4. Dispositif de vision indirecte.

1. Les véhicules des catégories N2, N3 et M3, dont la demande d'agréation est introduite à partir du 1er janvier 2003, ainsi que les véhicules neufs des catégories N2, N3 et M3, mis en circulation après le 1er janvier 2003, sont équipés d'un dispositif de vision indirecte homologué par[2 l'autorité wallonne compétente]2, et dont le montage est conforme aux dispositions du chapitre III de la même annexe.

2. Les véhicules autres que ceux visés au point 1 peuvent être équipés d'un dispositif de vision indirecte permettant au conducteur d'avoir, de son siège, un champ de vision supérieur à celui défini dans les dispositions prévues par la Directive 71/127/CEE du Conseil précitée.

3. Par dérogation aux dispositions des points 1 et 2 ci dessus, il est permis que :

- jusqu'au 31 décembre 2003, les nouveaux types de véhicules des catégories N2, N3 et M3,

- et jusqu'au 31 décembre 2004, les nouveaux véhicules des catégories N2, N3 et M3, ne satisfassent pas aux dispositions de l'annexe 16, à condition que les véhicules soient, au moment de leur mise en circulation, équipés d'un dispositif de vision indirecte conforme aux dispositions du § 6 du présent arrêté et dont la conformité à celles-ci est vérifiée selon les modalités déterminées au § 6.]1

[1 § 5. 1. Les nouveaux types de véhicules de catégories M et N ou les nouveaux types de dispositif de vision indirecte dont la demande d'agrément est introduite à partir du 26 janvier 2006, doivent répondre aux dispositions de l'annexe 16bis de cet arrêté.

Cette date est toutefois reportée de douze mois pour ce qui concerne les prescriptions applicables aux rétroviseurs/antéviseurs avant de la classe VI en tant que composants et leur installation sur les véhicules.

2. Les véhicules des catégories M1 et N1 mis en circulation à partir du 26 janvier 2010 doivent

répondre aux dispositions de l'annexe 16bis.

Les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 mis en circulation à partir du 26 janvier 2007 doivent répondre aux dispositions de l'annexe 16bis.

3. Un véhicule peut être équipé d'un dispositif de vision indirecte répondant aux prescriptions de l'annexe 16bis avant le 26 janvier 2006.

Les dispositifs de vision indirecte peuvent répondre aux prescriptions de l'annexe 16bis avant le 26 janvier 2006.][1]

[[1] *§ 6. 1. Les véhicules des catégories N2 et N3, mis en circulation avant le 1er janvier 2003, sont, à partir du jour du premier contrôle technique qui a lieu dans l'année 2003 conformément à l'article 23novies du présent arrêté, équipés du côté du passager d'un dispositif de vision indirecte qui satisfait aux dispositions reprises aux points A, B.1 et B.2.1 et appendices 1 et 2, du chapitre II de l'annexe 16 au présent arrêté.*

2. Les dispositifs de vision indirecte du type caméra écran, tels que mentionnés au point B du chapitre II de l'annexe 16, doivent livrer une image permanente dans un spectre visible dans lequel la reproduction de l'image intervient sans interprétation et dont il est possible de régler automatiquement ou manuellement le contraste et la clarté.

3. Le montage du dispositif de vision indirecte satisfait aux dispositions des points 1, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 3.8, 5.7, 5.8, 6, 7, 8, 9 et appendice 1 du chapitre III de l'annexe 16. Le champ de vision du dispositif de vision indirecte, éventuellement en combinaison avec celui des rétroviseurs déjà existants sur le véhicule, doit satisfaire au point 5.4.2 du chapitre III de l'annexe 16.

4. Pour l'appréciation du champ de vision, il est supposé être satisfait aux dispositions du point 5.4.2 du chapitre III de l'annexe 16 si le champ de vision est présent jusqu'à une distance latérale de 12,5 m à partir du côté latéral du véhicule.

5. La conformité des dispositifs de vision indirecte aux dispositions reprises au point 1, est vérifiée par les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.][1]

[[1] *§ 7. 1. Les véhicules des catégories N2 et N3 en circulation à partir du 1er janvier 2000 qui ne sont pas réceptionnés par type ou individuellement au titre de l'annexe 16bis, doivent pour le 31 mars 2009 au plus tard être équipés, côté du passager de rétroviseurs grand angle et d'accostage conformes aux exigences fixées par l'annexe 16bis respectivement pour les rétroviseurs de classe IV et classe V.*

2. Les exigences du point 1 ci-dessus sont réputées respectées si les véhicules sont équipés, côté du passager de rétroviseurs grand angle et d'accostage dont la combinaison des champs de vision couvre au moins 95 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe IV et au moins 85 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe V visés par l'annexe 16bis.

3. Les véhicules visés au point 1 ci-dessus qui, par manque de solutions techniques économiquement viables, ne peuvent être équipés de rétroviseurs conformes aux dispositions des points 1 et 2, peuvent être équipés de rétroviseurs supplémentaires et/ou d'autres dispositifs de vision indirecte, pour autant que la combinaison de ces dispositifs couvre au moins 95 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe IV et au moins 85 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe V visés par l'annexe 16bis.

4. La conformité des dispositifs de vision indirecte aux dispositions reprises aux points 1, 2 et 3 ci-dessus est vérifiée par les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.][1]

----

(1)<AR 2009-04-14/22, art. 4, 040; En vigueur : 08-05-2009>

(2)<ARW 2018-05-17/18, art. 30, 083; En vigueur : 20-05-2018>

(3)<AR 2022-03-09/07, art. 3, 091; En vigueur : 08-04-2022>

Art. 44.

(AR 12-12-1975, art. 25) Essuie-glace. - Dégivreur. - Lave-glace.

§1. Essuie-glace.

Tout véhicule automobile pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un ou de plusieurs essuie-glaces efficaces permettant au conducteur d'avoir, de son siège, une visibilité suffisante.

Les essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

§2. Dégivreur et lave-glace.

Tout véhicule automobile pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glace.

Ces dispositifs doivent assurer au conducteur une visibilité parfaite et permanente au travers du pare-brise.

(Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.) (AR 1995-04-10/15, art. 5, 016; ED : 01-07-1995)

Art. 45.
(AR 12-12-1975, art. 26) Dispositifs de freinage des véhicules automobiles. - Généralités.

§1. Les véhicules automobiles doivent être munis :

1° d'un dispositif de freinage de service qui doit permettre de contrôler le mouvement du véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle le véhicule se trouve. Son action doit être modérable. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite sans lever les mains de l'organe de direction;

2° d'un dispositif de freinage de secours qui doit permettre d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable, en cas de défaillance du freinage de service. Son action doit être modérable.

Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite en conservant le contrôle, avec au moins une main, de l'organe de direction. Aux fins des présentes prescriptions, il est admis qu'il ne peut se produire à la fois plus d'une défaillance du freinage de service;

3° d'un dispositif de freinage de stationnement qui doit permettre de maintenir le véhicule immobile, sur une déclivité ascendante ou descendante, même en l'absence du conducteur, les éléments actifs restant alors maintenus en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite.

§2. (Toutefois, les véhicules automobiles lents, dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h, ne doivent pas être munis du dispositif de freinage de secours.) (AR 1995-04-10/15, art. 6, 016; ED : 01-07-1995) Lorsqu'un tel véhicule est équipé d'une installation de freinage à action purement mécanique, elle peut ne comporter qu'un seul dispositif de freinage à condition que les différentes pièces composant ce dispositif unique soient assez largement dimensionnées et que les dispositions applicables aux dispositifs de freinage de service et de stationnement soient respectées.

(§3. Pour toute d'agrément introduite à partir du 1er juin 1987, les autobus et autocars doivent satisfaire à la directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines categories de véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 85/647/CEE de la Commission du 23 décembre 1985.) (AR 1987-05-21/30, art. 3, 002; ED : 27-05-1987)

(§4. Pour les véhicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er octobre 1988, les prescriptions de la directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE de la Commission du 24 mars 1988, appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent, à la demande du constructeur, remplacer les dispositions des articles 46 à 53 du présent arrêté.

§5. Les prescriptions du §4 sont obligatoires pour tous les véhicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1991.

§6. Les prescriptions de la directive 71/320/CEE précitée, modifiée par les directives de la Commission 74/132/CEE du 11 février 1974 et 75/524/CEE du 25 juillet 1975, sont obligatoires pour les véhicules automobiles mis en service à partir du 1er janvier 1991.

§7. Les prescriptions des points 2.2.1.22 et 2.2.1.23 de l'annexe I et de l'annexe X de la directive 71/320 /CEE précitée, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE précitée, sont obligatoires pour les véhicules automobiles mis en service à partir du 1er janvier 1993.) (AR 1989-06-19/33, art. 3, 006; ED : 01-07-1989)

(§8. Les prescriptions des annexes de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, telles que modifiées par la directive 91/422/CEE de la Commission du 15 juillet 1991, sont obligatoires pour les véhicules neufs mis en circulation avant le 1er janvier 2004.) (AR 2003-03-17/34, art. 24, 026; ED : 01-05-2003)

(§9. Les prescriptions des annexes de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des legislations des Etats-membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, telles que modifiées par la directive 98/12/CE de la Commission du 27 janvier 1996, sont obligatoires pour les véhicules neufs des catégories M2, M3, N2, N3, O3 et O4, mis en circulation à partir du 1er janvier 2004.) (AR 2003-03-17/34, art. 24, 026; ED : 01-05-2003)

Art. 46.

(AR 12-12-1975, art. 27) Efficacité de freinage des véhicules automobiles.

§1. 1° (L'efficacité du dispositif de freinage de service des véhicules automobiles doit être telle que, sur une route quasi horizontale et sèche, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit jamais inférieure, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, à :

a) 5 m/sec2, lorsqu'il s'agit d'autobus et d'autocars ;

b) 5,8 m/sec2, lorsqu'il s'agit de voitures, voitures mixtes et minibus ;

c) 4,4 m/sec2, lorsqu'il s'agit d'un véhicule autre que ceux visés aux a) et b) ci-avant et au d) et e) ci-après ;

d) 3 m/sec2, lorsqu'il s'agit d'un véhicule lent dont la vitesse maximale est supérieure à 30 km/h ;

e) 2,5 m/sec2, lorsqu'il s'agit d'un véhicule lent dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.) (AR 1995-04-10/15, art. 7, A, 016; ED : 01-07-1995)

[1...]1[1...]1

[1...]1[1...]1

[12°]1 A l'occasion de tout autre contrôle, et notamment des contrôles occasionnels sur route, une tolérance de 10 p.c. est admise sur les valeurs prescrites au 1°.

§2. 1° L'efficacité du dispositif de freinage de secours des véhicules automobiles ne peut, dans des conditions identiques à celles prévues pour le dispositif de freinage de service, être inférieure à 50 p.c. de la décélération minimale prescrite.

2° Toutefois, pour les véhicules dont la demande d'agréation a été introduite avant le 1er janvier 1976 et si la fonction de freinage de secours est assurée par le dispositif de freinage de service conformément aux prescriptions de l'article 51, §2, 5°, b) du présent arrêté, l'efficacité du dispositif de freinage de secours ne peut être inférieure à 30 p.c. des décélérations minimales prescrites au §1er du présent article.

§3. 1° Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules automobiles doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 18 p.c. Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir, sur une route quasi horizontale et sèche, le véhicule étant en charge et le moteur debrayé, une décélération moyenne de freinage en régime de 1,5 m/sec2, les freins étant à froid et la vitesse initiale de 15 km/h.

[1...]1[1...]1

[1...]1[1...]1

[[1]2°][1] A l'occasion de tout autre contrôle, et notamment des contrôles occasionnels sur route, une decélération d'au moins 1,4 m/sec2 doit être obtenue.

[[1]3°][1]Toutefois, pour les véhicules automobiles dont la demande d'agréation par type a été introduite avant le 1er janvier 1976, les exigences pour le freinage de stationnement sont réduites aux valeurs suivantes :

a) la pente ascendante ou descendante visée au 1° est de 16 p.c.;

b)[[2]les décélérations moyennes visées aux 1° et 2° sont respectivement au 1°, 1,3 m/sec2, et au 2°, 1,2 m /sec2.][2]

§4. Les efficacités prescrites doivent être obtenues sans que :

1. la force exercée sur toute commande à pied n'excède 50 kg pour les voitures, voitures mixtes et minibus et 70 kg pour les autres vehicules;

2. la force exercée sur toute commande a main ne dépasse 40 kg pour les voitures, voitures mixtes et minibus et 60 kg pour les autres véhicules.

---

(1)(AR 2013-10-18/24, art. 10, 059; En vigueur : 05-12-2013)

(2)(AR 2014-04-04/12, art. 2, 064; En vigueur : 01-05-2014)

Art. 47.
(AR 14-01-1971, art. 29) Dispositifs de freinage des remorques.

§1. Les remorques doivent être munies :

1. (d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle que, le conducteur du véhicule tracteur auquel la remorque est accouplée, puisse de son siège au moyen de ce dispositif, sans lever les mains du volant de direction, contrôler le mouvement de la remorque et l'arrêter de façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle la remorque se trouve.

Son action doit être modérable.

Le dispositif de freinage de service du type dit par inertie, c'est-à-dire utilisant des forces provoquées par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur, n'est admis que sur les remorques, à l'exclusion des semi-remorques, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg. Pour les véhicules lents, la masse maximale autorisée ne peut être supérieure à 8.000 kg.

Lorsque, afin de permettre la marche arrière du train, une remorque est équipée d'un dispositif permettant la mise hors service du frein de service du type dit par inertie, ce dispositif doit être conçu et réalisé de telle façon que cette mise hors service prenne automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

Pour les véhicules équipés d'un dispositif de freinage de service qui n'est pas du type dit par inertie, le dispositif de freinage de service doit être actionné à la fois :

a) par la commande du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur ;

b) directement ou indirectement par la commande du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur.) (AR 1995-04-10/15, art. 8, A, 016; ED : 01-07-1995)

2. d'un dispositif de freinage de stationnement permettant de maintenir la remorque, séparée du véhicule tracteur, à l'arrêt sur une déclivité ascendante ou descendante. Il doit pouvoir être actionné aisément par une personne à terre et rester bloqué, même en l'absence de cette personne, au moyen d'un dispositif à action purement mécanique, ou agir automatiquement dès que le maintien à l'arrêt n'est plus assuré au moyen du dispositif de freinage de service.

Un dispositif de freinage agissant par la chute du timon n'est pas considéré comme un dispositif de freinage de stationnement. Cette disposition n'est applicable qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.

§2. Le dispositif de freinage de service doit être tel que le freinage automatique de la remorque soit assuré lors d'une séparation de la remorque du véhicule tracteur, même si celle-ci est due à une rupture d'attelage.

Pour les remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, ce freinage automatique peut être assuré :

- soit au moyen du dispositif de freinage de stationnement;

- soit au moyen du dispositif de freinage agissant par la chute du timon.

Les remorques à un essieu, dont le poids (maximal) autorisé ne dépasse pas 1.500 kg, ne doivent pas être munies d'un dispositif assurant le freinage automatique, à condition qu'elles soient munies en permanence, en plus de l'attache principale, d'une attache secondaire et qu'en cas de rupture de l'attache principale, le timon ne puisse toucher le sol. (AR 12-12-1975, art. 45)

(Les remorques à un essieu dont le poids maximal autorisé n'excède pas 750 kg, ne doivent pas être pourvues d'un dispositif de freinage. (...)) (AR 12-12-1975, art. 28) (AR 13-09-1985, art. 10)

§3. L'installation de freinage des remorques dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas (8000 kg) et qui sont tirées exclusivement par des véhicules automobiles lents (dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h), peut ne comporter qu'un seul dispositif de freinage, à condition que les différentes pièces composant ce dispositif unique soient dimensionnées, conçues et réalisées de manière telle : (AR 1988-05-09/33, art. 4, A, 003; ED : 11-07-1988) (AR 1995-04-10/15, art. 8, B, 016; ED : 01-07-1995)

- que le conducteur du véhicule tracteur puisse controler le mouvement de la remorque et l'arrêter de façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle la remorque se trouve; (AR 12-12-1975, art. 45)

- qu'à moins qu'il ne s'agisse d'une remorque à un essieu dont le poids (maximal) autorisé ne dépasse pas 1.500 kg et qui est munie en permanence en plus de l'attache principale, d'une attache secondaire et qu'en cas de rupture de l'attache principale, le timon ne puisse toucher le sol, il entre en action en cas de rupture de la liaison avec le véhicule tracteur; (AR 12-12-1975, art. 45)

- que, à lui seul et par une action purement mécanique, il puisse maintenir la remorque à l'arret sur une déclivité ascendante ou descendante.

Le dispositif de freinage de ces remorques peut être actionné par un autre dispositif de commande que le dispositif de commande du frein de service du véhicule tracteur, pour autant qu'il ne se trouve pas en arrière du siège du conducteur du véhicule automobile et qu'il puisse être commandé pendant la marche par ce conducteur, depuis son poste de conduite, sans abandon de son volant. A moins qu'il ne s'agisse de remorques qui, en application du §1er, 1, alinéa 3, peuvent être équipées d'un dispositif de freinage de service par inertie, ce freinage par inertie ne peut être employé sur ces remorques que comme dispositif d'appoint; il ne saurait en aucun cas être considéré comme faisant partie de l'installation de freinage réglementaire.

Toutefois, un dispositif de freinage de service du type dit par inertie est admis sur la dernière de deux remorques tirées par un vehicule automobile lent pour autant que le poids (maximal) autorisé de la remorque ainsi freinée ne dépasse pas 75 p.c. de la somme des poids maximaux autorisés du véhicule tracteur et de la première remorque. (AR 12-12-1975, art. 45)

Lorsque, afin de permettre la marche arrière du train, une remorque est équipée d'un dispositif permettant la mise hors service du frein de service du type dit par inertie, ce dispositif doit être conçu et réalisé de façon que cette mise hors service prenne automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

§4. Les dispositions des §§1er, 2 et 3 ci-avant ne sont pas applicables aux remorques dont le poids (maximal) autorisé ne dépasse pas 750 kg, sous réserve que ce poids n'excède pas la moitié du poids à vide du véhicule tracteur.

(§5. (Pour le freinage des remorques dont la masse maximale autorisée n'excède pas 16.000 kg et qui sont tirées exclusivement par des vehicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h, il peut être fait usage de l'énergie hydraulique du véhicule tracteur si les conditions suivantes sont remplies :

1. Le conducteur du véhicule tracteur, auquel la remorque est accouplée, doit pouvoir actionner depuis son siège le frein de service au moyen d'un organe de commande réglable de telle manière que le mouvement du véhicule puisse être contrôlé d'une manière sûre, rapide et efficace jusqu'à l'arrêt complet, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve.

Le frein de service de la remorque peut être actionné par une autre commande que celle du véhicule tracteur, à condition que celle-ci ne se trouve pas en arrière du siège du conducteur du véhicule tracteur et que le conducteur puisse l'actionner pendant que le véhicule est en mouvement depuis son siège sans lever les mains du volant de direction.) (AR 1995-04-10/15, art. 8, C, 016; ED : 01-07-1995)

2. Le frein de service de la remorque doit pouvoir résister à une pression hydraulique de 150 bar.

La commande de frein sur le véhicule tracteur doit être construite de manière telle que la pression hydraulique fournie au frein de service de la remorque puisse passer de zéro à un maximum compris entre 120 et 150 bar.

3. En cas de défaillance du frein de service ou en cas de rupture de la canalisation hydraulique de raccordement, le freinage du véhicule tracteur doit rester assuré.

4. A une pression de 100 bar, le fonctionnement du frein de service doit être tel que sur une route quasi horizontale et seche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 25 % du poids maximal supporté par les roues en condition statique.

5. Le dispositif de freinage de stationnement doit permettre de maintenir à l'arrêt la remorque, séparée du vehicule tracteur et d'une manière uniquement mécanique sur une déclivité ascendante ou descendante de 18 %.

6. Le dispositif de freinage de service ou de freinage de stationnement doit être tel que le freinage automatique de la remorque soit assuré en cas de rupture d'attelage de la remorque.) (AR 1988-05-09/33, art. 4, B, 003; ED : 11-07-1988)

(§6. Pour les remorques dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er octobre 1988, les prescriptions de la directive 71/320/CEE précitée, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE précitée, appliquée selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent, à la demande du constructeur, remplacer les dispositions des articles 46 à 53 du présent arrêté.

§7. A partir du 1er janvier 1991 les prescriptions du §6 sont obligatoires pour toutes les remorques et semi-remorques dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date.

§8. Les prescriptions des points 2.2.2.13 et 2.2.2.14 de l'annexe I et de l'annexe X de la directive 71/320 /CEE précitée, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE précitée, sont obligatoires pour les remorques et semi-remorques mises en service à partir du 1er janvier 1993.) (AR 1989-06-19/33, art. 4, 006; ED : 01-07-1989)

(« § 9. A partir du 1er janvier 2016, le dispositif de freinage de service est facultatif pour les remorques mises en service de catégorie R1a et R1b dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu ne dépasse pas 750 kg ». - AR du 31 juillet 2017, art.2)

Art. 48.
(AR 12-12-1975, art. 29) Efficacité de freinage des remorques.

§1. 1° L'efficacité du dispositif de freinage de service des remorques (qui doivent être munies d'un tel dispositif) doit être telle que, sur route quasi horizontale et seche, les freins étant à froid et quelles que soient les conditions de charge et de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 45 p.c. du poids maximal supporté par les roues en condition statique. Ce pourcentage est ramené à 25 p.c. pour les remorques visées a l'article 47, §3.

[1...]1[1...]1

[1...]1[1...]1

[1[2 2°]2]1A l'occasion de tout autre contrôle, et notamment des contrôles occasionnels sur route, une tolérance de 10 p.c. est admise sur les valeurs prescrites au §1er, 1°.

[1[2 3°]2]1 Lorsqu'il s'agit de remorques munies d'un dispositif de freinage du type par inertie, l'efficacité doit pouvoir être obtenue sans que la poussée de la remorque dépasse :

- 9 p.c. du poids maximal autorisé des remorques à un essieu;

- 6 p.c. du poids maximal autorisé des autres remorques.

Le frein ne peut entrer en action qu'au moment où la poussée sur l'attelage atteint 2 p.c. du poids maximal autorisé de la remorque.

§2. 1° Le dispositif de freinage de stationnement des remorques doit pouvoir maintenir à l'arrêt la remorque en charge sur une pente ascendante ou descendante de 18 p.c.

Cette prescription est considérée comme satisfaire si l'efficacité du dispositif de freinage de stationnement est telle que, sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid, avec une vitesse initiale de 15 km /h et quelles que soient les conditions de charge, la somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées soit au moins égale à 15 p.c. du poids maximal supporté par les roues en condition statique.

[1...]1[1...]1

[1...]1[1...]1

[1 3°]1 A l'occasion de tout autre contrôle, et notamment des contrôles occasionnels sur route, la somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées doit être au moins égale à 12 p.c. du poids supporté par les roues en condition statique.

[1 4°]1Toutefois, pour les véhicules automobiles dont la demande d'agreation par type a été introduite avant le 1er janvier 1976, les exigences pour le freinage de stationnement sont réduites aux valeurs suivantes :

a) la pente ascendante ou descendante visée au 1° est de 16 p.c.;

b)[2les valeurs de la somme des forces exercées à la périphérie des roues freinées et exprimée en fonction du poids maximal, visées au 1°, sont réduites à 13 p.c.]2

§3. L'efficacité du dispositif assurant le freinage automatique de la remorque doit être telle que la remorque désaccouplée puisse s'arrêter de façon sûre, rapide et efficace et rester à l'arrêt pendant un temps suffisant pour permettre son immobilisation par tout autre moyen.

§4. Les efficacités prescrites aux §§1 et 2 du présent article doivent être obtenues sans que :

1. les forces maximales sur les commandes de freins du véhicule tracteur, telles qu'elles sont définies à l'article 46, §4, ne soient dépassées;

2. la force exercée sur la commande du dispositif de freinage de stationnement ne puisse dépasser 60 kg.

---

(1)(AR 2013-10-18/24, art. 11, 059; En vigueur : 05-12-2013)

(2)(AR 2014-04-04/12, art. 3, 064; En vigueur : 01-05-2014)

Art. 49.
Dispositifs de freinage des trains de véhicules.

L'action des freins de service des vehicules devant être équipés d'un dispositif de freinage doit être judicieusement répartie et synchronisée entre le véhicule tracteur et la ou les remorques.

Art. 50.
Efficacité de freinage des trains de véhicules.

§1. L'efficacité des dispositifs de freinage de service, de secours et de stationnement d'un train de véhicules ne doit jamais être inférieure à celle prévue pour le véhicule tracteur.

L'efficacité du frein de secours peut être obtenue avec le concours des dispositifs de freinage de la remorque. (...) (AR 14-01-1971, art. 31)

(§2. L'efficacité prescrite au §1er doit être obtenue sans que la force exercée sur les commandes ne dépasse celle prescrite à l'article 46, §4, pour le freinage du véhicule tracteur seul.) (AR 12-12-1975, art. 30)

§3. Lorsque les dispositifs de freinage de service de tous les véhicules d'un train sont actionnes par le dispositif de commande du frein de service du véhicule tracteur, le temps s'écoulant, lors d'une manoeuvre d'urgence, entre le moment où le dispositif de commande commence à être actionné et le moment où la force de freinage dans le frein le plus retardé de l'ensemble atteint la valeur correspondant à l'efficacité prescrite pour l'ensemble des véhicules, doit être le plus court possible.

Art. 49bis.
(« Dispositifs de freinage des trains de véhicules plus longs et plus lourds circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure.

Vu que les trains de véhicules plus longs et plus lourds ont des masses maximales et/ou des dimensions supérieures à celles prévues pour les véhicules de classe II, il y a lieu de s'assurer que les temps de réponse des circuits de freinage satisfont au présent arrêté en matière de freinage, par le placement éventuel de valves relais supplémentaires sur les véhicules. L'harmonisation du système de freinage du train de véhicules doit être assurée.

Ces véhicules doivent être équipés d'un système de freinage répondant aux conditions suivantes :

1° Les systèmes EBS (Electronic Braking System) et ESC (Electronic Stability Control) ou RSS (Rolling Stability System) sont présents et sont encore fonctionnels. Le calculateur et les modulateurs de l'EBS donnent une réponse immédiate en fonction de l'état de charge des véhicules ;

2° tous les groupes d'essieux, situés entre le véhicule tracteur et le dernier groupe d'essieux du train de véhicules plus long et plus lourd, ont un temps de réaction égal à celui du dernier groupe d'essieux + 0,1 s. Le temps de réaction d'un groupe d'essieux est la valeur moyenne des temps de réaction de tous les essieux qui font partie de ce groupe d'essieux.

Ces exigences sont démontrées au moyen d'un rapport d'essai délivré par un service technique agréé.

En outre, ces véhicules doivent avoir un circuit de freinage utilisant des disques de freins ou des tambours et doivent être équipés, sur chaque essieu, de la technologie des suspensions pneumatiques et /ou des suspensions non pneumatiques répondant à l'annexe 14, article 1er du présent arrêté. » - AR du 18 mars 2018, art. 2)

Art. 51.
(AR 12-12-1975, art. 31) Caractéristiques générales de construction des dispositifs de freinage.

§1. 1° L'ensemble des dispositifs de freinage dont est équipé le véhicule doit satisfaire aux conditions exigées pour le freinage de service, de secours et de stationnement.

2° Les dispositifs assurant le freinage de service, de secours et de stationnement peuvent avoir des parties communes, sous réserve de satisfaire aux prescriptions suivantes :

a) il doit y avoir au moins deux commandes, indépendantes l'une de l'autre, aisément accessibles au conducteur de sa place de conduite; cette exigence doit pouvoir être respectée, même si le conducteur porte une ceinture de sécurité;

b) la commande du dispositif de freinage de service doit être indépendante de celle du dispositif de freinage de stationnement;

c) si les dispositifs de freinage de service et de secours ont la même commande, la liaison entre cette commande et les différentes parties des transmissions ne doit pas pouvoir être altérées après une certaine période d'utilisation;

d) si les dispositifs de freinage de service et de secours ont la même commande, le dispositif de freinage de stationnement doit être conçu de telle sorte que, lorsque le véhicule est en mouvement, il puisse être actionné;

e) toute rupture d'un élément autre que les freins ou les éléments visés au g), ou toute autre défaillance dans le dispositif de freinage de service (mauvais fonctionnement, épuisement partiel ou total d'une réserve d'énergie) ne doit pas empêcher le dispositif de freinage de secours, ou la fraction du dispositif de freinage de service qui n'est pas intéressée par la défaillance, de pouvoir arrêter le véhicule dans les conditions requises pour le freinage de secours;

f) en particulier, lorsque la commande et la transmission du freinage de secours sont les mêmes que celles du freinage de service :

si le freinage de service est assuré par l'action de l'énergie musculaire du conducteur assisté par une ou plusieurs réserves d'énergie, le freinage de secours doit, en cas d'une défaillance de cette assistance, pouvoir être assuré par l'énergie musculaire du conducteur, assisté, le cas échéant, par les réserves d'énergie non intéressées par la defaillance, la force sur la commande ne dépassant pas les maxima prescrits;

si la force de freinage de service et sa transmission sont obtenues exclusivement par l'utilisation, commandée par le conducteur, d'une réserve d'énergie, il doit y avoir au moins deux reserves d'énergie complètement indépendantes et munies de leurs propres transmissions également indépendantes; chacune d'elles peut n'agir que sur les freins de deux ou de plusieurs roues choisies de façon qu'elles puissent assurer, seules, le freinage de secours dans les conditions prescrites et sans compromettre la stabilité du véhicule pendant le freinage; en outre, chacune de ces réserves d'énergie doit être munie d'un dispositif d'alarme défini au point 13°;

g) pour l'application du e), certaines pièces, comme la pédale et son support, le maître cylindre et son ou ses pistons (cas de systèmes hydrauliques), le distributeur (cas de systèmes pneumatiques), la connexion entre la pédale et le maître cylindre ou le distributeur, les cylindres des freins et leurs pistons (cas des systèmes hydrauliques et/ou pneumatiques) et les ensembles leviers-cames des freins, ne sont pas considérés comme éventuellement sujets à rupture, à condition que ces pièces aient des dimensions largement calculées, qu'elles soient aisément accessibles pour l'entretien et présentent des caractéristiques de sécurité au moins égales à celles requises pour les autres organes essentiels des véhicules (par exemple, pour la tringlerie de direction). Si la défaillance d'une seule de ces pièces rend impossible le freinage du véhicule avec une efficacité au moins égal à celle exigée pour le freinage de secours, cette pièce doit être métallique ou en un matériau de caractéristiques équivalentes et ne doit pas subir de déformation notable au cours du fonctionnement normal des dispositifs de freinage.

3° En cas de commandes distinctes pour le freinage de service et le freinage de secours, la mise en action simultanée des deux commandes ne doit pas avoir pour résultat de rendre inopérants à la fois le freinage de service et le freinage de secours et cela aussi bien lorsque les deux dispositifs de freinage sont en bon état de fonctionnement que lorsque l'un d'eux présente une défaillance.

4° En cas de défaillance dans une partie de la transmission du frein de service, les conditions suivantes doivent être satisfaites :

a) un nombre suffisant de roues doit être encore freiné par action sur la commande du dispositif de freinage de service, quel que soit l'état de chargement du véhicule;

b) ces roues doivent être choisies de façon que l'efficacité résiduelle du dispositif de freinage de service soit au moins égale à x p.c. de l'efficacité prescrite pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule, la force sur la commande ne dépassant pas 70 kg;

x = 30 pour tous les véhicules qui ont atteint leur poids maximal autorisé;

x = 25 pour tous les véhicules à vide, destinés au transport de personnes avec un poids maximal autorisé de 5 tonnes ou destinés au transport de choses avec un poids maximal autorisé de 12 tonnes;

x = 30 pour tous les véhicules à moteur à vide, destiné au transport de personnes avec un poids maximal autorisé de plus de 5 tonnes ou destinés au transport de choses avec un poids maximal autorisé de plus de 12 tonnes;

c) toutefois, les prescriptions ci-dessus ne sont pas applicables aux véhicules tracteurs pour semi-remorques lorsque la transmission du dispositif de freinage de service de la semi-remorque est indépendante de celle du véhicule tracteur.

5° Lorsqu'il est fait appel à une énergie autre que l'énergie musculaire du conducteur, la source d'énergie (pompe hydraulique, compresseur d'air, etc.) peut être unique, mais le mode d'entraînement du dispositif constituant cette source doit donner toutes garanties de sécurité.

En cas de défaillance sur une partie de la transmission de l'ensemble des dispositifs de freinage, l'alimentation de la portion non intéressée par la défaillance doit continuer à être assurée si cela est nécessaire pour arrêter le véhicule avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours; cette condition doit être réalisée au moyen de dispositifs pouvant aisément être mis en oeuvre, lorsque le véhicule est à l'arrêt, ou par un dispositif à fonctionnement automatique.

6° Les prescriptions des points 2°, 4° et 5° doivent être satisfaites sans recourir à un dispositif à fonctionnement automatique d'un type tel que son inefficacité soit susceptible de n'être pas remarquée du fait que des pièces normalement en position de repos n'entrent en action qu'en cas de défaillance du dispositif de freinage.

7° Le dispositif de freinage de service doit agir sur toutes les roues du véhicule.

8° L'action de freinage de service doit être judicieusement répartie entre les essieux.

9° L'action de freinage du dispositif de freinage de service doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

10° Le dispositif de freinage de service et le dispositif de freinage de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues; toutefois, pour le freinage de service et de secours, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées, à condition qu'il soit seulement momentané, par exemple, pendant un changement des rapports de transmission, et que le freinage de service aussi bien que de secours continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacite prescrite.

De plus, un tel désaccouplement est admis pour le freinage de stationnement, à condition que ce désaccouplement soit commandé exclusivement par le conducteur de sa place de conduite au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

11° L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande et les éléments de la transmission et des freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans la necessité d'un reglage immédiat.

12° Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique, les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles; en outre, les recipients contenant la réserve de liquide doivent être réalisés de manière à permettre, sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir, un contrôle aisé du niveau de la réserve. Si cette dernière condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide susceptible d'entraîner une defaillance du dispositif de freinage. Le bon fonctionnement de ce signal doit pouvoir être aisément contrôlé par le conducteur.

13° Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie doit être muni - dans le cas où le freinage avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée - d'un dispositif d'alarme en sus du manomètre éventuel, indiquant par voie optique ou accoustique que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur est tombée à une valeur égale ou inférieure à 65 p.c. de sa valeur normale. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit.

14° Sans préjudice des conditions imposées à l'article 45, §1er, 3°, lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie

doit être telle que, en cas d'arrêt du moteur, l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites. En outre, si l'action musculaire du conducteur sur le dispositif du freinage de stationnement est renforcée par un dispositif d'assistance, la mise en action du freinage de stationnement doit être assurée, dans le cas d'une défaillance de l'assistance, au besoin en ayant recours à une réserve d'énergie indépendante de celle assurant normalement cette assistance. Cette réserve d'énergie peut être celle destinée au freinage de service. L'expression " mise en action " couvre également l'action de déverrouillage.

15° Pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le dispositif de freinage de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière que, en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas d'interruption de la liaison pneumatique, (ou de l'autre type de liaison adopté) entre le véhicule tracteur et sa remorque, il soit encore possible de freiner le véhicule tracteur avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours; à cet effet, il est prescrit notamment que ce dispositif se trouve sur le véhicule tracteur.

16° Les services auxiliaires ne peuvent puiser leur énergie que dans les conditions telles que leur fonctionnement ne puisse contribuer, même en cas d'avarie de la source d'énergie, à diminuer les réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage au-dessous du niveau indiqué au point 13°.

17° Pour les remorques d'un poids maximal autorisé supérieur à 3,5 tonnes, le dispositif de freinage de service doit être de type continu ou semi-continu.

18° Lorsqu'il s'agit d'un véhicule autorisé à tirer une remorque d'un poids maximal autorise supérieur à 3,5 tonnes, ses dispositifs de freinage doivent satisfaire aux conditions suivantes :

a) lorsque le dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur entre en action, un freinage modérable de la remorque doit également être assuré;

b) en cas de défaillance du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur, si ce dispositif est constitué par au moins deux fractions indépendantes, la ou les fractions qui ne sont pas intéressées par cette défaillance doivent pouvoir actionner totalement ou partiellement les freins de la remorque. Cette action doit être modérable;

c) en cas de rupture ou de fuite d'une des conduites de la liaison pneumatique (ou de l'autre type de liaison adopté), il doit néanmoins être possible au conducteur d'actionner totalement ou partiellement les freins de la remorque, soit au moyen de la commande du freinage de service, soit au moyen de celle du freinage de secours, soit au moyen d'une commande distincte, à moins que cette rupture ou fuite n'entraîne automatiquement le freinage de la remorque.

§2. Toutefois, les véhicules dont la demande d'agréation par type a été introduite avant le 1er janvier 1976, s'ils ne peuvent satisfaire aux prescriptions du §1er du présent article, doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

1° Les dispositifs de freinage de service, de secours et de stationnement peuvent comporter des parties communes pour autant que les autres dispositions du présent règlement général soient observées. De plus, les parties communes au dispositif de freinage de service et au dispositif de freinage de secours doivent être de dimensions largement calculées, accessibles pour l'entretien et présenter des caractéristiques de sécurité au moins égales à celles requises pour d'autres organes essentiels du véhicule telle la tringlerie de direction.

Le dispositif de freinage de service doit être actionné par un organe de commande unique.

Toutefois, les freins proprement dits, les cames, les arbres et leviers de cames et les tiges de piston peuvent être communs à plusieurs dispositifs. La commande assurant la mise en action du dispositif de freinage de stationnement doit être indépendante de celle assurant la mise en action du dispositif de freinage de service.

2° L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessiter un réglage immédiat.

3° Le dispositif de freinage de service et le dispositif de freinage de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées, liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues. Toutefois, pour le freinage de service et de secours, un tel désaccouplement est admis pour certaines surfaces freinees à condition qu'il soit seulement momentané, par exemple pendant un changement des rapports de transmission, et que le freinage de service aussi bien que le freinage de secours continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite. De plus, un tel désaccouplement est admis pour le freinage de stationnement, à condition, que ce desaccouplement soit commandé exclusivement par le conducteur de sa place de conduite au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

4° Le dispositif de freinage de service d'un véhicule doit agir sur tous ses essieux. Son action doit être judicieusement répartie entre les essieux. De plus, son action doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

5° Le dispositif de freinage de secours peut consister :

a) soit dans le dispositif de freinage de stationnement pour autant qu'il permette d'obtenir l'efficacité prescrite pour le dispositif de freinage de secours et que sa transmission soit indépendante de celle du dispositif de freinage de service;

*b)*soit dans le dispositif de freinage de service, lorsque ce dispositif est réalisé de manière telle qu'en cas de défaillance d'une pièce quelconque de la transmission, un au moins des essieux puisse encore être freiné par action sur la commande du dispositif de freinage de service et que l'efficacité résiduelle de celui-ci ne soit pas inférieure à 30 p.c. de celle prescrite à l'article 46, §1er pour le dispositif de freinage de service. Pour l'application de cette prescription, ne sont pas considérées comme faisant partie de la transmission, les pièces assurant la connexion entre la commande et le maître-cylindre ou le distributeur, pour autant que ces pièces soient conformes aux prescriptions des points 1° à 4°;

c) soit dans un dispositif dont la commande et la transmission sont indépendantes de celles des autres dispositifs.

§3. (Prescriptions spéciales pour les véhicules lents.

1. Le dispositif de freinage de service, pour les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h et leurs remorques, doit agir sur les essieux qui supportent ensemble au moins 50 % de la masse maximale autorisée sous les essieux.

De plus, pour ces véhicules, la commande assurant la mise en action du dispositif de freinage de stationnement, peut ne pas être indépendante de celle assurant la mise en action du dispositif de freinage de service.

2. Le dispositif de freinage de service des véhicules lents dont la vitesse maximale est supérieure à 30 km /h et de leurs remorques doit agir sur les essieux qui supportent ensemble au moins 65 % de la masse maximale autorisée sous les essieux.

3. Si les surfaces de freinage du frein de service sont fixées sur un essieu moteur et qu'un autre essieu moteur est freiné par l'accouplement de cet essieu, celui-ci peut être désaccouplable à condition qu'il soit accouplé automatiquement à la commande du frein de service ou en cas de défaillance de la commande de l'accouplement.) (AR 1995-04-10/15, art. 9, 016; ED : 01-07-1995)

Art. 52.

(AR 12-12-1975, art. 32) Caractéristiques particulières de construction des dispositifs de freinage des véhicules.

§1. Freins à ressort.

1° Definition.

Les " freins à ressort " sont des dispositifs pour lesquels l'énergie nécessaire pour freiner est fournie par un ou plusieurs ressorts fonctionnant comme accumulateur d'énergie.

2° Dispositions générales.

a) Le frein à ressort ne doit pas être utilise pour le freinage de service.

b) Pour toutes les valeurs de la pression pouvant être rencontrées dans le circuit d'alimentation de la chambre de compression, une légère variation de cette pression ne doit pas provoquer une forte variation de la force de freinage.

c) Le circuit d'alimentation de la chambre de compression des ressorts doit comporter une réserve d'énergie n'alimentant aucun autre dispositif ou équipement. Cette disposition n'est pas applicable lorsque les ressorts peuvent être maintenus comprimés en utilisant au moins deux systèmes indépendants l'un de l'autre.

d) Le dispositif doit être réalisé de telle sorte qu'il soit possible de serrer et de desserrer les freins au moins trois fois en partant d'une pression initiale, dans la chambre de compression des ressorts, égale à la pression maximale prévue. Cette condition doit être remplie lorsque les freins sont réglés au plus près.

e) La pression dans la chambre de compression, à partir de laquelle les ressorts commencent à actionner les freins, ceux-ci étant réglés au plus près, ne doit pas être supérieure à 80 p.c. de la pression minimale (pm) de fonctionnement normal disponible.

*f)*Si la pression dans la chambre de compression des ressorts descend au niveau de la valeur à partir de laquelle les éléments des freins sont mis en mouvement, un dispositif d'alarme (optique ou acoustique) doit entrer en action. Sous réserve que cette condition soit remplie, ce dispositif d'alarme peut être le même que celui qui est prévu à l'article 51, §1er, 13°.

g) Lorsqu'un véhicule autorisé à tracter une remorque à freinage continu ou semi-continu est équipé de freins à ressort, le fonctionnement automatique de ces freins à ressort doit entraîner le fonctionnement des freins du véhicule tracté.

3° Système de desserrage.

a) Les freins à ressort doivent être construits de telle façon que, en cas de défaillance, il soit possible de les desserrer sans devoir utiliser leur commande normale. Cette condition peut être satisfaite par un dispositif auxiliaire (pneumatique, mécanique, etc.).

b) Si l'actionnement du dispositif mentionné au a) ci-dessus exige un outil ou une clé, ceux-ci doivent se trouver à bord du véhicule.

§2. Freinage de stationnement par verrouillage mécanique des cylindres des freins (freins à verrou).

1° Définition.

Par " verrouillage mécanique des cylindres de freins ", on entend un dispositif qui assure la fonction de freinage de stationnement en coincant mécaniquement la tige du piston du frein.

Le verrouillage mécanique s'obtient en vidant l'air comprimé contenu dans la chambre de verrouillage, il est conçu de façon à pouvoir être débloqué lorsque la chambre de verrouillage est remise sous pression.

2° Prescriptions particulières.

a) Lorsque la pression dans la chambre de verrouillage s'approche du niveau correspondant au verrouillage mécanique, un dispositif d'alarme (optique ou accoustique) doit entrer en fonction.

b) Pour les cylindres équipés d'un dispositif de verrouillage mécanique, le déplacement du piston de frein doit pouvoir être assuré au moyen de deux réserves d'énergie.

c) Le cylindre du frein verrouillé ne peut être débloqué que s'il est assuré que le frein peut être à nouveau actionné après ce déblocage.

d) En cas de défaillance de la source d'énergie qui alimente la chambre de verrouillage, un dispositif auxiliaire de déverrouillage (par exemple, mécanique ou pneumatique) doit être prévu en utilisant, par exemple, l'air contenu dans un pneumatique du véhicule.

§3. Toutefois, les véhicules dont la demande d'agréation par type a été introduite avant le 1er janvier 1976, s'ils ne peuvent satisfaire aux prescriptions des §1er et §2 du présent article, doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

1° Dans les dispositifs de freinage à air comprimé, les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur.

2° Lorsqu'un dispositif de freinage est pourvu d'un appareil permettant le réglage des forces de freinage en fonction de la charge ainsi que la mise hors service, cet appareil doit se trouver en un endroit bien visible et être aisément accessible pour la manoeuvre.

Les différentes positions d'utilisation de l'appareil doivent être clairement indiquées. Ces conditions ne doivent pas être remplies lorsque l'appareil fonctionne automatiquement.

3° Pour les véhicules automobiles auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le dispositif de freinage de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière telle qu'en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas d'interruption de la liaison pneumatique (ou de l'autre type de liaison adoptée) entre le véhicule tracteur et sa remorque, il soit encore possible de freiner le véhicule tracteur avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours au moyen du frein de service; à cet effet, il est prescrit notamment que ce dispositif se trouve sur le véhicule tracteur.

4° Les appareils qui ne font pas partie d'un dispositif de freinage ne peuvent être alimentes en énergie à partir du réservoir d'énergie d'un dispositif de freinage, que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement. Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible de la prise au réservoir ou à la tubulure d'alimentation, et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse être inférieure à 65 p.c. de la valeur normale de fonctionnement.

Art. 53.
(AR 12-12-1975, art. 33) Caractéristiques complémentaires de construction des dispositifs de freinage.

§1. Capacité des réservoirs des freins à air comprimé.

1° Prescriptions générales.

a) Les véhicules pour lesquels le fonctionnement des dispositifs de freinage nécessite l'utilisation d'air comprimé doivent être munis de réservoirs répondant, du point de vue capacité, aux prescriptions visées aux 2° et 3°.

b) Aucune prescription de capacité des réservoirs n'est toutefois imposée lorsque le système de freinage est tel qu'il soit possible de réaliser, en l'absence de toute réserve d'énergie, une efficacité de freinage au moins égale à celle prescrite pour le freinage de secours.

c) Pour la vérification des prescriptions visées aux points 2° et 3°, les freins doivent être réglés au plus près.

2° Véhicules à moteur.

a) Les réservoirs des freins des véhicules à moteur doivent être tels que, apres huit actionnements à fond de course de la commande du freinage de service, il soit encore possible d'assurer l'efficacité prescrite pour le freinage de secours.

b) Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter :

1. le niveau initial d'énergie dans les réservoirs doit être égal à la valeur déclarée par le constructeur. Cette valeur doit permettre d'assurer l'efficacité prescrite pour le freinage de service;

2. le(s) réservoir(s) ne doit (doivent) pas être alimenté(s); en outre, le(s) réservoir(s) des services auxiliaires est (sont) isolé(s);

3. pour les véhicules à moteur auxquels il est autorisé d'atteler une remorque ou une semi-remorque, la conduite d'alimentation doit être obturée et une capacité de 0,5 l doit être raccordée à la conduite de commande. Avant chacun des freinages, la pression dans cette capacité doit être annulée. Après l'essai visé au a), le niveau d'énergie délivré à la conduite de commande ne doit pas descendre au-dessous de la moitié de la valeur obtenue pendant le premier coup de frein.

3° Remorques (y compris les semi-remorques).

a) Les réservoirs équipant les remorques doivent être tels que, après huit actionnements à fond de course du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur, le niveau d'énergie délivré aux organes d'utilisation ne descende pas au-dessous de la moitié de la valeur obtenue pendant le premier coup de frein.

b) Lors de l'essai, les conditions ci-dessous sont à respecter :

1. la pression dans les réservoirs au début de l'essai doit être égale à la valeur maximale prévue par le constructeur;

2. la conduite d'alimentation doit être obturée; en outre, les réservoirs des services auxiliaires doivent être isolés;

3. il ne doit pas y avoir de réalimentation appréciable du réservoir pendant l'essai;

4. pour chaque actionnement des freins, la pression dans la conduite de commande doit correspondre à la valeur maximale prévue par le constructeur.

§2. Capacité des réservoirs des dispositifs de freinage à dépression.

1° Véhicules automobiles.

Les réservoirs des dispositifs de freinage à dépression doivent avoir des dimensions telles qu'après X freinages, la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale.

Cet essai devra être effectué le moteur étant arrêté.

Le facteur X est égal à :

7 pour les systèmes de freinage à dépression à simple circuit;

5 pour les systèmes de freinage à dépression à double circuit.

Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules automoteurs équipés d'un servo-frein à dépression et qui ne sont pas destinés a tirer une remorque ou une semi-remorque.

2° Remorques.

a) Le contenu total des réservoirs des dispositions de freinage à dépression doit être tel qu'après un seul freinage, la variation de pression en kg/cm2 dans les réservoirs soit comprise dans les limites suivantes :

0,03 et 0,05 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale : 0,3 kg/cm2),

0,04 et 0,08 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale : 0,3 kg/cm2).

Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manomètre.

b) Appareil de réglage des forces de freinage.

Pour les remorques dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3 500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.

Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

Cette disposition n'est pas applicable aux remorques dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 10 000 kg, tirées exclusivement par des véhicules automobiles lents.

§3. Toutefois, les véhicules dont la demande d'agréation par type a été introduite avant le 1er janvier 1976, s'ils ne peuvent satisfaire aux prescriptions des §1er et 2 du présent article, doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

1° Pour les véhicules automobiles.

a) Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique :

1. les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles;

2. les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir; si cette condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance du dispositif de freinage. Le bon fonctionnement de ce signal doit pouvoir être aisément contrôlé par le conducteur;

3. il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 2 si :

le véhicule est pourvu d'un dispositif de freinage de service comportant deux circuits indépendants ayant chacun un réservoir de liquide, un signal avertisseur permettant au conducteur de se rendre compte de la défaillance de chacun des circuits; cet avertisseur doit être conçu de manière telle que le conducteur puisse contrôler son bon fonctionnement avant la mise en marche du véhicule;

le véhicule est pourvu d'un autre dispositif offrant au moins les mêmes garanties.

b) Les réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après X freinages, la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale.

Cet essai devra être effectué le moteur étant arrêté.

Le facteur X est égal à :

12 pour les systèmes de freinage a air comprimé à simple circuit,

8 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double circuit,

7 pour les systèmes de freinage à dépression à simple circuit,

5 pour les systèmes de freinage à dépression à double circuit.

Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules automoteurs équipés d'un servo-frein pneumatique et qui ne sont pas destinés à tirer une remorque ou une semi-remorque.

c) Tout véhicule automobile équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni - dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée - d'un dispositif d'alarme avertissant le conducteur, par voie optique ou accoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande, est tombée à 65 p. c. de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme.

d) Lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur, l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites.

e) Si l'action musculaire du conducteur sur le dispositif de freinage de stationnement est renforcée par une source auxiliaire d'énergie, le dispositif doit être conçu et réalise de manière telle qu'il reste bloqué, même en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire.

2° Pour les remorques.

Les dispositions prévues sous a), b), c), sont applicables aux véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.

a) Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique :

1. les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles;

2. les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir.

b) Le contenu total des réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doit être tel qu'après un seul freinage, la variation de pression en kg/cm2 dans les réservoirs soit comprise dans les limites suivantes :

1. 0,38 et 0,55 pour les systèmes de freinage à air comprimé a simple conduit (pression nominale : 4,5 kg /cm2),

2. 0,60 et 1,20 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit (pression nominale : 6 kg /cm2),

3. 0,03 et 0,05 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale : 0,3 kg /cm2),

4. 0,04 et 0,08 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale : 0,3 kg /cm2).

Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manometre.

c) Appareil de réglage des forces de freinage.

Pour les remorques dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3 500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.

Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

Cette disposition n'est pas applicable aux remorques dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 10 000 kg, tirées exclusivement par des véhicules automobiles lents.

Art. 54.

<AR 12-12-1975, art. 34> Dispositifs de liaison entre le véhicule tracteur et les remorques.

§ 1. Accouplement.

1° La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.

2° L'accouplement doit être d'un type agréé au préalable par[1 l'autorité wallonne compétente]1.

3° L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité doit pouvoir être mise en place uniquement lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.

4° Lorsque le poids maximal autorisé de la remorque excède 3 500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3° doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage.

5° L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.

6° Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrière du véhicule tracteur.

7° Aucun point de l'accouplement ne peut dépasser de plus de 15 cm le point le plus en arrière du véhicule.

8° Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ne peut toucher le sol.

§ 2. Attache secondaire.

1° Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.

2° Les remorques qui ne sont pas pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues en permanence, en plus de l'accouplement, d'une attache secondaire et d'un dispositif qui, en cas de rupture de l'accouplement, empêche le timon de toucher le sol.

3° L'attache secondaire peut être constituée d'un ou de deux câbles ou chaînes et doit être placée le plus près possible du plan longitudinal médian du véhicule. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids maximal du véhicule autorisé, accouplée au véhicule tracteur.

4° Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.

5° L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de désaccouplement.

§ 3. Timon.

1° Le timon doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.

2° Les remorques comportant un avant-train pivotant ne peuvent être tirées au moyen d'un timon central.

3° Le timon triangulaire ne peut pas être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

§ 4. Force verticale au point d'appui.

1° Pour les remorques à un essieu, la force au point d'appui doit être dirigée vers le bas lorsque la

remorque est à l'arrêt sur un plan horizontal.

2° La valeur de cette force ne peut être inférieure à 2 p.c., ni supérieure à 10 p.c. du poids maximal autorisé de la remorque. L'accouplement utilisé et les dispositifs de fixation aux véhicules doivent être conçus et réalisés à cet effet. Cette prescription ne s'applique pas aux semi-remorques ni aux véhicules lents.

§ 5. Couronne à billes.

La couronne à billes doit être d'un type agréé au préalable par[1 l'autorité wallonne compétente]1.

§ 6. Agréation.

1° La demande d'agréation d'un type d'accouplement ou d'un type de couronne à billes doit être introduite par écrit auprès de [1 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]1 par le constructeur du dispositif et indépendamment de la demande d'agréation du type de châssis ou de véhicule autoportant prévue à l'article 3. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

2° La demande doit être accompagnée d'une attestation du constructeur et de toute pièce réclamée par [1 l'autorité wallonne compétente]1 aux fins de l'agréation.

Cette attestation doit indiquer :

a) pour tous les accouplements, le poids maximal autorisé de la ou des remorque(s);

b) en outre, pour les accouplements de semi-remorques et les couronnes à billes, le poids maximal autorisé sous ces organes.

3° L'agréation est accordée en tenant compte des indications du constructeur et des critères de sécurité et de robustesse fixés par le Ministre des Communications ou son délégué.

4° [1 L'autorité wallonne compétente]1 notifie l'agréation par écrit. Cette agréation n'engage pas la responsabilité du Ministre des Communications ou de son délégué et ne diminue en rien celle du demandeur.

5° Les frais d'agréation sont à charge du demandeur et font l'objet d'un barème établi par le Ministre [1 wallon]1.

§ 7. Identification.

Le constructeur doit indiquer d'une façon inaltérable sur une plaquette métallique, soudée ou rivée sur l'accouplement ou sur la couronne à billes les marque et type de ces derniers.

Il n'est toutefois pas obligatoire d'apposer cette plaquette sur l'accouplement à boule lorsque la marque et le type de l'accouplement sont coulés ou gravés dans la tête de l'accouplement à boule. Un marquage figurant sur la poignée est aussi valable à condition que cette poignée ne soit pas démontable du boîtier de l'accouplement a boule.

§ 8. Dispositifs de remorquage.

Tout véhicule automobile d'un poids maximal autorisé supérieur à 2 500 kg doit être muni à l'avant d'un dispositif permettant de transmettre directement aux longerons du châssis ou à ce qui en tient lieu, l'effort dû à sa prise en remorque.

§ 9. 1° Les véhicules qui ont été mis en circulation avant le 1er octobre 1971, s'ils ne peuvent satisfaire à toutes les prescriptions des § 1 à § 8, doivent être conformes aux dispositions prévues aux § 1er, 1°, 3°, 4°, 5°, (...), 7°, 8°, § 2, 2°, 4°, 5°, § 3, 1°, § 8. <AR 11-08-1976, art. 14>

2° Les véhicules lents et le matériel de construction spéciale, s'ils ne peuvent satisfaire à toutes les prescriptions des § 1 à § 8, doivent être conformes aux dispositions prévues aux § 1er, 1°, 3°, 4°, 5°, (...), 7°, 8°, § 2, § 3, § 4, § 8. <AR 11-08-1976, art. 14>

----

(1)<ARW 2018-05-17/18, art. 31, 083; En vigueur : 20-05-2018>

Art. 55.

[1PROTECTION ARRIERE ET PROTECTION LATERALE]1

[1§1. [2 Tout véhicule doit être construit et/ou équipé de manière à offrir sur toute la largeur une protection efficace contre l'encastrement des véhicules des catégories M1 et N1 le heurtant à l'arrière.

Un dispositif de protection arrière, ci-après dénommé " dispositif ", consiste en règle générale en une traverse et en éléments de raccordement aux logerons ou à ce qui en tient lieu.

Le dispositif est monté aussi près que possible de l'arrière du véhicule. Le véhicule étant à vide, le bord inférieur du dispositif ne doit être en aucun point à une hauteur au-dessous du sol supérieure à 55 cm.

En ce qui concerne les véhicules N2, N3, O3 et O4, la largeur du dispositif ne dépasse en aucun point celle de l'essieu arrière, mesurée aux points extrêmes des roues, à l'exclusion du renflement des pneumatiques au voisinage du sol; elle ne peut lui être inférieure de plus de 10 cm de chaque côté. S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à considérer est celle de l'essieu le plus large.

En ce qui concerne les véhicules M1, M2, M3, N1, O1 et O2, la hauteur sous la partie arrière du véhicule à vide ne doit pas dépasser 55 cm, sur une largeur qui ne doit pas être inférieure de plus de 10 cm, de chaque côté, à celle de l'essieu arrière (sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol). S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à prendre en considération est celle de l'essieu arrière le plus large. Cette prescription doit être respectée au moins sur une ligne distante de 45cm au maximum de l'extrémité arrière du véhicule. Si les véhicules visés ne répondent pas à ces prescriptions, ils doivent respecter les prescriptions énoncées à l'alinéa 4 du §1er de l'article 55.

La hauteur du profil de la traverse est d'au moins 10 cm. Les extrémités latérales de la traverse ne peuvent être recourbées vers l'arrière, ni présenter aucun bord coupant vers l'extérieur.

Le dispositif peut aussi être réalisé de manière à permettre une modification de sa position à l'arrière du véhicule. Dans ce cas, doit être garantie n position de service un verrouillage excluant toute modification de position involontaire. La position du dispositif doit pouvoir être modifiée par application, d'une force ne dépassant pas 40 daN.

Le dispositif possède une résistance suffisante aux forces appliquées parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et est relié, en position de service, aux logerons du véhicule ou à ce qui en tient lieu. Pendant et après application de ces forces, la distance horizontale entre l'arrière du dispositif et la partie extrême arrière du véhicule ne peut dépasser 40 cm. Cette distance est mesurée à l'exclusion de toute partie du véhicule située à plus de 2 m au-dessus du sol, le véhicule étant à vide.

Sur les véhicules équipés d'une plate-forme de levage, l'installation du dispositif peut être interrompue pour les besoins du mécanisme. Dans ce cas, la distance latérale entre les éléments de fixation du dispositif et les éléments de la plate-forme, qui rendent nécessaires l'interruption, ne peut excéder 2,5 cm. Les éléments individuels du dispositif doivent, dans chaque cas, avoir une superficie active d'au moins 350 cm^2.

Par dérogation, les véhicules des types suivants peuvent ne pas être conformes aux dispositions précitées : tracteurs pour semi-remorques, remorques " triqueballes " et autres remorques analogues destinées au transport de bois en grume ou d'autres pièces de grande longueur, véhicules pour lesquels l'existence d'une protection arrière est incompatible avec leur utilisation.][2]

[[1] §2. A compter du 11 septembre 2007, le respect des prescriptions de la directive 2006/20/CE de la Commission du 17 février 2006 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 70 /220/CEE du Conseil relative aux réservoirs et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques est obligatoire quant à l'obtention :

- pour un type de véhicule, de la réception par type CE ou de la réception par type nationale,

- pour un dispositif de protection arrière en tant qu'entité technique, de la réception par type CE ou de la réception par type nationale.][1]

[[1] §3. A compter du 11 mars 2010, le respect des prescriptions de la directive 2006/20/CE précitée est obligatoire quant à :

- l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service de véhicules neufs,

- la vente ou l'entrée en service d'un dispositif de protection arrière en tant qu'entité technique.][1]

[[[1]§4][1]. Protection latérale.

Les faces laterales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur soit supérieure à 200 cm, la profondeur supérieure à 30 cm et la hauteur libre à partir du sol supérieure à 130 cm.

Cette disposition n'est applicable qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.] (AR 14-01-1971, art. 36)

[[1§5]1. Les prescriptions de la directive 89/297/CEE du Conseil des Communautés européennes du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la protection latérale de certains véhicules à moteur et de leurs remorques, appliquees selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis sont obligatoires pour tous les véhicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1992.

---

§6 (« Les prescriptions du § 5 sont obligatoires pour tous les véhicules mis en service à partir du 1er janvier 1994 ». - AR du 31 juillet 2017, art. 3)

(1)(AR 2009-04-28/02, art. 2, 042; En vigueur : 23-05-2009)

(2)(AR 2013-10-18/24, art. 12, 059; En vigueur : 05-12-2013)

Art. 56.
(AR 12-12-1975, art. 35) Dispositif de protection contre une utilisation non autorisée de véhicules automobiles (antivol).

§1. Les voitures, voitures mixtes, minibus et véhicules affectés au transport de choses ayant un poids maximal autorisé qui n'excède pas 3,5 t, et dont la demande d'agreation est introduite à partir du (1er janvier 1977) doivent être munis d'un dispositif de protection contre une utilisation non autorisée de ces véhicules (antivol). (AR 11-08-1976, art. 15)

§2. Les conditions auxquelles doivent répondre ces dispositifs sont fixées par Nous.

Chapitre 7
Aménagement.

Art. 57.
<AR 12-12-1975, art. 36> Compartiment avant, siège du conducteur, aménagement intérieur et extérieur.

§ 1. Le champ visuel du conducteur doit être bien dégagé. Il ne peut être obstrué par aucun objet ni inscription inutiles ou non réglementaires.

Toutes dispositions doivent être prises pour éviter que le conducteur ne soit gêné par les lumières intérieures du véhicule.

§ 2. Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

Si le moteur se trouve entièrement ou partiellement à l'intérieur de l'habitacle, il doit être isolé hermétiquement du compartiment intérieur par des parois incombustibles, isolantes et de bonne construction.

§ 3. La partie du plancher ou de l'auvent traversée par les pédales et les leviers ou servant de support à ceux-ci, doit être exécutée de telle façon que le bon fonctionnement ou le maniement de ces pédales et leviers ne puissent se trouver gênés. Les ouvertures laissant le passage aux pédales et leviers ne peuvent être plus grandes que ne le requiert un bon fonctionnement et doivent être obturées lorsque ces pédales et leviers sont en position de repos. Le plancher et l'auvent doivent être solidement fixés et ne peuvent comporter aucune ouverture inutile.

§ 4. (Lorsque la cabine est séparée du reste de la carrosserie par une cloison, le conducteur doit disposer d'une issue accessible d'au moins 40 x 40 cm, tant à sa gauche qu'à sa droite. Une de ces issues peut être remplacée par une issue équivalente située soit dans le toit de la cabine, soit dans le panneau arrière.) <AR 16-11-1984, art. 17>

La conduite du véhicule doit pouvoir se faire sans déplacement important du corps.

Le siège du conducteur doit être solidement fixé et être tel qu'il ne puisse se déplacer qu'au moyen du

dispositif prévu a cette fin. La profondeur de ce siège, mesurée de la face avant du dossier jusqu'à la partie avant du coussin, doit être de 35 cm au moins.

L'emplacement réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, dont au moins 27,5 cm de part et d'autre du centre du volant de direction.

Pour au moins une des positions du siège du conducteur, la plus petite distance horizontale entre le point le plus en arrière du volant de direction et le dossier dudit siège doit être de 35 cm au moins. Le siège du conducteur étant chargé d'un poids de 75 kg, la distance verticale entre le point le plus bas du volant de direction et le coussin de ce siège doit être de 16 cm au moins.

§ 5. L'emplacement réservé à chaque personne assise à côté du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 43 cm dans les autobus et autocars, et d'au moins 40 cm dans tous les autres véhicules. Cet espace est mesuré à partir de la limite de l'espace minimum réserve au conducteur ou a partir de la position la plus défavorable du levier de changement de vitesse ou du levier du frein à main, étant entendu que la dimension la plus défavorable est prise en considération.

Les emplacements visés ci-dessus sont mesurés à hauteur du coussin du siège contre le dossier. Pour les véhicules autres que voitures, voitures mixtes et minibus, ces dimensions doivent être respectées sur une hauteur de 65 cm au moins, à la verticale.

Les conditions auxquelles doivent répondre la résistance des sièges et de leur ancrage sont fixées par Nous.

§ 6. Pour les autobus et les autocars, des sièges peuvent être aménagés a côte du conducteur pour autant que leur dossier ne se trouve pas en avant de celui du conducteur.

Lorsque le poids maximal autorisé de ces véhicules dépasse 5 000 kg, le siège du conducteur doit être indépendant et réglable en hauteur et dans le sens longitudinal.

§ 7. Aménagement intérieur.

Au point de vue aménagement intérieur, les véhicules doivent répondre aux conditions suivantes :

1° Les parties du véhicule que les occupants risquent de heurter lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérités dangereuses, ni arrêtes vives, susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants.

2° Le dispositif de manoeuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher un fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

(3° Les portes des placards et des appareils ménagers ne doivent pas être susceptibles de s'ouvrir intempestivement lors des mouvements des véhicules en circulation, même en cas de freinage brutal.) <AR 16-11-1984, art. 17>

(4° Les prescriptions de la Directive 78/932/CEE du Conseil des Communautés européennes du 16 octobre 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux appuis-tête des sièges des véhicules à moteur ou du Règlement 25 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève et sa série d'amendements 01 entrée en vigueur le 11 août 1981 portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des appuis-tête incorporés ou non sont obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1986.) <AR 16-11-1984, art. 17>

(5° Les annexes de la directive 74/408/CEE du Conseil des Communautés européennes du 29 juillet 1974 relative à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage) introduite en droit belge par l'arrêté royal du 3 décembre (1976) relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les sièges et leur ancrage, modifiée par la directive 96/37 /CE de la Commission du 17 juin 1996 introduite en droit belge par l'arrêté royal du 26 février 1981 précité, modifié par l'arrêté royal du 7 octobre 1996, sont applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois a partir du 31 mars 2003.) <AR 2002-10-21/32, art. 3, 023; ***En vigueur :*** *30-10-2002> <AR 2003-03-17/34, art. 25, 026;* ***En vigueur :*** *01-05-2003>*

§ 8. Aménagement extérieur.

Au point de vue aménagement extérieur, les véhicules doivent répondre aux conditions suivantes :

1° La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise ne peut comporter, dirigés vers l'avant, des éléments constitutifs ou accessoires, non indispensables du point de vue technique, de même que des ornements :

a) qui soient pointus ou tranchants;

b) qui constituent soit un angle vif, soit une saillie dangereuse et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.

2° Les faces latérales et arrière ne peuvent comporter ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements qui soient pointus ou tranchants.

§ 9. Les dispositions des §§ 7 et 8 ne sont applicables qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.

(§ 10. Protection en cas de renversement des tracteurs agricoles.

1° Les prescriptions de la directive 79/622/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 juin 1979 et celles de la directive 82/953/CEE de la Commission des Communautés européennes du 15 décembre 1982 portant adaptation au progrès technique de la directive 79/622/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de protection en cas de renversement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (essais statiques), appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent être rendues applicables à la demande du constructeur.

2° La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Association des Industriels de Belgique a.s.b.l., avenue A. Drouart 27-29, 1160 Bruxelles, soit par [1 la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie]1. <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

3° A partir du 1er juillet 1988, les prescriptions reprises au 1° deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite a partir de cette date.

4° A partir du 1er juillet 1989, les prescriptions reprises au 1° deviennent obligatoires pour tous les véhicules mis en circulation pour la première fois à l'état neuf à partir de cette date.) <AR 1988-05-09 /33, art. 5, 003; ***En vigueur :*** *11-07-1988>*

----

(1)<ARW 2018-05-17/18, art. 32, 083; En vigueur : 20-05-2018>

Art. 58.

(AR 10-12-1980, art. 7) 1. Pare-brise.

1.1. Le ou les pare-brise des véhicules automobiles doivent être en verre feuilleté ou trempé, inaltérable, transparent, la transparence devant être égale de part et d'autre du vitrage et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

1.2. A partir du 1er juillet 1981, les pare-brise destinés aux véhicules automobiles dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date doivent être homologués conformément aux prescriptions reprises à l'annexe (10) au présent arrêté. (AR 03-08-1980, art. 11)

1.3. De plus, entre le 1er juillet 1981 et le 1er juillet 1986, le pare-brise feuilleté homologué devra être monté progressivement sur les véhicules automobiles selon le calendrier suivant :

- au 1er juillet 1981, pour toutes les voitures et voitures mixtes dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date et dont la cylindrée est supérieure à 1600 cc;

- au 1er juillet 1983, pour toutes les voitures et voitures mixtes dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date et dont la cylindrée est supérieure à 1200 cc;

- au 1er juillet 1985, pour toutes les voitures, voitures mixtes, minibus, autobus, autocars et camions dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date;

- au 1er juillet 1986, pour tous les véhicules neufs immatriculés a partir de cette date, à l'exclusion des véhicules visés à l'article 1er, point 11, du présent arrêté.

(2. Autres panneaux transparents.

2.1. Par autres panneaux transparents, on entend les panneaux destinés, selon le cas, à assurer la vision ou le passage de la lumière d'un endroit à un autre lorsque ceux-ci sont séparés par une cloison.

Les panneaux visés peuvent être :

- des panneaux latéraux, arrière ou de toit des véhicules automobiles;

- des panneaux avant, latéraux, arrière ou de toit des remorques;

- des panneaux de séparation à l'intérieur des véhicules automobiles ou de leurs remorques.

2.2. Les panneaux transparents doivent avoir une transparence égale de part et d'autre du panneau.

(Pour les véhicules de la catégorie M1, aucun film autocollant ou enduit non d'origine n'est apposé sur le pare-brise et les glaces latérales avant. Cette disposition vaut aussi pour la lucarne arrière si le véhicule n'est pas équipé d'un rétroviseur extérieur du côté opposé à celui du conducteur.) (AR 2003-03-17/34, art. 26, 026; ED : 01-05-2003)

2.3. Ils doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

2.4. Lorsque ces panneaux sont en verre, celui-ci doit être feuilleté ou trempé.

2.5. A partir du 1er juillet 1982, les panneaux visés au point 2.4. du présent article, destinés aux véhicules automobiles et à leurs remorques dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date, doivent être homologués conformément aux prescriptions reprises à l'annexe 10 du présent arrêté.) (AR 03-08-1981, art. 11)

3. Les véhicules automobiles affectés au transport de personnes doivent être munis dans chaque face latérale, de vitres ou panneaux transparents dont la longueur moyenne totale doit atteindre au moins 65 p. c. de la longueur moyenne du compartiment réservé aux voyageurs. Ces vitres ou panneaux transparents doivent être convenablement répartis sur toute la longueur de ce compartiment et avoir une hauteur rationnelle.

(4.1. Les dispositions des points 2.2., 2.5., 3. ne sont toutefois pas applicables aux véhicules cellulaires, et aux véhicules des forces de l'ordre.

4.2. Les dispositions du point 2.2. ne sont pas applicables aux ambulances et aux transports de fonds et de valeurs.

(4.3. Les dispositions des points 1, 2.5 et 3 ne sont pas applicables aux vitres spéciales à l'épreuve des balles offrant une protection contre les agressions.

Toutefois, l'homologation est remplacée par une attestation délivrée par (l'autorité wallonne compétente – AGW du 17 mai 2018, art.33), sur demande dûment justifiée du constructeur du véhicule ou du transformateur. Cette attestation doit toujours se trouver à bord du véhicule.) <AR 13-09-1985, art. 11>

4.3. Les dispositions des points 2.5. et 3. ne sont pas applicables aux vitres spéciales à l'épreuve des balles et offrant une protection contre les agressions. Toutefois, l'homologation est remplacée par une attestation délivrée par le Ministre des Communications ou son délégué sur demande dûment justifiée du constructeur du véhicule ou du transformateur. Cette attestation doit se trouver à bord du véhicule.) <AR 03-08-1981, art. 11>

5. Procédure d'homologation.

5.1. Les demandes d'homologation sont à introduire en 3 exemplaires auprès de (la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie – AGW du 17 mai 2018, art.33). <AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ***En vigueur :*** *01-01-1999>*

5.2. Le laboratoire reconnu pour effectuer les essais est l'Institut National du Verre, Boulevard Defontaine 10, 6000 Charleroi.

(5.3. Sur les vitrages homologués, il sera apposé une marque d'homologation composée :

- d'un cercle à l'intérieur duquel est placé soit la lettre " B " soit le symbole " Ex " ou x représente le numéro de code d'un des pays ayant adhéré à l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologations et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur;

- du numéro d'homologation attribué, placé à droite ou au-dessous du cercle;

- d'un symbole complémentaire, dans le cas des pare-brise, placé au-dessus ou à gauche du cercle.

Ce symbole est :

I. pour les vitres en verre trempé;

II. pour les vitres en verre feuilleté ordinaire;

III. pour les vitres en verre feuilleté traité.) <AR 03-08-1981, art. 11>

6. (Le Ministre des Communications ou son délégué " sont remplacés par les mots " L'autorité wallonne compétente – AGW du 17 mai 2018, art.33) ou son délégué est autorisé à négocier des accords bilatéraux de reconnaissance réciproque d'homologation de vitrages de sécurité avec les pays ayant des réglementations équivalentes à la réglementation reprise dans le présent article

Art. 59.
(AR 1987-05-21/30, art. 4, 002; ED : 27-05-1987) Entrées et sorties des véhicules automobiles.

1. Portes.

1.1. Portes latérales des véhicules automobiles.

Lorsqu'elles sont d'un seul battant et pivotent autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, les portes latérales doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents.

1.2. Prescriptions applicables aux véhicules de la catégorie M1.

1.2.1. Prescriptions de la directive 70/387/CEE.

1.2.1.1. Les prescriptions de la directive 70/387/CEE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques, appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent à la demande du constructeur, être appliquées.

1.2.1.2. La preuve demandée au §3 de l'article 3bis sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut supérieur de la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'(Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure), (Circulation Routière - Direction Technique), (Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles). (AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ED : 01-01-1999)

1.2.2. Prescriptions du Règlement n° 11 ECE.

1.2.2.1. Les prescriptions du Règlement n° 11 de la Commission économique pour l'Europe de Genève et ses séries d'amendements 01 et 02 respectivement entrées en vigueur le 6 mai 1974 et le 15 mars 1981 portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la résistance des serrures et des charnières des portes, appliquées selon les modalités fixées à l'article 3ter, peuvent, à la demande du constructeur, être appliquées.

1.2.2.2. La preuve demandée au §3 de l'article 3ter sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut supérieur de la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'(Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure), (Circulation Routière - Direction Technique). (AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ED : 01-01-1999). (AR 1998-12-15/32, art. 23, 017; ED : 01-01-1999)

2. Prescriptions particulières applicables aux entrées et sorties des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf avant le 1er juin 1987 et des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places, non compris le conducteur, est inférieur à 17.

2.1. Portes de service des autobus et autocars.

Les autobus d'une masse maximale autorisée de plus de 5 000 kg doivent être pourvus d'au moins deux portes de service. Une de ces portes doit être située dans la face latérale droite.

Les autres véhicules peuvent être pourvus d'une seule porte de service. Celle-ci doit se trouver dans la face latérale droite pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 5 000 kg.

Il ne peut exister aucune porte de service dans la face latérale gauche.

Les portes de service doivent offrir un passage libre d'au moins :

- 1 000 mm de hauteur et 500 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg;

- 1 300 mm de hauteur et 550 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure a 2 500 kg, sans excéder 5 000 kg;

- 1 600 mm de hauteur et 600 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 5 000 kg.

Pour la détermination de la largeur précitée de 600 mm, il n'est pas tenu compte des poignées de porte, des mains courantes ou autres dispositifs destinés à faciliter la montee et la descente des voyageurs, pour autant que le passage libre ne soit pas inférieur à 550 mm.

Les portes doivent s'ouvrir de façon à ne pas présenter leur face extérieure au passage destiné aux voyageurs.

Les portes latérales formées d'un seul battant et pivotant autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, ne sont pas admises pour les autobus.

Pour les portes commandées à distance, le mécanisme de servo-commande doit être réalisé de façon à permettre au conducteur de manoeuvrer ou de déverrouiller séparément chacune d'elles. Ces portes doivent en outre être munies d'un dispositif de secours permettant, en cas d'urgence, leur ouverture par les voyageurs.

Pour les autobus, les portes doivent être à servo-commande.

Ces dernières peuvent être pourvues de deux commandes, l'une située à l'intérieur du véhicule à proximité de la porte qu'elle commande, l'autre à l'extérieur, à proximite de la porte et dans un logement en retrait.

Les portes à commande manuelle doivent être munies d'un dispositif de fermeture, manoeuvrable aisément et instantanément; ce dispositif doit permettre de fermer la porte de l'extérieur et de l'ouvrir néanmoins de l'intérieur.

Des mains courantes ou autres dispositifs destinés à faciliter la montée et la descente des voyageurs doivent être prévus à l'endroit des portes.

2.2. Portes à l'usage du conducteur des autobus et des autocars.

Le conducteur doit disposer d'une porte d'accès à son poste de conduite lorsqu'il lui est difficile d'atteindre son siège en passant par une porte de service. La porte à l'usage du conducteur doit être à commande manuelle et permettre un accès aisé à son siège.

2.3. La porte d'un autobus ou d'un autocar donnant accès uniquement aux places assises situées à côté du conducteur, n'est pas considérée comme une porte de service. Elle doit toutefois répondre aux dispositions applicables aux portes latérales des véhicules automobiles.

2.4. Issues de secours.

2.4.1. Les autobus et les autocars doivent être pourvus d'issues de secours répondant aux conditions suivantes :

2.4.1.1. Les issues de secours sont constituées par des portes, des fenêtres ou des trappes. Les portes de service et la porte à l'usage du conducteur, lorsqu'elles sont obligatoires, ne sont pas considérées comme issues de secours.

Il doit exister au moins une issue de secours dans les véhicules d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 2 500 kg, au moins deux dans les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure a 2 500 kg sans excéder 5 000 kg et, dans les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 5 000 kg, au moins trois ou au moins quatre selon que le véhicule est pourvu de deux ou d'une seule porte de service.

Les issues de secours ne peuvent être dans la même paroi que les portes de service. Toutefois, pour les véhicules qui doivent être munis d'au moins quatre issues de secours, une de ces issues peut se trouver dans la même paroi que les portes de service.

Lorsque plusieurs issues de secours sont imposées, elles ne peuvent se trouver toutes dans la même paroi.

Toute issue de secours doit être nettement signalée à l'intérieur du véhicule par une inscription " Sortie de secours " ou par un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail.

2.4.1.2. Les portes de secours doivent pouvoir être ouvertes facilement de l'intérieur et de l'extérieur. Il est toutefois admis que la porte puisse être fermée à clé de l'extérieur pour autant qu'elle puisse toujours être ouverte de l'intérieur sans clé. Il est également admis que le système de fermeture soit scellé à l'intérieur par une attache légère, facile à briser.

2.4.1.3. Les fenêtres de secours doivent, soit être munies d'un dispositif d'éjection de la glace, soit pouvoir être ouvertes aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule, soit être équipées d'un dispositif destiné à briser la glace. Dans ce dernier cas, le dispositif peut être un marteau placé à l'intérieur du véhicule à proximité de chaque fenetre de secours et les glaces doivent pouvoir être facilement brisées. A cette fin, le verre feuilleté ou les matières plastiques ne peuvent être utilisés pour les fenêtres de secours.

2.4.1.4. Les trappes de secours dans le toit doivent être situées au-dessus d'une place assise ou d'autres points d'appui permettant d'accéder à ces trappes. Elles doivent être d'un type éjectable ou glissant parallèlement au toit, et non d'un type à charnière.

2.4.1.5. Les issues de secours réalisées au moyen de glaces ou de trappes éjectables doivent être approuvées par *(l'autorité wallonne compétente - AGW du 17 mai 2018, art.34)*.

2.4.1.6. Les dimensions minimales des issues de secours doivent être de 700 mm X 500 mm. Ces dimensions minimales peuvent être ramenées à 600 mm X 400 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg et à 500 mm X 500 mm pour les trappes de secours. En aucun cas, les issues de secours ne peuvent être obstruées par des aménagements intérieurs ou extérieurs du véhicule.

3. Prescriptions particulières applicables aux véhicules automobiles de camping.

3.1. La partie habitable d'un véhicule automobile de camping doit être pourvue d'au moins une sortie de secours facilement accessible et non située dans la même paroi que les portes de service. Les dimensions minimales de cette issue de secours doivent être d'au moins 400 mm X 600 mm.

3.2. S'il existe un passage facile vers la cabine du conducteur, une des issues prévues dans la cabine du conducteur peut être considérée comme issue de secours pour autant qu'elle réponde aux prescriptions du point 3.1.

3.3. Dans le cas où l'issue de secours ne peut être ouverte que par bris de glace, un marteau de secours doit être fixé à la paroi dans les environs immédiats de cette issue.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules cellulaires pour autant qu'ils répondent aux dispositions spécialement prévues par le Ministre de la Justice.

Art. 60.

(AR 1987-05-21/30, art. 5, 002; ED : 27-05-1987) Prescriptions applicables aux entrées et sorties des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16 non compris le conducteur.

1. Dispositions générales.

1.1. Lorsqu'elles sont d'un seul battant et pivotent autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, les portes latérales doivent avoir leurs charnières à l'avant.

1.2. Un autobus ou autocar ou un compartiment doit au moins être équipé du nombre de sorties mentionne ci-dessous :

Nombre de places conducteur non compris ----------) nombre de sorties

moins de 9 ----------) 2

de 9 à 22 inclus ----------) 3

de 23 à 38 inclus ----------) 4

plus de 38 ----------) 5

Par sorties, on entend une porte de service, une porte de secours, une fenêtre de secours et la liaison éventuelle reliant deux compartiments. Parmi les sorties, au moins une doit se trouver dans la paroi droite par rapport au sens de conduite, et une dans la paroi gauche ou dans la paroi arrière. Les sorties doivent être réparties de façon aussi régulière que possible sur toute la longueur de l'autobus, de l'autocar ou du compartiment.

2. Portes.

2.1. Nombre.

2.1.1. Les autocars doivent être équipes d'au moins deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service si le nombre de places est inférieur à 63. A partir de 63 places, les autocars doivent être équipés d'au moins trois portes, soit deux portes de service et une porte de secours, soit trois portes de service. Une double porte de service est considérée comme deux portes de service. Ces portes doivent être placées dans la paroi extérieure du véhicule.

2.1.2. Les autobus doivent être équipés d'au moins deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service si le nombre de places est inférieur à 38. A partir de 38 places, les autobus doivent être équipés d'au moins deux portes de service. A partir de 63 places, les autobus doivent être équipés d'au moins trois portes, soit deux portes de service et une porte de secours, soit trois portes de service. Une double porte de service est considérée comme deux portes de service. Ces portes doivent être placées dans la paroi extérieure du véhicule.

2.1.3. Un compartiment de neuf places ou plus doit être équipé de deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service.

2.1.4. Une liaison entre deux compartiments qui répond aux prescriptions sur les couloirs et les marchepieds est considérée comme une porte de service pour les deux compartiments.

2.2. Emplacement.

2.2.1. Toutes les portes de service doivent toujours être disposées dans la paroi droite du véhicule et une de celles-ci doit entièrement se trouver dans la moitié avant du véhicule.

Toutefois, pour les véhicules de 22 places maximum, une porte de service peut être disposée dans la paroi arrière pour autant qu'il soit satisfait au point 2.2.3.

2.2.2. Pour les véhicules n'ayant qu'un niveau, au moins une porte doit être établie dans la moitié avant et au moins une dans la moitié arrière du véhicule, de sorte que la distance entre les axes verticaux des deux portes, mesurée parallèlement au plan médian longitudinal du véhicule, s'élève à au moins 40 % de la distance entre le bord avant de la première place assise et la face arrière de la dernière place assise.

Cette distance est ramenée à 25 % pour les véhicules à deux étages et pour le compartiment arrière d'un véhicule articulé.

2.2.3. Portes à l'usage du conducteur.

Si le conducteur peut difficilement atteindre son siège par le compartiment voyageurs, il doit disposer d'une porte pour accéder à son poste de conduite. La porte du conducteur doit être commandée manuellement et permettre un accès aisé à son siège.

Si la porte à l'usage du conducteur répond aux prescriptions sur les portes de secours, elle peut être considérée comme telle.

2.2.4. La porte d'un autocar donnant uniquement accès aux sièges à côté du conducteur n'est pas considérée comme porte de service. Toutefois, elle doit répondre aux conditions imposées pour les portes latérales des véhicules automobiles.

2.3. Dimensions.

2.3.1. Une porte de service doit présenter une ouverture libre d'au moins 1 650 mm de hauteur et 600 mm de largeur.

Pour la détermination de la largeur précitée de 600 mm, il n'est pas tenu compte des poignées de porte, des mains courantes ou autres équipements facilitant l'embarquement et le débarquement des voyageurs, pour autant que le passage libre ne soit pas inférieur à 550 mm.

2.3.2. Les portes de secours doivent présenter une ouverture libre d'au moins 1 250 mm de hauteur et 550 mm de largeur.

2.4. Autres exigences.

2.4.1. Les portes de service et les portes de secours doivent, pendant le transport de personnes, à l'arrêt ou pratiquement à l'arrêt, pouvoir être ouvertes rapidement et facilement, tant de l'intérieur que de l'extérieur, au moyen de dispositifs près de ou sur ces portes.

Les portes de secours doivent toujours être verrouillées lorsque le véhicule est en mouvement. Ce verrouillage doit s'effectuer automatiquement lorsque le véhicule se met en mouvement et doit de la même façon être mis hors service automatiquement en cas d'arrêt ou quasi-arrêt du véhicule. Par ailleurs, la mise hors service de ce verrouillage pendant la marche doit être signalée au conducteur par une lampe témoin.

Cette prescription n'est pas applicable à la porte réservée au conducteur si elle est considérée comme porte de secours.

2.4.2. Les portes de service et les portes de secours qui sont commandées ou verrouillées par pression ou par dépression doivent, en cas d'absence de pression ou de dépression, de même que les portes commandées ou télécommandées électriquement en cas d'absence de tension, pouvoir être ouvertes au moyen des dispositifs prescrits au point 2.4.1.

Après la commande de ce dispositif, la porte ne peut se refermer automatiquement. Auprès de ce dispositif, doit figurer l'inscription " Ouverture d'urgence de la porte ", ainsi que, lors de l'utilisation d'une vanne, une flèche indiquant le sens de commande pour l'ouverture de la porte.

Auprès du dispositif, le mode d'emploi de ce dispositif pour l'obtention de l'ouverture de la porte doit être indiqué.

Toutes les inscriptions doivent être clairement lisibles, pour les personnes se trouvant devant la porte tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

2.4.3. Les dispositifs d'ouverture des portes de service et de secours à l'extérieur ne peuvent se trouver à plus de 1 800 mm au-dessus de la voirie, véhicule à vide.

2.4.4. La position ouverte de la porte de secours doit être signalée au conducteur par un témoin lumineux indépendant, même lorsque le moteur est à l'arrêt.

2.4.5. Le conducteur doit pouvoir, depuis son poste de conduite et éventuellement à l'aide de moyens optiques, observer l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Si par la disposition des portes de service ou par la construction du véhicule, il ne peut être satisfait à cette prescription, ces portes doivent être commandées ou libérées par le conducteur à partir de son siège, et la position ouverte ou fermée doit être portée au moins de façon globale à la connaissance du conducteur par un équipement optique.

2.4.6. Les portes doivent s'ouvrir de telle façon que la face exterieure ne soit pas tournée vers le passage des voyageurs.

2.4.7. Les portes de secours doivent, même quand elles sont fermées, pouvoir être ouvertes de l'intérieur par le dispositif de commande normal.

2.4.8. Les portes de secours ne peuvent être coulissantes.

2.4.9. Sur la face intérieure des portes de service ne peuvent être fixés des accessoires destinés à couvrir les marchepieds lorsque la porte est fermée.

2.4.10. Les portes de service et les portes de secours qui ne peuvent être vues directement par le conducteur, doivent être équipées d'un dispositif alertant le conducteur quand la porte n'est pas entièrement fermée.

2.4.11. Les portes de service automatiques qui ne peuvent être vues directement par le conducteur doivent être pourvues d'un dispositif qui évite que les passagers embarquant ou débarquant pendant la fermeture de ces portes de service courent des dangers ou risquent d'être blesses.

2.4.12. Près de ou sur la porte de secours doit se trouver, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, soit l'inscription bien lisible " Sortie de secours ", en caractères d'au moins 15 X 10 X 3 mm (hauteur X largeur X épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail.

3. Fenêtres de secours.

3.1. Dimensions.

3.1.1. Chaque fenêtre de secours doit libérer une ouverture d'une surface d'au moins 4 000 cm2, dans laquelle un rectangle aux côtés de 500 mm et de 700 mm peut être tracé.

3.1.2. La hauteur du bord inférieur d'une fenêtre de secours, mesurée à partir du plancher directement en-dessous de la fenêtre, ne peut depasser 1 000 mm et ne peut être inférieure à 500 mm.

Cette hauteur peut être diminuée si l'ouverture de la fenêtre de secours est munie d'une protection jusqu'à une hauteur d'au moins 500 mm, afin d'éviter qu'un passager ne tombe du véhicule.

L'ouverture de la fenêtre de secours au-dessus de la protection ne peut dans ce cas être inférieure à l'ouverture prescrite.

3.2. Autres exigences.

3.2.1. Les fenêtres de secours doivent soit être équipees d'un dispositif pour l'éjection de la vitre, soit pouvoir être, de l'intérieur et de l'extérieur, ouvertes facilement et immediatement, soit être équipées d'un dispositif permettant de briser la vitre. Dans ce dernier cas, le dispositif en question peut être un marteau fixé à l'intérieur du véhicule, près de chaque fenêtre de secours, et les vitres doivent pouvoir être facilement brisées. A cette fin, le verre feuilleté ou les matières plastiques ne peuvent être utilisés pour les fenêtres de secours.

3.2.2. Une fenêtre de secours ne peut s'ouvrir vers l'intérieur.

3.2.3. Les sorties de secours réalisées au moyen de vitres à dispositif d'éjection, doivent être agréées par le Ministre des Communications ou son délégué.

3.2.4. Les fenêtres de secours pouvant être fermées de l'extérieur, doivent être conçues de telle façon qu'elles peuvent toujours être ouvertes de l'intérieur au moyen du dispositif de commande.

Toutes les fenêtres de secours, exécutées comme fenêtres basculantes, doivent, si elles sont difficilement visibles du siège du conducteur, être pourvues d'un dispositif alertant le conducteur lorsque la fenêtre basculante n'est pas entièrement fermée.

3.2.5. Près de chaque fenêtre de secours, il sera apposé, à l'intérieur, bien visible du passage principal, soit l'inscription " Sortie de secours ", en caractères d'au moins 15 X 10 X 3 mm (hauteur X largeur X épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail. Près du dispositif de commande, il doit être indiqué succinctement mais clairement comment utiliser la fenêtre de secours. Cette inscription doit être apposee en caractère d'au moins 10 X 8 X 2 mm (hauteur X largeur X épaisseur).

3.2.6. Acces.

Devant chaque fenêtre de secours, il doit être prévu un espace libre d'une superficie d'au moins 2 300 cm2, d'une profondeur de 500 mm et d'une largeur de 600 mm. Des arrondis, dans les coins avec un rayon de maximum 250 mm sont autorisés.

4. Sorties de secours dans le toit.

4.1. Disposition et nombre.

4.1.1. Un autobus ou un autocar ou un compartiment doit être pourvu, au moins, du nombre indiqué ci-après de sorties de secours dans le toit.

Nombre de places conducteur non compris ----) nombre de sorties de secours dans le toit

de 9 à 50 inclus ----------) 1

de 51 à 90 inclus ----------) 2

plus de 90 ----------) 3

4.1.2. Les sorties de secours dans le toit doivent être aménagées aux endroits suivants.

Lorsqu'il n'y a qu'une sortie de secours, celle-ci doit être située dans la section médiane du toit.

Lorsqu'il y a deux sorties de secours, celles-ci doivent être placées au moins à 2 m d'intervalle.

Dans le cas de trois sorties de secours, il doit y avoir au moins 4 m entre la première et la troisième sortie, alors que la distance entre les sorties de secours doit être d'au moins 750 mm.

4.2. Dimensions.

Une sortie de secours dans le toit doit libérer une ouverture d'une superficie d'au moins 4 000 cm2 dans laquelle un rectangle aux côtés de 500 mm X 700 mm peut être trace.

4.3. Autres exigences.

4.3.1. Chaque marque et type de sortie de secours utilisée, doit être agréé par le Ministre des Communications ou son délégué.

4.3.2. L'issue de secours dans le toit doit être libérée par un panneau s'éjectant vers l'extérieur ou glissant parallèlement au toit.

4.3.3. Sous chaque sortie de secours, il doit y avoir au moins une partie du dossier d'un siège ou un appui équivalent à l'usage des voyageurs, afin de leur permettre d'évacuer le véhicule par la sortie de secours. Autour des sorties de secours dans le toit, il doit y avoir suffisamment de place pour pouvoir ouvrir le panneau en position debout sur le toit.

4.3.4. Les sorties de secours dans le toit doivent pouvoir s'ouvrir d'une manière rapide et simple, aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur. Lorsqu'elles sont fermées, il doit y avoir moyen de les ouvrir de l'intérieur au moyen des dispositifs normaux prévus à cet effet. Les forces à appliquer à cet effet ne peuvent pas être supérieures à 200 N.

4.3.5. Sur ou près des sorties de secours dans le toit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du véhicule, les mentions suivantes doivent être apposées clairement et contraster avec le fond :

4.3.5.1. soit " sortie de secours " en caractères d'au moins 15 X 10 X 3 mm (hauteur X largeur X épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail;

4.3.5.2. des instructions succinctes mais claires quant à la manière d'utiliser la trappe. Ces instructions doivent être apposées en caractères d'au moins 10 X 8 X 2 mm (hauteur X largeur X épaisseur).

5. Accès aux portes de secours.

Du couloir à la porte de secours, il doit y avoir un passage libre dont la section perpendiculaire au sens du passage doit au moins avoir la forme et les dimensions de l'une des deux figures reprises à l'annexe 12. Les sections qui se situent entre ces figures sont également admises.

La hauteur de la section peut être réduite de 150 mm dans le plan vertical imaginaire de l'ouverture de porte. Le passage doit alors coïncider avec l'ouverture de porte.

Le sens du passage doit correspondre au sens normal qu'emprunte une personne se dirigeant vers l'ouverture de porte.

Les banquettes ou parties de banquettes qui entravent ce libre passage doivent être équipées d'un dispositif qui permet de manière simple et facile de libérer ce passage. Après actionnement du dispositif, ces parties doivent libérer automatiquement le passage minimum.

Des parties rabattables, tournantes ou coulissantes telles que portes, trappes ou autres parties qui, installées en position d'utilisation, gênent le passage libre, ne sont pas admises sauf si ces parties sont pourvues d'un dispositif libérant automatiquement le passage.

6. Issue cabine-couchette conducteur.

Le conducteur doit pouvoir quitter sa cabine-couchette sans aide extérieure via deux issues dont au moins une donne directement sur l'extérieur.

Une issue éventuelle vers le compartiment voyageurs ne peut pas se trouver dans le plancher de celui-ci; l'issue requise vers l'intérieur doit au moins avoir les dimensions 400 mm X 550 mm. Les autres issues doivent au moins avoir les dimensions 400 mm X 500 mm.

Art. 61.
(AR 1987-05-21/30, art. 6, 002; ED : 27-05-1987) Marches d'entrée ou de sortie des autobus et autocars.

Dans les autobus et les autocars, les marches aux portes de service doivent répondre aux conditions suivantes :

1. Si, aux endroits des portes, la hauteur du plancher au-dessus du sol est supérieure à 450 mm, le véhicule étant à vide, une marche doit être prévue à une hauteur maximale de 450 mm au-dessus du sol.

Lorsque la hauteur entre cette marche et le plancher est supérieure à 300 mm, il doit exister une ou plusieurs marches supplémentaires, la hauteur de chacune de ces marches supplémentaires ne pouvant en aucun cas être supérieure à 300 mm.

2. La profondeur de toute marche, mesurée à l'aplomb de la marche suivante ou du plancher, doit être au moins égale à 200 mm.

Toute marche doit couvrir en largeur au moins 360 mm du passage libre de la porte. D'autres évidements du plancher qui ne sont pas absolument nécessaires pour le fonctionnement de la porte ne sont pas admis aux environs des marches.

3. Lorsque les portes sont fermées, les marches doivent être inaccessibles de l'extérieur. Les évidements du plancher ne peuvent être obturés par des parties qui sont fixées aux portes et qui peuvent constituer un danger pour les voyageurs.

Toute marche doit être convenablement éclairée, être revêtue d'une matière à coefficient d'adhérence élevé et ne peut présenter d'arête coupante.

4. Prescriptions complémentaires applicables aux vehicules mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16, conducteur non compris.

4.1. La hauteur d'une marche ne peut être supérieure à 300 mm ou inférieure à 100 mm.

4.2. Les marches éventuelles de l'accès a la porte de secours doivent avoir une largeur d'au moins 300 mm.

4.3. Les marches doivent être aménagées de telle façon qu'elles correspondent à la direction la plus probable que prendra la personne pour gagner le couloir. La marche supérieure doit être disposée de façon symétrique par rapport à l'axe vertical du couloir.

Art. 62.
(AR 1987-05-21/30, art. 7, 002; ED : 27-05-1987) Plancher.

Le plancher des autobus et autocars doit répondre aux conditions suivantes :

1. Le plancher doit être parfaitement etanche et être recouvert d'une matière à coefficient d'adhérence élevé. S'il comporte des trappes, une protection efficace contre les entrées de gaz d'échappement, de poussiere, etc. doit être prévue.

2. Le plancher ne peut présenter d'aspérites gênantes. Son inclinaison ne peut en aucun endroit dépasser, le vehicule étant à vide, 12,5 %, ce maximum étant ramené à 6,5 % aux emplacements réservés aux voyageurs debout.

3. S'il existe des marches dans le plancher du couloir, elles doivent avoir une hauteur qui atteint 80 mm sans excéder 200 mm et être convenablement signalées. Cette signalisation peut être réalisée, entre autres, par des marques d'une couleur vive formant contraste ou par un éclairage adéquat.

Lorsque les places assises sont aménagées sur des estrades, le plancher de ces dernières ne peut pas se trouver à plus de 300 mm au-dessus du plancher adjacent du véhicule.

Art. 63.
(AR 1987-05-21/30, art. 8, 002; ED : 27-05-1987) Couloirs.

1. Les couloirs des autobus et autocars doivent répondre aux conditions suivantes :

1.1. Un couloir doit exister entre toute porte de service et n'importe quel espace entre des places assises situées du même côté du véhicule.

1.2. La hauteur libre du couloir ne peut être inférieure à :

1.2.1. 1 500 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2 500 kg sans excéder 5 000 kg;

1.2.2. 1 650 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée excède 5 000 kg.

Les minima prescrits ci-avant sont respectivement de 1 650 mm et de 1 800 mm pour les autobus.

1.3. La largeur libre du couloir ne peut être inférieure à 300 mm jusqu'à une hauteur de 900 mm au-dessus du plancher du véhicule.

Au-delà de cette hauteur, le couloir doit s'élargir de manière à atteindre au moins 500 mm à partir d'une hauteur de 1 150 mm au-dessus du plancher.

Les minima prescrits ci-avant sont réduits de 50 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg.

1.4. Pour les autocars, si les sièges qui sont placés le long de l'allée, sont mobiles latéralement, les valeurs minimales de la largeur peuvent être diminuées de 80 mm à condition que chaque siège soit pourvu d'un organe de commande manoeuvrable aisément par une personne se tenant debout dans l'allée de manière telle que le siège puisse retourner facilement dans sa position normale.

1.5. La largeur est à mesurer entre deux verticales passant par les points les plus rapproches de part et d'autre du couloir. En ce qui concerne la hauteur, il peut être dérogé à ces prescriptions pour les arrondis entre le toit et les parois de la carrosserie, jusqu'a une distance de 500 mm de la partie verticale de la carrosserie.

1.6. Le siège situé à la hauteur d'une porte de service placée devant l'essieu avant et qui gêne le passage doit être réglable ou rabattable. Ce siège peut être verrouillé dans sa position d'utilisation, dans ce cas, il doit être muni d'un dispositif qui permet de manière simple et facile de libérer le passage. La commande doit être accessible à un passager debout dans le couloir central. Apres actionnement du dispositif, le passage minimum doit être libéré automatiquement.

2. Prescriptions complémentaires applicables aux autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf entre le 1er octobre 1971 et le 1er juin 1987.

Au cas où des strapontins existent dans un couloir, la largeur de celui-ci est mesurée, les strapontins étant en position relevée.

3. Prescriptions complémentaires applicables aux autobus et autocars mis en circulation à l'etat neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16, non compris le conducteur.

3.1. Au cas où des strapontins seraient placés dans le couloir, la largeur de ce dernier est mesuree lorsque ces sièges se trouvent en position d'utilisation.

3.2. Des parties rabattables, tournantes ou coulissantes telles que portes, trappes, ou autres parties qui, installées en position d'utilisation, gênent le passage libre, ne sont pas admises sauf si ces parties sont pourvues d'un dispositif libérant automatiquement le passage.

Art. 64.
(AR 1987-05-21/30, art. 9, 002; ED : 27-05-1987) Places assises pour voyageurs.

1. Dispositions applicables aux autobus et autocars.

Les dimensions des sièges et leur disposition doivent répondre aux prescriptions suivantes :

1.1. Tout siège doit offrir une largeur libre d'au moins 430 mm par personne (annexe 4, cote A). La largeur du coussin de siège doit être d'au moins 420 mm par personne.

La largeur libre doit être respectée sur toute la profondeur du siège et jusqu'à une hauteur de 650 mm au-dessus du coussin (annexe 4, cote B).

Tout siège doit offrir une profondeur libre qui, mesurée de la partie inférieure du dossier jusqu'au bord avant du coussin, est de 400 mm (annexe 5, cote C) au moins.

La profondeur du coussin de siège doit être d'au moins 300 mm.

La hauteur de l'extrémité avant du siège au-dessus du plancher situé en avant du siège, doit être comprise entre 400 mm et 500 mm (annexes 4 et 5, cote D).

Lorsque le plancher en avant du siège est situé au-dessus des passages de roues, cette hauteur peut être comprise entre 350 mm et 500 mm.

1.2. Il doit exister, au niveau du point le plus avancé du coussin de siège et en avant de celui-ci, une distance libre d'au moins 250 mm (annexe 5, cote E). Cette distance doit être d'au moins 400 mm pour les sièges disposés en vis-à-vis (annexe 5, cote F).

Cette distance libre peut faire partie d'un couloir pour autant que celui-ci ne comporte pas de places pour voyageurs debout.

L'écart entre les dossiers des sièges placés dans le même sens doit être d'au moins 650 mm jusqu'à une hauteur de 620 mm minimum au-dessus du plancher devant le siège (annexe 5, cotes G et P). L'écart, mesuré à hauteur des coussins de siège, entre les dossiers des sièges disposés en vis-à-vis, doit être d'au moins 1 250 mm (annexe 5, cote H).

Ces écarts sont mesurés dans le plan médian du siège et doivent être respectés, à partir du coussin de siège, sur toute la hauteur des dossiers, appuis-tête non compris.

1.3. Le plancher en avant du siège doit présenter une surface d'appui commode pour les pieds. Cette surface qui peut faire partie d'un couloir pour autant que celui-ci ne comporte pas de places pour voyageurs debout, doit être plane et peut, lorsqu'elle n'est pas horizontale, être constituée par un plan incliné dont la pente ne dépasse pas un tiers et descend vers le siège auquel elle se rapporte.

La largeur de cette surface doit être d'au moins 300 mm (annexe 4, cote J) et ne peut être distante de plus de 150 mm de l'aplomb du point le plus avancé du coussin de siège (annexe 5, cote K).

La longueur de cette surface doit être d'au moins 300 mm (annexe 5, cote L). Elle doit atteindre 400 mm pour les sièges disposés en vis-à-vis non séparés par un couloir ou par des emplacements pour voyageurs debout (annexe 5, cote M).

1.4. Tous les sièges doivent être disposés de façon à ce qu'ils soient aisement accessibles.

1.5. Des accessoires, tels que caisses à outils, ne peuvent, lorsqu'ils sont prévus sous un siège, dépasser le bord avant du coussin de siège.

1.6. Aucun porte-bagages ou autre accessoire susceptible d'être heurté par un voyageur ne peut être placé à moins de 900 mm (annexes 4 et 5, cote N) au-dessus du coussin de siège, ni présenter des parties saillantes ou des angles vifs pouvant occasionner des blessures.

1.7. Les sièges placés longitudinalement doivent comporter un accoudoir à chaque extrémité libre.

1.8. Des strapontins ne sont admis que dans les couloirs des autocars comportant, à l'exclusion de celle du conducteur, au maximum 20 places assises, strapontins compris.

Ces strapontins doivent répondre aux prescriptions se rapportant aux sièges et doivent s'effacer automatiquement quand le dossier est rabattu, et rester dans la position effacee.

1.9. Les coussins de siège et les dossiers doivent être suffisamment rembourrés et fixes de manière à ne pouvoir se déplacer en cours de route. Les coussins et sièges placés les uns à côté des autres doivent être sensiblement au même niveau.

1.10. Une paroi de protection s'étendant à partir du plancher jusqu'à une hauteur d'au moins 800 mm doit être placée devant les sièges situés à proximité immédiate et faisant face à une portière d'accès à commande à distance.

2. Dispositions particulières applicables aux voitures, voitures mixtes, minibus et véhicules automobiles de camping mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.

2.1. Les sièges et banquettes doivent être fixés solidement au véhicule.

2.2. Les sièges et banquettes coulissants doivent pouvoir se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.

2.3. Chaque place assise doit être pourvue d'un dossier. Les dossiers réglables doivent pouvoir se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.

2.4. Les sièges et banquettes rabattables vers l'avant, de même que les dossiers rabattables des sièges et banquettes avant, doivent se verrouiller automatiquement en position normale.

2.5. Dans un véhicule automobile affecté au transport rémunéré de personnes ou à un transport gratuit assimilé à ce dernier ou dans un véhicule automobile de camping, chaque personne transportée doit disposer, sur toute la longueur de son siège, d'un emplacement d'au moins 400 mm de largeur ainsi que, en avant de son siège, d'une surface d'appui commode pour les pieds.

2.6. Dans la partie habitable d'un véhicule automobile de camping, les coussins des sièges doivent être fixés de manière à ce qu'ils ne puissent pas glisser vers l'avant même en cas de freinage brutal.

2.7. Les places assises sont autorisées dans la partie habitable d'un véhicule automobile de camping s'il existe une ouverture entre la cabine de conduite et la partie habitable, d'au moins 250 mm X 300 mm qui permette les communications orales et visuelles entre le conducteur et les passagers de la partie habitable.

Art. 65.
Places pour voyageurs debout.

(§1. Seuls, les véhicules automobiles affectés à un service d'autobus ou à un service de transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes peuvent comprendre des places pour voyageurs debout sous réserve qu'au moins un voyageur sur trois dispose d'une place assise.

(...)) (AR 14-01-1971, art. 45) (AR 21-12-1979, art. 13)

§2. Il est admis un maximum de 7 personnes par m^2 de surface utile. La hauteur libre aux emplacements réservés aux voyageurs debout doit être en tout point d'au moins 190 cm.

Pour la détermination de la surface disponible pour les voyageurs debout, il sera décompté devant les banquettes limitant éventuellement cet espace, une largeur de 30 cm et devant les parois contre lesquelles se rabattent des sièges mobiles, une largeur de 10 cm. Il ne peut être prévu de places pour voyageurs debout sur les marches ni dans les couloirs dont la largeur n'atteint pas 40 cm. Les poignées, tringles ou autres dispositifs de soutien en nombre suffisant doivent se trouver à portée des voyageurs debout.

§3. Lorsque le nombre de places autorisées comporte des places debout à proximité du conducteur, ce dernier doit être efficacement protégé par un dispositif solide contre toute pression ou tout heurt provenant des voyageurs debout.

L'espace réservé aux voyageurs debout ne peut pas s'étendre en avant de la face avant du dossier du conducteur dans sa position la plus reculée. Cette limite doit être marquée clairement sur le plancher au moyen d'un trait de couleur vive, formant contraste, d'une largeur d'au moins 6 cm. A l'avant du véhicule, au-dessus du pare-brise à l'intérieur et à côté du siège du conducteur doit être apposée l'inscription " Pas de places debout en avant de la ligne ".

Art. 66.
(AR 14-01-1971, art. 45) Eclairage du compartiment réservé aux voyageurs.

Dans les vehicules automobiles affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers, le compartiment réservé aux voyageurs doit pouvoir être convenablement éclairé.

L'habitacle des autres véhicules automobiles doit comporter un éclairage intérieur.

Art. 67.
(AR 14-01-1971, art. 46) Chauffage.

§1. Aucun véhicule ne peut être muni d'une installation de chauffage n'offrant pas toutes les garanties de sécurite.

§2. 1° Une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement n'est admise que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel.

Pour ces véhicules, toutes dispositions doivent être prises pour qu'en aucun cas, les gaz d'échappement ne puissent pénétrer dans le compartiment réservé aux voyageurs et au conducteur.

2° Une installation de chauffage fonctionnant par récupération de chaleur sur la tubulure d'échappement par l'intermediaire d'un échangeur de chaleur, peut être admise pour un vehicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier et qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm.

§3. Tous les véhicules automobiles affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers, doivent être pourvus d'une installation de chauffage efficace en rapport avec la capacité du véhicule.

Lorsqu'une cloison sépare le compartiment réservé au conducteur du compartiment réservé aux autres voyageurs, toutes dispositions doivent être prises pour que les différents compartiments soient convenablement chauffés.

§4. (Lorsqu'un véhicule est équipé d'une installation alimentée au gaz de pétrole liquéfié (L.P.G.) et destinée à préparer des repas ou boissons chaudes, cette installation doit répondre aux criteres de sécurité fixés par le Ministre des Communications ou son délégué.) (AR 13-09-1985, art. 12)

Art. 68.
Aération.

Les autobus et autocars doivent être pourvus d'un système efficace permettant, les portières et les fenêtres étant fermées, de réaliser une aération convenable sans incommoder les personnes transportées.

Art. 68 *bis* .
(Introduit par AR 1987-05-21/30, art. 10, 002; ED : 27-05-1987) Caractéristiques de construction de l'habitacle des autobus et autocars visant à éviter les risques d'incendie.

Dans les autobus et autocars, mis en circulation pour la première fois à partir du 1er juin 1987, l'habitacle réservé aux voyageurs doit répondre aux conditions suivantes :

1. L'habitacle doit être séparé du moteur, de l'emplacement reservé au réservoir de carburant et des zones sujettes à un grand risque d'incendie, par des parois et des planchers imperméables au carburant et fabriqués de manière à offrir une résistance suffisante à la transmission de l'incendie. Les canalisations, les conduites pour le chauffage et l'aération débouchant dans l'habitacle doivent être conçues et fabriquées de façon que les flammes ne puissent pénétrer directement dans cet espace. Les percements de parois et de planchers qui doivent être ignifuges, doivent être executés en conséquence.

2. Tous les matériaux utilisés dans l'habitacle doivent satisfaire aux conditions suivantes :

2.1. La vitesse de propagation des flammes de ces matériaux, testée conformément à la méthode décrite dans les normes ISO 3795 ou DIN 75200 ou FMVSS 302 ou UTAC ST 18-502 ou NEN 3883, ne peut dépasser 11 cm/min.

2.2. Les parties suivantes ne sont pas soumises aux exigences mentionnées ci-dessus :

2.2.1. les parties des banquettes non-métalliques et d'une masse inférieure à 201 g. La masse totale de ces parties, par place assise, ne peut dans ce cas s'élever à plus de 400 g.

2.2.2. les parties dont respectivement la superficie ou le volume ne dépassent pas les valeurs suivantes :

- 100 cm2 ou 40 cm3 pour les parties ajoutées aux sièges comme accessoires;

- 300 cm2 ou 120 cm3 pour les pièces qui sont réparties dans l'autobus ou l'autocar par rangée de sièges et disposées au maximum par mètre courant de l'espace intérieur, et qui ne constituent pas un accessoire propre à un siège individuel.

3. Le laboratoire chargé du contrôle des prescriptions décrites au point 2 est l'Institut national des Industries extractives, rue du Chera 200, 4000 Liège.

Art. 69.
Avertisseurs à l'usage des voyageurs.

§1. Les véhicules automobiles affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers doivent être munis d'un signal d'alarme à commande électrique, placé à proximité du conducteur. Les commandes doivent en être réparties adéquatement dans la partie du véhicule réservée aux voyageurs.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux voitures, voitures mixtes et véhicules dont le poids (maximal) autorisé n'excède pas 2.500 kg, lorsque le conducteur n'est pas séparé des voyageurs par une cloison complète. (AR 12-12-1975, art. 45)

§2. En outre, les autobus affectés à un service public d'autobus doivent être munis d'un témoin optique et d'un signal acoustique de demande d'arrêt, placés à proximité du conducteur. Les commandes électriques, ainsi qu'un ou plusieurs voyants indiquant clairement que l'arrêt a été demandé, doivent être répartis adéquatement dans la partie du véhicule réservée aux voyageurs. Le signal acoustique doit être réalisé de façon à ce que son fonctionnement soit interrompu dès que l'arrêt a été demandé. Le témoin optique et les voyants doivent s'allumer automatiquement et doivent s'éteindre dès l'ouverture des portières.

§3. Les dispositifs visés aux §§1er et 2 doivent être concus de manière à ne pas prêter à confusion.

Art. 70.
(AR 12-12-1975, art. 38) Extincteurs et triangles de danger.

§1. Extincteurs.

1°

[1a) A bord de tout véhicule automobile mis en circulation à partir du 1er février 2002 doit se trouver un extincteur conforme à une norme belge relative aux extincteurs ou à une norme adoptée par un autre Etat membre de l'UE en matière d'extincteurs, répondant à un niveau de sécurité équivalent, et aux prescriptions du présent article. L'extincteur doit porter la marque de cette norme.]1

[1b) A bord de tout véhicule automobile mis en circulation avant le 1er février 2002, doit se trouver soit un extincteur conforme aux normes NBN S 21-011/017 publiées par l'Institut belge de Normalisation, soit un extincteur conforme à une autre norme belge relative aux extincteurs ou encore à une norme adoptée par un autre Etat membre de l'UE en matière d'extincteurs, répondant à un niveau de sécurité équivalent, et aux prescriptions du présent article. L'extincteur doit porter la marque de cette norme.]1

2° (L'extincteur doit avoir une capacité en rapport avec la catégorie à laquelle appartient le véhicule à protéger. Les extincteurs contiennent au moins les quantités reprises ci-après :

Véhicules automobiles dont la masse maximale autorisée :

TD

TD

TD

) (AR 2003-03-17/34, art. 27, 026; ED : 01-05-2003)

3° Il doit exister un extincteur supplémentaire, répondant aux mêmes conditions :

a) dans les véhicules automobiles aménagés pour le transport de personnes et dont le poids maximal autorisé est supérieur à 5 000 kg;

b) dans les vehicules automobiles affectés à la traction d'une remorque d'un poids maximal autorisé supérieur à 2 500 kg, ou dans cette dernière.

Toutefois, les véhicules lents ne doivent pas être munis d'un extincteur supplémentaire.

(4° Le présent §1 ne s'applique pas aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses pour lesquels les prescriptions de l'annexe B de l'ADR prévoient au moins un appareil portatif de lutte contre l'incendie.) (AR 2003-03-09/41, art. 12, 026; ED : 01-05-2003)

5° Les extincteurs doivent être placés dans un support en un endroit parfaitement visible et facilement accessible. Au moins un extincteur doit se trouver à la portée de la main du conducteur. Les extincteurs doivent être en ordre de marche.

6° Le support de l'extincteur doit être fixé au véhicule et l'extraction de l'extincteur de son support doit pouvoir se faire en un temps n'excédant pas 10 secondes.

7° Le dispositif de mise en oeuvre de l'extincteur doit être scellé par un fil metallique (ou plastique et un scellé (p. ex. plomb)) portant le sigle du fabricant. (AR 2003-03-17/34, art. 27, 026; ED : 01-05-2003)

Toutefois, pour les véhicules immatriculés sous une marque réservée au Ministère de la Défense nationale, le plomb peut porter le sigle d'une des unités des forces armées.

[[1]8° Tout extincteur dont le scellé n'est pas intact, est considéré comme ne répondant plus aux normes précitées.][1]

9° [[1]La durée de validité doit figurer sur le corps de l'extincteur. Cette durée est indiquée sur une étiquette ou sigle du fabricant, portant la mention "Valable jusqu'au 1er janvier yyyy (année)". Lorsque la période de validité est échue, l'extincteur est considéré comme ne répondant plus aux normes précitées.][1]

10° Tout extincteur doit fonctionner en position verticale sans renversement, les organes de commande etant situés à la partie supérieure du corps de l'extincteur lors de son fonctionnement.

11° Les prescriptions du §1er du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules d'intervention de la protection civile et des corps de pompiers.

(12° Les extincteurs d'une capacité supérieure à 3 kg doivent avoir le même dispositif de mise en oeuvre que les extincteurs de 9 kg de capacité.) (AR 11-03-1977, art. 8)

§2. Triangles de danger.

1° Un triangle de danger, permettant de signaler l'immobilisation d'un véhicule ou la chute de son chargement sur la voie publique, doit se trouver à bord de tout véhicule automobile.

2° Les conditions auxquelles doivent répondre les triangles de danger sont fixées par Nous.

3° Par dérogation aux dispositions du 2°, les véhicules automobiles (dont la demande d'agréation a été introduite avant le 1er janvier 1977) peuvent être pourvus d'un triangle de danger équilatéral bordé de rouge et ayant au moins 40 cm de côté. Les bords rouges de ces signaux sont pourvus de produits réfléchissants et ont au moins 5 cm de largeur. La partie centrale peut être évidée ou à fond blanc. (AR 10-12-1976, art. 2)

---

(1)(AR 2009-05-20/01, art. 1, 043; En vigueur : 07-06-2009)

Art. 70bis.

[[1] Veste de sécurité rétroréfléchissante.

A bord de tous les véhicules automobiles doit se trouver une veste de sécurité rétroréfléchissante.][1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-03-17/37, art. 2, 039; En vigueur : 01-06-2009)

Art. 71.
Coffret de secours.

§1. Les autobus et les autocars ainsi que tous les véhicules automobiles affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits légalement assimilés à ces derniers doivent être munis d'un coffret de secours type " universel ".

Ce coffret, non fermé à clé mais étanche à l'eau et aux poussières, doit contenir au moins les objets et produits pharmaceutiques suivants :

- 3 bandages stériles triangulaires
- 1 bande de cambric de 5 cm
- 1 bande de cambric de 7 cm
- 1 bande de cambric de 10 cm
- 3 paquets d'ouate hydrophile de 10 gr.
- 10 ampoules à 1 cc d'alcool iodé et une lime
- 1 cartouche de pansement de 7 cm
- 2 cartouches de pansement de 10 cm
- 1 sachet contenant un assortiment de sparadrap préparé avec gaze iodoformée
- 1 garrot constitué par un bandage élastique hémostatique de 5 cm de largeur
- 10 agrafes pour pansement ou 10 épingles de sureté
- 1 mode d'emploi.

Lorsque leur poids (maximal) autorisé excède 5.000 kg, ces véhicules doivent être munis d'un second coffret de secours identique à celui défini ci-dessus. (AR 12-12-1975, art. 45)

§2. (Les véhicules qui ne doivent pas être munis du coffret de secours type " universel " et qui ne sont pas pourvus de la boîte de secours imposée pour les véhicules automobiles par le Règlement général sur la protection du travail,) doivent être pourvus d'une trousse de secours contenant au moins :

- 1 cartouche de pansement stérile individuel de 7 x 10 cm
- 1 cartouche de pansement sterile individuel de 12 cm x 14 cm
- 1 pansement de gaze triangulaire stérile de 1,30 m de base
- 1 bande de cambric de 7 cm x 5 m enveloppée dans un papier thermosoudable
- 1 bande de cambric de 10 cm x 5 m enveloppée dans un papier thermosoudable
- 1 pochette de 10 bandes adhésives antiseptiques
- 2 agrafes pour pansement ou 2 épingles de sûreté. (AR 14-01-1971, art. 48)

§3. Chaque coffret ou trousse de secours doit contenir :

1. une liste indiquant son contenu;

2. une notice descriptive et illustrée de la respiration assistée bouche a bouche avec mention de la possibilite de la pratiquer sans contact direct au moyen d'une canule;

(3. a) pour les véhicules mis en service avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté :

soit la notice concernant les " Soins d'urgence en attendant l'arrivée du médecin ", décrite à l'annexe de la section III du titre II, chapitre III, du Règlement Général pour la Protection du Travail, telle qu'elle a été

prévue par l'arrêté royal du 16 avril 1965, soit la notice reprise à l'article 6 de l'arrêté royal du 25 octobre 1971 modifiant le titre II, chapitre III, section III, du Règlement Général pour la Protection du Travail.

b) pour les véhicules mis en service à partir de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté :

la notice concernant les " Soins d'urgence en attendant l'arrivée du médecin ", reprise à l'article 6 de l'arrêté royal du 25 octobre 1971 modifiant le titre II, chapitre III, section III, du Règlement Général pour la Protection du Travail.) (AR 12-12-1975, art. 39)

(§4. Sans préjudice des dispositions prévues par la législation du travail, le présent article n'est pas applicable aux véhicules automobiles lents.) (AR 14-01-1971, art. 48)

Art. 72.
Couleur. Le Ministre des Communications ou son délégué peut interdire l'utilisation de certaines couleurs ou combinaisons de couleurs pour la peinture extérieure des véhicules.

La couleur de la peinture extérieure des véhicules affectés au transport rémunéré de personnes peut être imposée.

Art. 73.
(Abrogé) (AR 14-01-1971, art. 49)

Art. 74.
(Abrogé) (AR 1991-02-21/33, art. 2, 009; ED : 01-01-1991)

Art. 75.
Publicité.

Aucune publicité ne peut être faite sur le vitrage extérieur des véhicules automobiles affectes à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés a ces derniers. (Cette disposition n'est pas applicable aux vitrages du toit ou de son arrondi.) (AR 14-01-1971, art. 51)

Les informations de service qui figurent sur le vitrage extérieur de ces véhicules ne peuvent gêner la vue des voyageurs vers l'extérieur.

Art. 76.
Dispositif d'alerte.

Les véhicules affectés à un service de taxis doivent être équipés d'un dispositif d'alerte pouvant être actionné par le conducteur.

Chapitre 8
Dispositions spéciales.

Art. 77bis.
(Transformation d'un véhicule à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique
Le présent article est applicable à la transformation d'un véhicule, de catégorie M et N, à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible à l'hydrogène. Le véhicule rétrofité ne présente donc plus aucune motorisation thermique.

La puissance nette du moteur du véhicule, ayant fait l'objet de la transformation visée à l'aliéna 1er doit être comprise dans la plage fermée de 65%-100% de la puissance nette maximale du moteur d'origine.

Par dérogation à l'alinéa 2, si la transformation, visée à l'alinéa 1er, porte sur un véhicule présentant un moteur d'origine dont la puissance nette maximale est inférieure ou égale à 60 kW, la puissance nette maximale de ce véhicule pourra être augmentée de 20 % maximum.

Les réservoirs de combustible du véhicule, faisant l'objet de la transformation visée à l'alinéa 1er, doivent

être retirés ou rendus inutilisables.

Les dimensions du véhicule de base, faisant l'objet de la transformation visée à l'alinéa 1er, ne doivent pas être modifiées par la transformation.

Le véhicule, faisant l'objet de la transformation visée à l'alinéa 1er, doit respecter les dispositions énoncées dans le présent article ainsi que les prescriptions techniques énoncées dans la partie VII de l'annexe 26 du présent arrêté - AR du 19 avril 2023, art.1)

Art. 77bis.

*<Rétabli par AR 1995-02-17/31, art 2, 014; **En vigueur :** 01-03-1995> Limiteur de vitesse.*

*1.1. (Les véhicules des catégories M2 et M3 sont équipés d'un limiteur de vitesse qui est réglé de telle manière que la vitesse maximale du véhicule ne puisse pas dépasser 100 km par heure.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*1.2. (Les véhicules des catégories N2 et N3 sont équipés d'un limiteur de vitesse qui est réglé de telle manière que la vitesse maximale du véhicule ne puisse pas dépasser 90 km par heure.) <AR 2006-02-15 /39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

2. Les véhicules doivent, à cet effet :

- soit être couverts par une fiche de réception selon l'annexe II, appendice 2, à la Directive 92/24/CEE relative aux limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitations similaires pour des catégories déterminées de véhicules à moteur;

- soit être équipés d'un limiteur de vitesse qui est agréé comme entité technique selon l'annexe II, appendice 4, à la Directive 92/24/CEE précitée et monté conformément aux prescriptions de ladite directive.

3.1. (Les véhicules mis en service à l'état neuf à partir du 1er janvier 1988 sont soumis aux dispositions des points 1 et 2 selon le calendrier suivant :

3.1.1. au 1er mars 1995, pour les véhicules affectés au transport international ;

*3.1.2. au 1er janvier 1996, pour les véhicules affectés exclusivement au transport national.) <AR 1995-04-10/15, art. 10, 016; **En vigueur :** 01-07-1995>*

3.2. Pour les véhicules mis en service entre le 1er janvier 1988 et le 31 décembre 1993, qui sont déjà équipés d'un limiteur de vitesse avant le 1er janvier 1994, le limiteur de vitesse doit satisfaire aux points 7 et 8 de l'annexe I à la Directive 92/24/CEE précitée.

Dans ce cas, le limiteur de vitesse doit être réglé aux vitesses mentionnées au point 1 et être scellé par un installateur agréé.

*(3.3. En ce qui concerne les véhicules à moteur de la catégorie M2, les véhicules de la catégorie M3 ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes mais inférieure ou égale à 10 tonnes et les véhicules de la catégorie N2, les points 1 et 2 s'appliquent au plus tard le 1er juin 2006.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

4. Sont exemptés du limiteur de vitesse prévu au point 1, les véhicules :

- de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre l'incendie et des autres services d'urgence, ainsi que des forces responsables du maintien de l'ordre;

- qui ne peuvent pas par construction dépasser les vitesses mentionnees au point 1;

- qui sont utilisés à des fins d'essais scientifiques sur route;

- qui assurent un service public uniquement en agglomération.

(- les véhicules de la catégorie M3 d'une masse maximale autorisée supérieure à 10 tonnes et les véhicules de la catégorie N3 qui sont immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1988;

*- les véhicules de la catégorie M3 d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 10 tonnes et les véhicules des catégories M2 et N2 qui sont immatriculés pour la 1ère fois avant le 1er octobre 2001.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

5. Reconnaissance des installateurs de limiteurs de vitesse.

5.1. (§ 1er. L'installation d'un limiteur de vitesse homologue comme entité technique, dans un véhicule, de même que le réglage de la vitesse maximale d'un véhicule homologué selon la Directive 92/24/CEE précitée, est effectuée par un installateur agréé.

§ 2. Les installateurs agréés peuvent procéder à l'installation de limiteurs de vitesse des modèles homologués pour lesquels ils ont suivi une formation et en régler la vitesse. De plus, ils peuvent procéder au contrôle de tous les types de limiteurs de vitesse homologués. Les instructions afférentes au contrôle sont établies par (l'autorité wallonne compétente - ARW du 17 mai 2018, art. 37)) <AR 2006-

*02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

5.2. Pour être reconnu comme installateur, le demandeur doit satisfaire aux conditions suivantes :

*- (être reconnu comme installateur de tachygraphes tel que prévu par le point 1 de l'article 4 de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 portant execution du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

- apporter la preuve que lui-même ou du moins un membre du personnel désigné par lui a suivi une formation pour l'installation des limiteurs de vitesse soit chez le constructeur du véhicule soit chez le fabricant ou le mandataire de la marque des limiteurs de vitesse qu'il souhaite installer.

*Ce constructeur, fabricant ou mandataire délivre un certificat de formation en deux exemplaires pour chaque personne ayant suivi une formation. Un exemplaire est transmis à (Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37). <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*Le modèle du certificat de formation est fixé par le (Ministre qui a les Transports dans ses attributions) ou son délégué. Ce certificat a une validité de trois ans. <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*Le programme de formation en cause doit être préalablement soumis à l'approbation du (Ministre qui a les Transports dans ses attributions) ou de son délégué; <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

- disposer de l'appareillage, de l'outillage et de la documentation de travail nécessaires pour l'installation et le réglage de la marque du limiteur de vitesse qu'il veut installer et de l'outillage pour contrôler le fonctionnement correct du limiteur de vitesse sur un véhicule;

- disposer de l'outillage de scellements nécessaire, avec le numéro d'agrément.

(- disposer d'un stock de plaquettes de contrôle conformes au modèle défini par la [2 Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37);

*- disposer d'un parcours d'essai ou d'un banc à rouleaux étalonné permettant d'obtenir deux pointes à la vitesse maximale.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

(5.3.1. La demande d'agrément comme installateur de limiteurs de vitesse est introduite auprès de la (Direction générale opérationnelle la Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37).

L'examen de la capacité professionnelle et technique du demandeur de même que la vérification de la possession de l'équipement nécessaire sont effectués chez le demandeur par les agents du (membres du personnel de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37) habilités à cet effet par (le Ministre ou son délégué - ARW du 17 mai 2018, art. 37).

L'agrément est accordé pour une période de quatre ans. Trois mois avant la date d'expiration, un nouvel agrément est sollicité.

5.3.2. Les (membres du personnel de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37) habilités à cet effet peuvent procéder à tout moment et à tout endroit aux contrôles des installateurs agréés.

*Le (Ministre wallon - ARW du 17 mai 2018, art. 37) peut agréer, aux conditions fixées à l'annexe 21 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, des organismes compétents pour effectuer les contrôles visés à l'alinéa 1er. Ces organismes sont indépendants de la fabrication, de l'importation ou de la commercialisation des limiteurs de vitesse et tachygraphes ou leurs composants.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*5.4. Si le demandeur satisfait aux conditions mentionnées au point 5.2, la reconnaissance est accordée par (l'autorité wallonne compétente - ARW du 17 mai 2018, art. 37). <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

5.5. La reconnaissance comme installateur peut être retirée si le titulaire ne satisfait plus aux conditions de reconnaissance ou si l'installation, le réglage ou les scellements ne sont pas effectués conformément aux prescriptions.

5.6. Le retrait d'agrément est notifié à l'intéressé par lettre recommandée à la poste.

*Dans les trente jours de la notification du refus ou du retrait de l'agrément, l'intéressé peut introduire un recours auprès du (Ministre wallon - ARW du 17 mai 2018, art. 37), par lettre recommandée à la poste. <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*Le (Ministre qui a les transports dans ses attributions - ARW du 17 mai 2018, art. 37)statue dans les trente jours de l'envoi de la lettre, après avoir éventuellement entendu l'intéressé ou son mandataire. <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

Le recours n'est pas suspensif.

5.8. (Redevances à percevoir pour les inspections en vue de l'agrément en tant qu'installateur de limiteurs de vitesse et pour la délivrance de l'agrément :

- inspection en vue de l'agrément : 250 euros;

- délivrance du certificat d'agrément : 25 euros ".

A partir de l'entre en vigueur du présent arrêté jusqu'au 31 décembre 2009, ces montants sont respectivement de 270 et 27 euros.

A partir de l'année civile 2010, ces redevances feront l'objet d'une indexation automatique au 1er janvier de chaque année calculée sur base de l'index ordinaire du mois de novembre de l'année précédente. Le résultat de cette adaptation sera arrondi à l'euro supérieur si les décimales du montant calculé sont supérieures ou égales à 0,5 ou à l'euro inférieur si les décimales sont inférieures à 0,5.

Les redevances sont (payées de la manière indiquée dans la demande de paiement. - ARW du 17 mai 2018, art. 37). Elles ne sont remboursables en aucun cas. - AR du 31 janvier 2009, art. 1)

6. Installation.

6.1. Lorsqu'un signal est pris du tachygraphe pour la commande du limiteur de vitesse, il ne peut être procédé à l'installation du limiteur de vitesse que si l'installateur a contrôlé le bon fonctionnement du tachygraphe et que les scellements n'en ont pas été brisés.

6.2. L'installation ne peut être effectuée que par une personne pour laquelle un certificat de formation a été délivré conformément au point 5.2.

6.3. Sur le limiteur de vitesse, un scellement, pourvu du numéro d'identification attribué au titulaire de l'agrément, doit être apposé :

- sur la liaison entre l'unité régulatrice électronique avec l'actionneur et l'alimentation;

- sur la liaison entre l'actionneur et la pompe d'injection de carburant;

- sur toutes les connexions intermédiaires, qui peuvent être interrompues.

6.4. Registre.

6.4.1. Chaque installation, réparation ou mise au points doit être notée dans un registre. Ce registre doit être conservé par l'installateur.

6.4.2. Le registre doit pouvoir être présenté à tout momment, à la demande des fonctionnaires et agents visés à l'article 3 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité.

*6.4.3. Le modèle du registre est déterminé par (l'autorité wallonne compétente - ARW du 17 mai 2018, art. 37). <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

*6.5. (La vitesse maximale du véhicule) doit être indiquée sur une plaque apposée à un endroit visible dans l'habitacle du véhicule. <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

7. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux du limiteur de vitesse, celui-ci doit être réparé par un installateur agréé aussitôt que les circonstances le permettent.

Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'àprès une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.

8. (a) Hormis les vehicules exemptés du limiteur de vitesse énumérés au point 4° ci-avant, lors de la mise ou remise en circulation du véhicule, à la demande (d'un membre du personnel de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie - ARW du 17 mai 2018, art. 37) habilité à cet effet et au moins tous les deux ans, les véhicules font l'objet d'un contrôle du limiteur de vitesse par un installateur agréé à l'occasion duquel l'installateur est tenu d'apposer ou de renouveler la plaquette de contrôle. Ce contrôle peut s'effectuer à la suite de l'inspection ou du contrôle du tachygraphe.

Lors du passage au contrôle technique, au plus tard le 31 décembre 2006, tous les véhicules des catégories N2, M2, N3 et M3, sont munis d'une plaquette de contrôle de limiteur de vitesse avec une validité de moins de deux ans.

b) Indépendamment de ces contrôles, au moins une fois par an, les organismes chargés du contrôle

*technique des véhicules en circulation, sont également chargés du contrôle du limiteur de vitesse.) <AR 2006-02-15/39, art. 2, 031; **En vigueur :** 07-03-2006>*

Art. 78.
(§1. Le Ministre des Communications ou son délégué peut, à titre exceptionnel, aux conditions et selon la procédure qu'il détermine :

1° autoriser l'agrément et la mise en circulation d'un véhicule à titre isolé;

2° exempter de tout ou partie du présent règlement général les véhicules mentionnés ci-dessous :

a) les véhicules ou trains de véhicules affectés à certaines tâches dont l'exécution serait rendue impossible du fait de l'application du présent arrêté;

b) les véhicules ou trains de véhicules destinés à des transports exceptionnels dont la masse en charge ou les dimensions sont supérieures aux maxima prévus;

c) les véhicules importés à l'occasion d'un déménagement par des personnes qui s'établissent en Belgique;

d) les véhicules ou trains de véhicules circulant sur la voie publique pour se rendre en un lieu fixé par le Ministre des Communications ou son délégué pour effectuer des essais de freinage;

e) les véhicules immatriculés au nom d'une représentation permanente ou de diplomates accrédités auprès du Gouvernement belge par les Services du Protocole du Ministère des Affaires étrangeres.

3° autoriser la mise en circulation de véhicules ou accessoires présentant une amélioration de construction ou homologués selon des règles équivalentes ou supérieures aux règles prévues par le présent règlement.

Il appartient au demandeur de faire la preuve du bien-fondé de sa demande.) (AR 13-09-1985, art. 14)

(§2. [1...][1]

§3. Les conseils communaux peuvent adopter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions du présent règlement général pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux.) (AR 10-12-1976, art. 3)

---

(1)(AR 2011-04-28/24, art. 6, 051; En vigueur : 01-06-2011)

Art. 78 *bis* .
[[1]Le Ministre compétent pour la circulation routière est habilité à adapter les annexes afin de les mettre en conformité avec les directive s européennes à caractère technique.][1]

---

(1)(Inséré par AR 2009-04-14/25, art. 6, 041; En vigueur : voir AR 2009-04-14/25, art. 5-8)

Chapitre 9
Mise en vigueur et dispositions finales.

Art. 79.
(AR 12-12-1975, art. 42) Mise en vigueur.

A moins qu'il n'en soit autrement disposé dans les articles qui précèdent, l'entrée en vigueur du présent arrêté est fixée au 15 juin 1968.

Art. 80.

(AR 1989-01-17/30, art. 4, 004; ED : 01-10-1989) Surveillance.

Sont qualifiés pour veiller à l'exécution du présent règlement général, les agents qualifiés visés à l'article 3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

Dans l'exercice de leur mission, ces agents ont les pouvoirs qui leur sont attribués par la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Art. 81.
(AR 1989-01-17/30, art. 5, 004; ED : 01-10-1989) Peines.

Toute infraction au présent règlement général est punie des peines prévues par la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Art. 82.
Abrogatoire.

§1. Sont abrogés :

1. l'arrêté du Régent du 22 mai 1947, approuvant le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules comprenant au moins neuf places non compris le siège du conducteur, utilisés pour le transport de personnes, et les véhicules utilisés pour le transport de choses, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950 et par les arrêtés royaux des 20 juin 1951, 21 septembre 1953, 18 mars 1958, 25 février 1959, 22 juin 1959, 15 septembre 1960, 8 novembre 1960, 12 mars 1962, 28 septembre 1962, 8 mars 1963, 17 juillet 1964 et 7 octobre 1964;

2. l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 portant le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles construits pour le transport de personnes et comprenant huit places au maximum, non compris le siège du conducteur, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950 et par les arrêtés royaux des 21 septembre 1953, 2 avril 1959, 15 février 1960, 8 novembre 1960, 12 mars 1962, 15 octobre 1964 et 11 juin 1965;

3. l'arrêté royal du 22 septembre 1953 déterminant les conditions spéciales relatives à la normalisation de la construction des véhicules affectés à des services publics d'autobus, comportant au moins neuf places, non compris le siège du conducteur, et constitués d'un châssis et d'une carrosserie indépendante, modifié par l'arrêté royal du 13 avril 1964;

4. l'arrêté royal du 1er juillet 1964 fixant les conditions auxquelles doivent répondre, en ce qui concerne les dégagements de fumée, les véhicules automobiles équipes d'un moteur " Diesel ".

(§2. Toutefois, les dispositions des arrêtés abrogés, à l'exception de l'article 36 du règlement mentionné au §1er, 1, et de l'article 21 du règlement mentionné au §1er, 2, restent applicables aux véhicules qui y étaient soumis et qui étaient en service au 14 juin 1969, dans la mesure où, conformément à l'article 79, §1er, 1, elles ne sont pas remplacées par des dispositions du présent arrêté.) (AR 14-01-1971, art. 55)

Namur, le 15 mars 1968.

Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible

Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible
Indisponible
Annexe 13.

Systèmes anti-projections

CHAPITRE 1er. - Définitions

Aux fins de la présente annexe, les définitions de l'article 35 s'appliquent :

CHAPITRE 2. - Prescriptions relatives à l'homologation CEE des dispositifs anti-projections

0. Spécifications générales

0.1. Les dispositifs anti-projections doivent être construits de façon à fonctionner correctement lors d'un usage normal sur des routes mouillées. En outre, ils ne doivent pas comporter de vices de construction ou de défauts de fabrication portant préjudice au bon fonctionnement.

1. Essais à effectuer

1.1. Les dispositifs anti-projections, suivant leur principe physique de fonctionnement, sont soumis aux essais pertinents décrits aux appendices 1 et 2 et doivent en respecter les résultats requis, figurant aux points 4 desdits appendices.

2. Demande d'homologation CE

2.1. La demande de réception CE d'un type de dispositif antiprojections effectuée au titre de l'article 7 paragraphe 2 du présent arrêté ou de l'article 7 de la Directive 2007/46/CE est présentée par le constructeur.

2.2. Un modèle de fiche de renseignements figure à l'appendice 3.

2.3. Les éléments suivants sont fournis au service technique chargé de réaliser les essais de réception :

Quatre échantillons : trois échantillons pour les essais et un quatrième à conserver par le laboratoire pour toute vérification ultérieure. Le laboratoire peut exiger d'autres échantillons.

2.4. Marquages

Tout échantillon doit porter, de façon indélébile et nettement lisible, la marque de fabrique ou la dénomination commerciale et l'indication du type et comporter un emplacement de grandeur suffisante pour la marque d'homologation CE.

3. Octroi de l'homologation CE

3.1. Si le dispositif satisfait aux prescriptions pertinentes, la réception CE est accordée en vertu de l'article 7 paragraphe 4 du présent arrêté ou de l'article 10 de la Directive 2007/46/CE.

3.2. Un modèle de la fiche de réception CE figure à l'appendice 4.

3.3. Un numéro de réception conforme à l'annexe 29 du présent arrêté ou à l'annexe VII de la Directive 2007/46/CE est attribué à chaque type de dispositif anti-projections réceptionné. Un même Etat membre n'attribue pas le même numéro à un autre type de dispositif anti-projections.

3.4. Tout dispositif anti-projections conforme à un type homologué en application de la présente annexe porte une marque d'homologation CE apposée sur le dispositif de façon indélébile et nettement lisible, même lorsque le dispositif est installé sur le véhicule.

3.5. Le symbole " A " pour les dispositifs de type absorbeur d'énergie ou " S " pour les dispositifs de type séparateur air/eau est ajouté à la marque d'homologation, conformément à l'annexe 29 du présent arrêté ou au point 1.3 de l'appendice de l'annexe VII de la Directive 2007/46/CE.

Appendice 1 : essais sur les dispositifs anti-projections du type absorbeur d'énergie

1. Principe

Cet essai a pour objet de quantifier l'aptitude d'un dispositif à retenir l'eau projetée sur lui au moyen d'une série de jets. L'appareil d'essai est destiné à reproduire les conditions dans lesquelles le dispositif doit fonctionner, lorsqu'il est installé sur un véhicule, en ce qui concerne le volume et la vitesse de l'eau soulevée du sol par la bande de contact du pneumatique.

2. Appareillage

L'appareil d'essai est décrit à la figure 8 du chapitre 5 de la présente annexe.

3. Conditions expérimentales

3.1. Les essais sont réalisés dans un local fermé et dans un environnement sans courant d'air.

3.2. La température ambiante et la température de l'échantillon sont de 21 (+ 3) °C.

3.3. Il convient d'utiliser de l'eau déionisée.

3.4. Les échantillons sont humectés avant chaque essai.

4. Procédure

4.1. Fixer un échantillon de 500 (+ 0/- 5) mm de large sur 750 mm de haut du matériel à tester sur la plaque verticale de l'appareil d'essai, en veillant à ce que l'échantillon se trouve bien à l'intérieur des limites du collecteur et qu'aucun obstacle ne puisse dévier l'eau avant ou après son impact.

4.2. Régler le débit de l'eau à 0,675 (+/- 0,01) l/s et projeter au minimum 90 l et au maximum 120 l sur l'échantillon à partir d'une distance horizontale de 500 (+/- 2) mm (figure 8 du chapitre 5 de la présente annexe).

4.3. Laisser l'eau ruisseler de l'échantillon dans le collecteur. Calculer le pourcentage d'eau recueillie par rapport à la quantité projetée.

4.4. Répéter l'essai cinq fois sur l'échantillon en suivant les étapes décrites aux points 4.2 et 4.3. Calculer le pourcentage moyen des séries de cinq essais.

5. Résultats

5.1. Le pourcentage moyen calculé au point 4.4 ne doit pas être inférieur à 70 %.

5.2. Si, dans une série de cinq essais, le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie varient de plus de 5 % par rapport au pourcentage moyen, la série d'essais doit être recommencée. Si, dans une deuxième série de cinq essais, le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie varient à nouveau de plus de 5 % par rapport au pourcentage moyen, et si la valeur inférieure ne correspond pas à la prescription du point 5.1, la réception est refusée.

5.3. Vérifier si la position verticale du dispositif influence les résultats obtenus. Dans l'affirmative, il faut répéter la procédure visée aux points 4.1 à 4.4 dans la position qui donne le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie; les prescriptions du point 5.2 restent applicables. Le pourcentage moyen est ensuite calculé à partir de la moyenne des résultats individuels. Ce pourcentage moyen ne doit pas être inférieur à 70 %.

Appendice 2 : essais sur les dispositifs antiprojections du type séparateur air/eau

1. Principe

Cet essai vise à déterminer l'efficacité d'un matériau poreux destiné à retenir l'eau dont il a été aspergé au moyen d'un pulvérisateur à pression air/eau. L'équipement utilisé pour l'essai doit simuler les conditions auxquelles serait soumis le matériau, en ce qui concerne le volume et la vitesse des projections d'eau produites par les pneumatiques, s'il était fixé sur un véhicule.

2. Appareillage

L'appareil d'essai est décrit à la figure 9 du chapitre 5 de la présente annexe.

3. Conditions expérimentales

3.1. Les essais sont réalisés dans un local fermé et dans un environnement sans courant d'air.

3.2. La température ambiante et la température de l'échantillon sont de 21 (+ 3) °C.

3.3. Il convient d'utiliser de l'eau déionisée.

3.4. Les échantillons sont humectés avant chaque essai.

4. Procédure

4.1. Fixer verticalement un échantillon de 305 x 100 mm dans l'équipement d'essai, vérifier qu'il n'existe pas d'espace vide entre l'échantillon et la plaque supérieure courbée et que le plateau est bien en place. Remplir le réservoir du pulvérisateur de 1 + 0,005 litre d'eau et placer celui-ci comme indiqué sur le diagramme.

4.2. Le pulvérisateur doit être réglé comme suit : pression (au niveau du pulvérisateur) : 5 bar + 10 % /- 0 % débit : 1 litre/minute + 5 secondes pulvérisation : circulaire, 50 + 5 mm de diamètre à 200 + 5 mm de l'échantillon, buse : 5 + 0,1 mm de diamètre.

4.3. Pulvériser jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de nébulisation d'eau et noter le temps écoulé. Laisser l'eau s'écouler de l'échantillon dans le plateau durant 60 secondes et mesurer le volume d'eau recueilli. Mesurer la quantité d'eau restant éventuellement dans le réservoir du pulvérisateur. Calculer le pourcentage du volume d'eau recueilli par rapport au volume d'eau pulvérisé.

4.4. Répéter cinq fois l'essai et calculer le pourcentage moyen de la quantité recueillie. Vérifier avant chaque essai que le plateau, le réservoir du pulvérisateur et le récipient de mesure sont secs.

5. Résultats

5.1. Le pourcentage moyen calculé au point 4.4 ne doit pas être inférieur à 85 %.

5.2. Si, dans une série de cinq essais, le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie présentent un écart de plus de 5 % par rapport au pourcentage moyen, la série de cinq essais doit être recommencée. Si, dans une deuxième série de cinq essais, le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie présentent à nouveau un écart de plus de 5 % par rapport au pourcentage moyen et si la valeur inférieure ne correspond pas à la prescription du point 5.1, la réception est refusée.

5.3. Lorsque la position verticale du dispositif influence les résultats obtenus, la procédure décrite aux points 4.1 à 4.4 doit être répétée dans les positions qui donnent le plus grand et le plus petit pourcentage d'eau recueillie; les prescriptions du point 5.2 restent applicables. La prescription du point 5.1 reste applicable pour l'indication des résultats de chaque essai.

Appendice 3 : fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE des dispositifs anti-projections

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies éventuellement jointes doivent être suffisamment détaillées. Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GENERALITES

0.1. Marque (raison sociale du constructeur) :

0.2. Type :

0.5. Nom et adresse du constructeur :

0.7. Dans le cas de composants ou entités techniques, emplacement et méthode d'apposition de la marque de réception CE :

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

1. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

1.1. Description technique du dispositif anti-projections présentant ses principes de fonctionnement physiques et l'essai auquel il doit être soumis.

1.2. Matériaux utilisés :

1.3. Dessin(s) suffisamment détaillé(s) et à l'échelle appropriée pour permettre l'identification du (ou des) dispositif(s). Le dessin doit indiquer l'espace réservé à la marque de réception CE :

Date

Signé

Appendice 4 :

(Modèle non repris pour des raisons techniques, voir M.B. du 09-05-2011, p. 26914)

CHAPITRE 3. - Prescriptions relatives à la réception CEE d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation des systèmes anti-projections

** DEMANDE DE RECEPTION*

1.1. La demande de réception CEE d'un type de véhicule en ce qui concerne l'installation de son système anti-projections doit être soumise par le constructeur du véhicule ou par son mandataire.

1.2. Elle doit être accompagnée des documents suivants, en triple exemplaire, et des renseignements indiqués ci-après :

1.2.1. Description technique du système anti-projections ainsi qu'un ou plusieurs dessins suffisamment détaillés à une échelle appropriée permettant l'identification.

1.3. Il doit être présenté au service technique chargé des essais de réception un véhicule représentatif

du type de véhicule à réceptionner, équipé de son système anti-projections.

** RECEPTION CEE*

2. Une fiche conforme au modèle figurant à l'appendice est jointe à la fiche de réception CEE.

** PRESCRIPTIONS GENERALES*

3. Essieux

3.1. Essieux relevables

Si un véhicule est équipé d'un ou de plusieurs essieux relevables, le système anti-projections doit couvrir toutes les roues lorsque l'essieu est abaissé et les roues en contact avec la route lorsque l'essieu est relevé.

3.2. Essieux autovirants

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un essieu autovirant, le système anti-projections doit satisfaire aux conditions applicables aux essieux équipés de roues non directrices s'il est monté sur la partie pivotante. S'il n'est pas monté sur cette partie, il doit satisfaire aux conditions applicables aux essieux équipés de roues directrices.

4. Position de la jupe extérieure

La distance " c " entre le plan longitudinal tangent au flanc externe du pneumatique, à l'exclusion de tout gonflement du pneumatique près du sol, et le bord interne de la jupe ne doit pas dépasser 100 mm (figures 1a et 1b du chapitre 5 de la présente annexe).

5. Etat du véhicule

Pour les vérifications des dispositions de la présente annexe, le véhicule doit se trouver dans les conditions suivantes :

a) il doit être à vide et les roues dirigées en ligne droite;

b) dans le cas des semi-remorques, les surfaces de chargement doivent se trouver à l'horizontale;

c) les pneumatiques doivent être gonflés à leur pression normale.

6. Système anti-projections

6.1. Les systèmes anti-projections doivent satisfaire aux spécifications figurant aux points 7 ou 9.

6.2. Les systèmes anti-projections des roues non directrices ou autodirectrices, couvertes par le plancher de la carrosserie ou par la partie inférieure de la surface de chargement, doivent satisfaire soit aux spécifications figurant aux points 7 ou 9, soit aux spécifications figurant au point 8.

** PRESCRIPTIONS PARTICULIERES*

7. Prescriptions concernant les systèmes anti-projections absorbeurs d'énergie pour essieux équipés de roues directrices ou autodirectrices ou non directrices

7.1. Garde-boue

7.1.1. Les garde-boue doivent recouvrir la zone située immédiatement au-dessus du ou des pneumatiques et devant et derrière ces derniers, et ce de la manière suivante :

a) dans le cas d'un essieu unique ou d'essieux multiples, le bord antérieur (C) doit se prolonger vers l'avant pour atteindre une ligne 0-Z où è (thêta) est égal au maximum à 45° au-dessus de l'horizontale. L'extrême bord postérieur (figure 2 du chapitre 5 de la présente annexe) doit se prolonger vers le bas de manière à ne pas se trouver à plus de 100 mm au-dessus d'une ligne horizontale passant par le centre de la roue;

b) dans le cas d'essieux multiples, l'angle è se rapporte uniquement à l'axe extrême supérieur et la prescription relative à la hauteur du bord extrême postérieur s'applique uniquement à l'essieu extrême postérieur;

c) le garde-boue doit avoir une largeur totale " q " (figure 1a du chapitre 5 de la présente annexe) au moins suffisante pour recouvrir la largeur du pneumatique " b " ou la largeur des deux pneumatiques " t " dans le cas de roues jumelées, compte tenu des extrêmes de l'ensemble pneu/roue précisés par le constructeur. Les dimensions " b " et " t " sont mesurées à hauteur du moyeu, à l'exclusion du marquage, des nervures, des bourrelets protecteurs, etc., existant sur le flanc des pneumatiques.

7.1.2. La face avant de la partie arrière du garde-boue doit être pourvue d'un dispositif anti-projections conforme aux spécifications du chapitre 2, appendice 1, de la présente annexe. Ce dispositif doit recouvrir l'intérieur du garde-boue jusqu'à une hauteur déterminée par une droite issue du centre de la

roue et formant un angle d'au moins 30° avec l'horizontale (figure 3).

7.1.3. Si les garde-boue consistent en plusieurs éléments, ceux-ci ne doivent présenter, une fois montés, aucune ouverture permettant la sortie de projections lorsque le véhicule est en mouvement. Cette condition est jugée remplie lorsque - tant en charge qu'à vide - dans toute la zone du garde-boue, un jet radial partant du centre de la roue vers l'extérieur heurte toujours un élément du système anti-projections, sur toute la largeur de la surface de roulement du pneumatique.

7.2. Jupes extérieures

7.2.1. Dans le cas d'un essieu unique, le bord inférieur de la jupe extérieure ne doit pas se situer au-delà des distances et des rayons mesurés à partir du centre de la roue, à l'exception des bords inférieurs qui peuvent être arrondis (figure 2 du chapitre 5 de la présente annexe) :

- suspension pneumatique :

a) Rv <= 1,5 R pour essieux équipés de roues directrices ou autodirectrices :

à partir du bord antérieur (vers l'avant du véhicule) (point C) jusqu'au bord postérieur (vers l'arrière du véhicule) (point A)

b) Rv <= 1,25 R pour essieux équipés de roues non directrices :

à partir du bord antérieur (point C) jusqu'au bord postérieur (point A)

- suspension mécanique :

a) cas ordinaire : Rv <= 1,8 R

b) roues non directrices pour véhicules dont la masse maximale en charge techniquement admissible est supérieure à 7,5 t : Rv <= 1,5

où R est le rayon du pneumatique monté sur le véhicule et Rv la distance radiale à laquelle se situe le bord inférieur de la jupe extérieure.

7.2.2. Dans le cas d'essieux multiples, les conditions énoncées au point 7.2.1 ne s'appliquent pas entre les plans verticaux transversaux passant par le centre des premier et dernier essieux où la jupe extérieure peut être droite afin d'assurer la continuité du système anti-projections (figure 4 du chapitre 5 de la présente annexe).

7.2.3. La distance entre le point le plus bas et le point le plus haut du système anti-projections (garde-boue et jupe extérieure), mesurée à n'importe quelle coupe transversale perpendiculaire au garde-boue (voir les figures 1b et 2 du chapitre 5 de la présente annexe), ne doit pas être inférieure à 45 mm à tous les points situés derrière une ligne verticale passant par le centre de la roue ou de la première roue en cas d'essieux multiples. La dimension de la jupe peut aller en diminuant devant cette ligne.

7.2.4. Aucune ouverture permettant la sortie de projections lorsque le véhicule est en mouvement ne doit exister dans les jupes extérieures ou entre les jupes extérieures et les autres parties des garde-boue.

7.2.5. Les jupes extérieures peuvent cependant ne pas respecter ponctuellement les prescriptions des points 7.2.3 et 7.2.4, lorsque la jupe extérieure est constituée de différents éléments pouvant être en mouvement les uns par rapport aux autres.

7.2.6. Les tracteurs pour semi-remorques à châssis surbaissé (définis au point 6.20 de la norme ISO 612 de 1978), notamment ceux dont la hauteur du pivot d'attelage par rapport au sol est au moins égale à 1 100 mm, peuvent être conçus de sorte à être dispensés des obligations visées aux points 7.1.1.a, 7.1.3 et 7.2.4. A cet égard, les garde-boue et les jupes peuvent ne pas couvrir la zone située immédiatement au-dessus des pneumatiques des essieux arrières lorsque ces tracteurs sont attelés à une semi-remorque, afin d'éviter la destruction du système anti-projections. Néanmoins, les garde-boue et jupes de ces véhicules doivent respecter les prescriptions des points précédents, dans des secteurs à plus de 60° de la ligne verticale passant à travers le centre de la roue, devant et derrière ces pneumatiques.

Ces véhicules doivent donc être conçus de façon à respecter les prescriptions figurant au premier paragraphe lorsqu'ils sont utilisés sans semi-remorque.

Afin de pouvoir se conformer à ces obligations, les garde-boue et les jupes peuvent, par exemple, comprendre une partie détachable.

7.3. Bavettes

7.3.1. La largeur de la bavette doit remplir la condition établie pour " q " au point 7.1.1. c), sauf lorsque la bavette se situe dans le garde-boue, auquel cas elle doit être au moins égale à la largeur de la

bande de contact du pneumatique.

La largeur de la partie de la bavette située en dessous du garde-boue doit respecter la condition énoncée dans le présent paragraphe avec une tolérance de 10 mm de chaque côté.

7.3.2. La bavette doit être placée dans un plan approximativement vertical.

7.3.3. La hauteur maximale du bord inférieur ne doit pas dépasser 200 mm (figure 3 du chapitre 5 de la présente annexe).

Cette distance est portée à 300 mm pour l'essieu situé le plus en arrière lorsque la distance radiale du bord inférieur de la jupe extérieure, Rv, ne dépasse pas les dimensions du rayon des pneumatiques montés sur les roues de cet essieu.

La hauteur maximale du bord inférieur de la bavette par rapport au sol peut être portée à 300 mm si le constructeur le juge techniquement approprié en ce qui concerne les caractéristiques de suspension.

7.3.4. La bavette ne doit pas se trouver à plus de 300 mm du bord extrême postérieur du pneumatique, mesuré horizontalement.

7.3.5. Dans le cas d'essieux multiples où la distance " d " entre les pneumatiques d'essieux adjacents est inférieure à 250 mm, seul le train de roues arrières doit être équipé de bavettes. Une bavette doit être fixée derrière chaque roue lorsque la distance " d " entre les pneumatiques d'essieux adjacents est supérieure ou égale à 250 mm (figure 4 du chapitre 5 de la présente annexe).

7.3.6. La bavette ne doit pas s'infléchir de plus de 100 mm vers l'arrière sous l'effet d'une force de 3 N par 100 mm de largeur de bavette, appliquée à une distance de 50 mm au-dessus du bord inférieur de la bavette.

7.3.7. Toute la surface avant de la partie de la bavette répondant aux dimensions minimales requises doit être munie d'un dispositif anti-projections conforme aux spécifications figurant au chapitre 2, appendice 1, de la présente annexe.

7.3.8. Aucune ouverture permettant la sortie de projections ne doit exister entre le bord inférieur arrière du garde-boue et la bavette.

7.3.9. Lorsque le dispositif anti-projections répond aux spécifications relatives aux bavettes (point 7.3), une bavette additionnelle n'est pas requise.

8. Prescriptions applicables aux systèmes anti-projections munis de dispositifs anti-projections absorbeurs d'énergie pour les essieux équipés de roues non directrices ou autodirectrices (voir point 6.2)

8.1. Garde-boue

8.1.1. Les garde-boue doivent couvrir la zone immédiatement supérieure du ou des pneumatiques. Les extrémités avant et arrière doivent s'étendre au moins jusqu'au plan horizontal tangent au bord supérieur du ou des pneumatiques (figure 5).

Toutefois, l'extrémité arrière peut être remplacée par la bavette; dans ce cas, celle-ci doit s'étendre jusqu'à la partie supérieure du garde-boue (ou de l'élément équivalent).

8.1.2. Toute la partie interne arrière du garde-boue doit être installée avec un dispositif anti-projections répondant aux prescriptions du chapitre 2, appendice 1, de la présente annexe.

8.2. Jupes extérieures

8.2.1. Dans le cas d'essieux uniques ou d'essieux multiples dont la distance entre les pneumatiques adjacents est supérieure ou égale à 250 mm, la jupe extérieure doit couvrir la surface allant de la partie basse de la partie supérieure du garde-boue jusqu'à une droite formée par la tangente au bord supérieur du ou des pneumatiques et entre le plan vertical formé par la tangente à l'avant du ou des pneumatiques et du garde-boue ou de la bavette située derrière la ou les roues (figure 5 b). Dans le cas d'essieux multiples, une jupe extérieure doit être placée sur chaque roue.

8.2.2. Aucune ouverture permettant la sortie de projections ne doit exister entre la jupe extérieure et la partie inférieure du garde-boue.

8.2.3. Lorsque les bavettes ne sont pas installées derrière chaque roue (voir point 7.3.5), la jupe extérieure doit être ininterrompue du bord externe de la bavette au plan vertical tangent au point le plus en avant du pneumatique (voir figure 5 a) du premier essieu.

8.2.4. La totalité de la face interne de la jupe extérieure, dont la hauteur ne doit pas être inférieure à 100 mm, doit être pourvue d'un dispositif anti-projections absorbeur d'énergie conforme aux

prescriptions du chapitre 2 de la présente annexe.

8.3. Bavettes

Les bavettes doivent s'étendre jusqu'à la partie inférieure du garde-boue et être conformes aux prescriptions des points 7.3.1 à 7.3.9.

9. Prescriptions applicables aux systèmes anti-projections munis de dispositifs anti-projections séparateurs air/eau pour les essieux à roues directrices ou autodirectrices ou non directrices

9.1. Garde-boue

9.1.1. Les garde-boue doivent être conformes aux prescriptions du point 7.1.1. c).

9.1.2. Les garde-boue pour essieu unique ou essieux multiples dont la distance entre les pneus d'essieux adjacents dépasse 300 mm doivent également être conformes aux prescriptions du point 7.1.1. a).

9.1.3. Dans le cas d'essieux multiples dont la distance entre les pneus d'essieux adjacents ne dépasse pas 300 mm, les garde-boue doivent être également conformes au modèle présenté à la figure 7.

9.2. Jupes extérieures

9.2.1. Les bords inférieurs des jupes extérieures doivent être munis de dispositifs anti-projections séparateurs air/eau conformes aux prescriptions du chapitre 2 de la présente annexe.

9.2.2. Dans les cas d'un essieu unique ou d'essieux multiples dont la distance entre les pneumatiques d'essieux adjacents excède 300 mm, le bord inférieur du dispositif anti-projections dont est pourvue la jupe extérieure doit avoir au maximum les dimensions et les rayons suivants à compter du centre de la roue (figures 6 et 7).

a) Essieux équipés de roues directrices ou autodirectrices : Rv <= 1,05 R

à partir du bord antérieur (vers l'avant du véhicule) (point C à 30°) jusqu'au bord postérieur (vers l'arrière du véhicule) (point A à 100 mm)

b) Essieux équipés de roues non directrices : Rv <= 1,00 R

à partir du bord antérieur (point C à 20°) jusqu'au bord postérieur (point A à 100 mm)

où R est le rayon du pneumatique monté sur le véhicule et Rv la distance radiale à partir de l'extrémité inférieure de la jupe extérieure au centre de la roue.

9.2.3. Dans le cas d'essieux multiples dont la distance entre les pneumatiques d'essieux adjacents n'excède pas 300 mm, les jupes extérieures situées dans les espaces entre les essieux doivent suivre le tracé spécifié au point 9.1.3 et doivent se prolonger vers le bas, de manière à ne pas se trouver à plus de 100 mm au-dessus d'une droite horizontale passant par le centre des roues (voir figure 7).

9.2.4. La hauteur de la jupe extérieure ne doit pas être inférieure à 45 mm derrière une droite verticale passant par le centre de la roue. La hauteur de la jupe peut aller en diminuant devant cette ligne par le centre de la roue.

9.2.5. Aucune ouverture permettant la sortie de projections ne doit exister dans les jupes extérieures ou entre les jupes extérieures et les garde-boue.

9.3. Bavettes

9.3.1. Les bavettes doivent être :

a) conformes au point 7.3 (figure 3) ou

b) conformes aux points 7.3.1, 7.3.2, 7.3.5, 7.3.8 et 9.3.2 (figure 6).

9.3.2. Les dispositifs anti-projections répondant aux spécifications du chapitre 2, appendice 2, de la présente annexe doivent être fixés aux bavettes prévues au point 9.3.1 b), au moins le long du côté entier.

9.3.2.1. Le bord inférieur du dispositif anti-projections doit se situer à une hauteur n'excédant pas 200 mm à partir du sol. La hauteur maximale du bord inférieur de la bavette par rapport au sol peut être portée à 300 mm si le constructeur le juge techniquement approprié en ce qui concerne les caractéristiques de suspension.

9.3.2.2. Le dispositif anti-projections doit avoir une hauteur minimale de 100 mm.

9.3.2.3. La bavette visée au point 9.3.1. b), à l'exclusion de la partie inférieure comprenant le dispositif anti-projections, ne doit pas s'infléchir de plus de 100 mm vers l'arrière sous l'effet d'une force de 3 N par 100 mm de largeur de bavette, mesurée à l'intersection de la bavette avec le dispositif anti-projections dans sa position d'exercice, appliquée à une distance de 50 mm au-dessus du bord inférieur de la bavette.

9.3.3. La bavette ne doit pas se trouver à plus de 200 mm de l'extrême bord postérieur du pneumatique,

mesuré horizontalement.

10. Dans le cas d'essieux multiples, le système anti-projections équipant l'essieu qui n'est pas le plus en arrière peut ne pas recouvrir toute la largeur du pneumatique lorsqu'il y a possibilité d'interférence entre le système anti-projections et la structure des essieux ou de sa suspension, ou du boggie.

Appendice 1 : fiche de renseignements n°... relative à la réception CE d'un véhicule en ce qui concerne les systèmes antiprojections

(Pour les notes explicatives, se référer à l'annexe 23 du présent arrêté).

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies, éventuellement jointes, doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0. GENERALITES

0.1. Marque (raison sociale du constructeur) :

0.2. Type :

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (si disponible) :

0.3. Moyens d'identification du type, s'il figure sur le véhicule (b)

0.3.1. Emplacement du marquage :

0.4. Catégorie (c) :

0.5. Nom et adresse du constructeur :

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

1. CARACTERISTIQUES GENERALES DE CONSTRUCTION DU VEHICULE

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

1.3. Nombre d'essieux et de roues :

1.3.1. Nombre et emplacement des essieux à roues jumelées :

1.3.2. Nombre et emplacement des essieux directeurs

2. MASSES ET DIMENSIONS (f) (g)

(kg et mm) (éventuellement référence aux croquis)

2.1. Empattement(s) (à pleine charge) (g) (l) :

2.6. Masse du véhicule en ordre de marche (maximum et minimum pour chaque variante) Masse du véhicule carrossé et, s'il s'agit d'un véhicule tracteur d'une catégorie autre que M1, avec dispositif d'attelage, s'il est monté par le constructeur, en ordre de marche, ou masse du châssis ou du châssis avec cabine, sans la carrosserie ni/ou le dispositif d'attelage si le constructeur ne monte pas la carrosserie ni /ou le dispositif d'attelage (avec liquides, outillage, roue de secours, le cas échéant, conducteur et, pour les autobus et autocars, convoyeur si un siège est prévu pour lui dans le véhicule) (h) (masse maximale et masse minimale pour chaque variante) :

2.6.1. Répartition de cette masse entre les essieux, et, dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la charge au point d'attelage (masse maximale et masse minimale pour chaque variante) :

2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur (i) (3) :

9. CARROSSERIE

9.20. Système antiprojections

9.20.0. Présence : oui/non/incomplète (1)

9.20.1. Description succincte du véhicule en ce qui concerne son système anti-projections et ses composants :

9.20.2. Dessins détaillés du système anti-projections et de son emplacement sur le véhicule, avec indication des dimensions visées aux figures du chapitre 5 de la présente annexe, en tenant compte des combinaisons pneumatiques/ roues extrêmes :

9.20.3. Numéro(s) de réception du ou des système(s) anti-projections, le cas échéant :

Date, dossier

---

(1) Il convient d'utiliser la fiche de renseignements figurant à l'annexe II de la Directive 78/549/CEE pour les véhicules des catégories N1 et N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible ne dépasse pas 7,5 tonnes et qui bénéficient de la dérogation prévue au point 0.1 du chapitre 3 de la présente annexe.

Appendice 2 :

(Modèle non repris pour des raisons techniques, voir M.B. du 09-05-2011, p. 26919)

CHAPITRE 4. - Conformité de la production - arrêt de la production

1. Conformité de la production

1.1. Tout dispositif anti-projections portant la marque d'homologation CEE doit être conforme au type homologué. Les autorités ayant accordé la marque CEE conservent un échantillon pouvant être utilisé, avec la fiche d'homologation CEE, pour vérifier si les dispositifs commercialisés portant la marque d'homologation CEE satisfont aux conditions voulues.

1.2. Tout type de dispositif est défini par le modèle et les documents descriptifs présentés au moment de la demande d'homologation CEE. Les dispositifs dont les caractéristiques sont identiques à celles du dispositif modèle et dont les autres composantes ne diffèrent pas de celles du modèle, sauf en ce qui concerne des variantes n'affectant en rien les propriétés auxquelles il est fait référence dans le présent chapitre, peuvent être considérés comme faisant partie du même type.

1.3. Le fabricant effectue des contrôles de routine afin de garantir la conformité de la production au type homologué.

A cet effet, le fabricant doit :

- disposer d'un laboratoire équipé de façon à permettre de procéder aux essais essentiels ou

- faire procéder aux essais de conformité de la production par un laboratoire agréé.

Les résultats des contrôles de conformité de la production sont mis à la disposition des autorités compétentes pendant une année au moins.

1.4. En outre, les autorités compétentes peuvent effectuer des contrôles par sondage.

1.5. La conformité de la production au type de dispositif homologué est contrôlée dans les conditions et conformément aux méthodes prévues au chapitre 2 de la présente annexe.

A la demande des autorités ayant accordé l'homologation, les fabricants mettent à la disposition de celles-ci, à des fins d'essais ou de contrôles de conformité, les dispositifs du type précédemment homologué.

1.6. Il y a conformité de production si, sur dix échantillons choisis au hasard, neuf sont conformes aux prescriptions figurant au point 4 des appendices 1 et 2 du chapitre 2 de la présente annexe.

1.7. Si la condition du point 1.6 n'est pas remplie, on examine un nouvel échantillon de dix unités choisies au hasard.

La moyenne de toutes les mesures doit satisfaire aux spécifications figurant au point 4 des appendices 1 et 2 du chapitre 2 de la présente annexe et aucune mesure individuelle ne doit être inférieure à 95 % de ces spécifications.

2. Arrêt de la production

Si le détenteur de l'homologation CEE arrête la production, il en informe immédiatement le Ministre compétent ou son délégué.

CHAPITRE 5. - Figures

Indisponible

(AR du 28 avril 2011, art. 3)

Annexe 14.

Equivalence entre certaines suspensions non pneumatiques et les suspensions pneumatiques pour l'essieu moteur ou les essieux moteurs du véhicule.

Pour être reconnue équivalente à une suspension pneumatique, une suspension doit répondre aux critères suivants :

1. lorsque la masse suspendue sur un essieu moteur ou un essieu couplé subit de manière passagère une oscillation verticale libre de faible fréquence, la fréquence et l'amortissement, mesurés lorsque le dispositif de suspension supporte la charge maximale, doivent se situer dans les limites définies aux points 2 à 5;

2. chaque essieu doit être équipé d'amortisseurs hydrauliques. Sur les essieux tandems, les amortisseurs hydrauliques doivent être positionnés de façon à réduire à un minimum l'oscillation des essieux couplés;

3. le facteur d'amortissement moyen D doit être supérieur à 20 % de l'amortissement critique pour une suspension équipee d'amortisseurs hydrauliques en état de fonctionnement normal;

4. le niveau maximal d'amortissement de la suspension, après dépose ou neutralisation de tous les amortisseurs hydrauliques, ne doit pas dépasser 50 % du facteur d'amortissement moyen D;

5. la fréquence maximale de la masse suspendue sur l'essieu moteur ou l'essieu couplé lors d'une oscillation verticale libre et passagère ne doit pas dépasser 2 Hz.

La fréquence et l'amortissement de la suspension sont définis au point A. Les procédures d'essai pour le mesurage de la fréquence et de l'amortissement sont décrites au point B.

A) Définition de la fréquence et de l'amortissement.

Dans cette définition, il est supposé une masse suspendue M (kg) sur un essieu moteur ou couplé. Celui-ci présente, entre le revêtement routier et la masse suspendue, une raideur verticale totale de K newtons /mètre (N/m) et un coefficient d'amortissement total de C newtons/mètre par seconde (N/ms).

Z étant égal au déplacement vertical de la masse suspendue. L'équation de mouvement de l'oscillation libre de la masse suspendue est la suivante :

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + Kz = 0$$

La fréquence de l'oscillation de la masse suspendue F (rad/sec) est :

$$F = \text{racine carree de } \left(\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}\right)$$

L'amortissement est critique lorsque C = Co,

où :

Co = 2 racine carrée de (KM).

Le facteur d'amortissement en tant que fraction de l'amortissement critique est de C/C0.

Lors de l'oscillation libre et passagère de la masse suspendue, le mouvement vertical de la masse suivra une courbe sinusoïdale écrasée (figure 2). On peut évaluer la fréquence en mesurant le temps aussi longtemps que les cycles d'oscillation sont observables. On peut évaluer l'amortissement en mesurant la hauteur des pics d'oscillation successifs qui se produisent dans la même direction. En supposant que les amplitudes des pics des premier et second cycles d'oscillation soient A1 et A2, le facteur d'amortissement D est :

$$D = \frac{C}{Co} = \frac{1}{2Pi} \ln \frac{A1}{A2}$$

" ln " étant le logarithme naturel du coefficient d'amplitude.

B) Procédure d'essai.

Pour établir expérimentalement le facteur d'amortissement D, le facteur d'amortissement après dépose des amortisseurs hydrauliques et la fréquence F de la suspension, le véhicule chargé doit :

a) soit descendre à faible vitesse (5 km/h + 1 km/h) une marche de 80 mm présentant le profil indiqué à la figure 1. L'oscillation passagère a analyser sur le plan de la fréquence et de l'amortissement se produit après que les roues de l'essieu moteur ont quitté la marche;

b) soit être écrasé par le châssis de manière que la charge de l'essieu moteur atteigne une fois et demie sa valeur statique maximale. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante;

c) soit être relevé par le châssis de manière que la masse suspendue s'élève à 80 mm de l'essieu moteur. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante;

d) soit être soumis à d'autres procédures dans la mesure où leur équivalence aura été démontrée par le constructeur à la satisfaction du service technique.

Le véhicule doit être équipé d'un transducteur de déplacement vertical monté entre l'essieu moteur et le châssis, immédiatement au-dessus de l'essieu moteur. La lecture de la trace permet, d'une part, de mesurer le temps qui s'est écoulé entre les pics de la première et de la seconde compression afin d'obtenir la fréquence F et, d'autre part, de mesurer le coefficient d'amplitude afin d'obtenir l'amortissement. Pour les essieux moteurs doubles, il convient de monter des transducteurs entre chaque essieu moteur et le châssis se trouvant immédiatement au-dessus.

Figure 1. - Marche pour tests de suspension.

Indisponible

Figure 2. - Réponse d'amortissement transitoire.

Indisponible

(AR du 15 décembre 1998, art. 22)

(Annexe 15 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de Points de contrôle.

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées

A. Généralités

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler. Elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l’ état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l’équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d’environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l’adaptation du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l’application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées et

acceptées par le Service public Wallonie Mobilité et Infrastructures tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix dans la colonne « élément » du tableau au point C, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les causes de la défaillance ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié.

B. Étendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

C. Contenu et méthode de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

La liste des défaillances n'est pas exhaustive. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	**Méthode**	**Causes de la défaillance**	**Éva**
			Mi

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation (si prévues par les exigences[1])	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée (s), elle(s) risque(nt) de tomber. b) Inscription manquante ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule. c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

1.1. État mécanique et fonctionnement

1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré. b) Usure fortement avancée ou jeu.	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.	X
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport	

		aux exigences[1]. c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.	X
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied,	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau	X

soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)		du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.	
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite. c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite. d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.	X X X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite. b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant. c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.	X X
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas. b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre. d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.	 X

		Pas de liquide de frein visible.	
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.	
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques).	
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).	
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.	
		Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d' étanchéité.	
		d) Conduites mal placées.	X
		Risques d'endommagement.	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.	
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).	
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.	
		Câble altéré.	
		e) Flexibles poreux.	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte).	

		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible). b) Garnitures ou disques encrassés par de l' huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites. c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé. b) Tambours ou disques encrassés par de l' huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites. c) Absence de tambour ou de disque. d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites. b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites. c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.

		Performances de freinage réduites.	
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).	
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.	
		b) Mauvais réglage de la liaison.	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.	
		d) Valve manquante (si requise).	
		e) Plaque signalétique manquante.	X
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.	
		b) Levier défectueux.	
		c) Mauvais montage ou remontage.	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.	

1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.	
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.	
		d) Modification dangereuse d'un élément[3]. Performances de freinage réduites.	
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.	
1.2. Performances et efficacité du frein de service			
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.	
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.	
		c) Freinage non modérable (broutement).	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue	

		complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes sont contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route sont réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ([1]) : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : — catégorie M_1 : 58 % — catégories M_2 et M_3 : 50 % — catégorie N_1 : 50 % — catégories N_2 et N_3 : 50 % — catégories O_2, O_3 et O_4 : • pour les semi-remorques : 45 % ([2]) • pour les semi-remorques plateaux : 50 % 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : — catégories M_1, M_2 et M_3 : 50 % ([3]) — catégorie N_1 : 45 % — catégories N_2 et N_3 : 43 % ([4]) — catégories O_2, O_3 et O_4 : 40 % ([5]) 3. Autres catégories Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.

	la méthode indiquée au point 1.2.1.	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d' essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l' effort maximal de l'autre roue, en cas d' essieu directeur. c) Freinage non modérable (broutement).
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (6) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d' un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l' essai.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.5. Performance du système de freinage d' endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d' alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.

		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.	
		d) Câblage endommagé.	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.	
		f) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d' alerte.	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.	
		c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.	
		Risque imminent de défaillance.	
2. DIRECTION			
2.1. État mécanique			
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.	
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction.	

	volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.	
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.	
		Fixations gravement affectées.	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés.	
		Fixations gravement affectées.	
		d) Boîtier de direction fêlé.	
		Stabilité ou fixation du boîtier affectée.	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.	
		Jeu excessif ou risque de dissociation.	
		b) Usure excessive des articulations.	
		Risque très grave de détachement.	
		a) Fêlure ou déformation d'un élément.	
		Fonctionnement affecté.	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).	
		f) Modification présentant un risque[3].	
		Fonctionnement affecté.	
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X
		Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.	

	hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.	
		f) Modification présentant un risque[3]. Direction touchée.	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.	
2.2. Volant, colonne et guidon			
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant /guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.	
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.	
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.	
2.2.2. Colonne /fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.	

	la colonne et pousser le volant /guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne. c) Raccord souple détérioré. d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement. e) Modification présentant un risque[3].	
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences[1]). Sécurité de la direction compromise.	
2.4. Parallélisme (X)[2]	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile[1]. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée.	X
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré. b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée. c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.	
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l' EPS fait état d'une défaillance du système.	

	de l'interface électronique du véhicule.		
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l' angle des roues. Direction affectée. c) L'assistance ne fonctionne pas. d) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
3. VISIBILITÉ			
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences[1] (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences[1] (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X

		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé. c) Champ de vision nécessaire non couvert.	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences[1]. b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X
3.6. Système de désembuage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE			
4.1. Phares			
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X
		Lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite.	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences[1].	
		b) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	

4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l' interface électronique du véhicule.	a. Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1] (nombre de feux allumés en même temps).	X
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant. b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé. c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
4.1.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l' intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur. c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour			
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse.	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	

		Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés. b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	
4.2.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l' intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X
4.3. Feux stop			
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d' influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l' interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	
		c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
		d) Les fonctions du voyant du frein de	

		secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.	
4.3.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse			
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérante.	X
4.4.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[1] (plus de 25 % de différence).	X
4.5. Feux de brouillard avant et arrière			
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'	X

		éblouissement.	
4.5.2. Réglage (X)[2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérante.	X
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	
4.6. Feu de marche arrière			
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X
		b) Glace défectueuse.	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière			
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X
		c) Mauvaise fixation du feu.	X

		Très grand risque de chute.	
4.7.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière			
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé.	X
		Catadioptre touché.	
		b. Mauvaise fixation du catadioptre.	X
		Risque de chute.	
4.8.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[1].	X
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage			
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.	X
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	
4.9.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[1].	X
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes.	X
		Douille mal attachée.	
		b) Isolation endommagée ou détériorée.	X
		Risque de court-circuit.	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.	
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.	
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage.	X
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	
		Câblage risquant de toucher des pièces	

		chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	
		b) Câblage légèrement détérioré.	X
		Câblage fortement détérioré.	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X
		Risque de court-circuit.	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	
4.12. Feux catadioptres obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1].	X
		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[1].	X
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X
		Très grand risque de chute.	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation.	X
		Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	
		b) Manque d'étanchéité.	X
		Perte de substances dangereuses.	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).	

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.
		c) Modification présentant un risque[3]. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d' essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction.
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué.

	ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d' essieu.	Risque de surchauffe ; risque de destruction.
5.2. Roues et pneus		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière. b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure. b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable. c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée. d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences[1] et nuisant à la sécurité routière.
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d' une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences[1] et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite. b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées. c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même

		essieu. d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.	
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences[1].	
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences[1]. Couche de protection de la corde affectée.	
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X
5.3. Suspensions			
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.	
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.	
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.	
		d) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.	
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant	a) Mauvaise attache des amortisseurs au	X

	placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X)2	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé. c) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.	
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.	

		c) Fuite audible dans le système.	

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.	
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.	
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.	
		Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.	
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.	
		Résistance insuffisante des pièces.	
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.	
		Risque pour la santé des passagers.	
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL /GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.	
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.	
		Risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.	
		c) Conduites abrasées.	X
		Conduites endommagées.	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).	
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.	

		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse[1].	
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences[1].	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X
		b) Support fêlé ou mal fixé.	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.	
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et /ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).	
		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée. c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute. d) Absence ou mauvais fonctionnement d' un dispositif de sécurité. e) Témoin d'accouplement inopérant.	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation). g) Modification présentant un risque[3] (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque[3] (pièces principales). h) Accouplement trop faible.	X

6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière. b) Usure excessive des roulements de l' arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure. c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure. d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure. g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. X Capuchon antipoussière manquant ou fêlé. h) Modification illégale de la transmission.
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n' étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.
6.1.9. Performance du moteur (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l' interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement. b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable. b) Montant mal fixé.

		Stabilité compromise. c) Entrée de fumées du moteur ou d' échappement. Risque pour la santé des passagers. d) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière. d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.	
6.2.3. Porte et poignées de	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes). c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.	

		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences[1].	X
		Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.	
		Sécurité compromise.	
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X
		Stabilité insuffisante.	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences[1].	X
		Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	
		c) Équipement hydraulique non étanche.	X
		Perte excessive de substances dangereuses.	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	X
		Risque de blessures ; risque de chute.	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X
		Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	
		c) Non conformes aux exigences[1].	X
		Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement	

		rouillée. b) Non conforme aux exigences[1]. c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. b) Non conformes aux exigences[1].
7. AUTRE MATÉRIEL		
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue		
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture de sécurité endommagée. X Coupure ou signes de distension. c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences[1]. d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.

7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
7.2. Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel.	a) Manquant.	
		b) Non conforme aux exigences[1].	X
		Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X
		b) Défectueux.	
		Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)[2]	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X
		b) Non conformes aux exigences[1].	X
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences[1].	X
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement.	X
		Totalement inopérant.	
		b) Commande mal fixée.	X
		c) Non conformes aux exigences[1].	X
		Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un	a) Non conforme aux exigences[1].	X

	essai sur route, ou par des moyens électroniques.	Manquant (si requis).	
		b) Fonctionnement altéré.	X
		Totalement inopérant.	
		c) Éclairage insuffisant.	X
		Totalement dépourvu d'éclairage.	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences[1].	
		b) Dispositif inopérant.	
		c) Scellés défectueux ou manquants.	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.	
		e) Altération ou manipulation évidente.	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d' étalonnage.	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences[1].	
		b) Dispositif manifestement inopérant.	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).	
		d) Scellés défectueux ou manquants.	
		e) Plaque manquante ou illisible.	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d' étalonnage.	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)2	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l' interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.	
		b) Manifestement inopérant.	
7.12. Contrôle électronique de	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l' interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.	

stabilité (ESC) (si monté/exigé)			
		b) Câblage endommagé.	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l' ESC fait état d'une défaillance du système.	
		f) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)			
7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d' une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant	
		b) Version du logiciel incorrecte	X
		c) Codage du système incorrect	X
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d' une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X
		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X
		e) Défaillance du signal GPS	X
		f) Composants audio non connectés	X
		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X
		h) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule	X
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété,	a) Ensemble minimal de données (MSD)	X

	lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	incorrect b) Mauvais fonctionnement des composants audio	X
8. NUISANCES			
8.1. Bruit			
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences[1]. b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.	
8.2. Emissions à l'échappement			
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé			
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ([7]) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[1] ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur. b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : i. pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1] ;	

	applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ([7]) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[1] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[1]. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	ii. pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % ([7]) — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1]. c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur. d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
8.2.2. Emissions des moteurs à allumage par compression		
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ([8]) : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences[1], l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.

recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.
— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ([9]) :
mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l' alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[1].

Mise en condition du véhicule :
1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.
2. Exigences concernant la mise en condition:

i. le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température

normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement ;

ii. le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[1] n' autorisent pas le recours à des valeurs de référence :

— pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m^{-1}

— pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m^{-1}, ou

— pour les véhicules indiqués dans les exigences[1] ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences[1] : 1,5 m^{-1} (10) ou 0,7 m^{-1} (11)

Procédure d'essai :

1. 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.

2. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non

brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.

3. 3. À chaque cycle d' accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l' alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3.

4. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s' écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs

		mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.	
		5. 5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d' accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d' accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.	
8.2.2.3. Emissions de particules. Ces dispositions sont applicables aux véhicules des catégories M1 et N1 immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir du le 1er janvier 2013.	Mesure de la concentration volumétrique des particules dans les gaz d'échappement à l'aide d' un compteur de particules. La mesure est effectuée à la sortie du tuyau d'échappement, moteur au régime de ralenti, vitesse au point mort et pédale d' embrayage non relâchée.	a) Les émissions de particules sont comprises entre 250.000 et 1.000.000 particules/cm³.	X
		b) Les émissions de particules sont supérieures à 1.000.000 particules/cm³.	
	3. Suppression des interférences électromagnétiques		
8.3.1. Interférences radio (X)[2]		Une des exigences applicables[1] n'est pas satisfaite.	X
	4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que	

		de l'eau susceptible de porter atteinte à l' environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.	

9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS I M3

9.1. Portes

9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X
		c) Commande d'urgence défectueuse.	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.	
		e) Non conformes aux exigences[1]. Largeur de porte insuffisante.	X
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X
		d) Non conformes aux exigences[1]. Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X)2	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X
		b) Émission de gaz toxiques ou d' échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.	
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).	

9.3. Système de ventilation et de chauffage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.	X
9.4. Sièges			
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences[1]. Risque de blessures.	X X
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences[1]. Totalement inopérants.	X
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables. c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur ou espace insuffisant.	 X X
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X X
9.8. Système de	Contrôle visuel et vérification du	Système défectueux.	X

communication avec les voyageurs (X)[2]	fonctionnement.	Totalement inopérant.	
9.9. Inscriptions (X)[2]	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X
		b) Non conformes aux exigences[1].	X
		Informations erronées.	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)[2]			
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences[1] concernant cette forme de transport.	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].	X
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)2			
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	X
		Sécurité compromise.	
		b) Mauvais état.	X
		Stabilité compromise ; risque de blessures.	
		c) Commande(s) défectueuse(s).	X
		Sécurité compromise.	
		d) Avertisseur(s) défectueux.	X
		Totalement inopérant(s).	
		e) Non conformes aux exigences[1].	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux.	X
		Sécurité compromise.	
		b) Mauvais état.	X
		Stabilité compromise ; risque de blessures.	
		c) Commande(s) défectueuse(s).	X
		Sécurité compromise.	
		d) Non conformes aux exigences[1].	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].	

9.12. Autres équipements spéciaux (X)[2]

9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences[1].	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.	
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences[1].	X
		Risque de blessures.	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences[1].	X
		Sécurité de la conduite affectée.	

([1]) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

([2]) 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1 er janvier 2012.

([3]) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1 er octobre 1991.

([4]) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

([5]) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

([6]) Exemple : 2,5 m/s2 pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois avant le 1 er janvier 2012.

([7]) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

([8]) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

([9]) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

([10]) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1 er juillet 2008.

([11]) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

1 Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

2 Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier

mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

3 On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement. »

- AGW du 10 mars 2022, art.2)

Annexe 26 : une partie VII est ajoutée.

Annexe 41 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de Points de contrôle.

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées pour le contrôle non périodique mentionné à l'article 23 *sexies* paragraphe 1 er, 3°

A. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler. Elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l' état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés aux points C et D ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées et acceptées par le Service Public Wallonie Mobilité et Infrastructures tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix dans la colonne « élément » du tableau au point C, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié.

B. Etendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

C. Contenu et méthode de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les « causes de défaillance » sont des exemples de défaillances qui sont appliquées. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	**Méthode**	**Causes de la défaillance**	**Éva**
			Mi
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE			
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences [1])	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée (s), elle(s) risque(nt) de tomber. b) Inscription manquante ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.	
0.2. Numéro de identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule. c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE			

1.1. État mécanique et fonctionnement			
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré. b) Usure fortement avancée ou jeu.	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.	X
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences[1]. c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de	

		la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.	X
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite. c) Étanchéité insuffisante.	X X

		Fonctionnalité réduite. d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.	
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.	
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.	
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.	
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).	

		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d' étanchéité.	
		d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.	
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.	
		e) Flexibles poreux.	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).	
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l' huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.	
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.	
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l' huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.	
		c) Absence de tambour ou de disque.	

		d) Plateau mal fixé.	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites. b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites. c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites. d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure. e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement). f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse. b) Mauvais réglage de la liaison.	

		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante. d) Valve manquante (si requise). e) Plaque signalétique manquante.	 X
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. b) Levier défectueux. c) Mauvais montage ou remontage.	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite. b) Système manifestement défectueux ou manquant.	X
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.	
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites. b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Modification dangereuse d'un élément[3]. Performances de freinage réduites.	 X
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes. b) Endommagées.	 X

		Inutilisables ou non étanches.
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur. c) Freinage non modérable (broutement). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes sont contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ([1]) : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : — catégorie M_1 : 58 % — catégories M_2 et M_3 : 50 % — catégorie N_1 : 50 % — catégories N_2 et N_3 : 50 % — catégories O_2, O_3 et O_4 : • pour les semi-remorques : 45 % ([2]) • pour les semi-remorques plateaux : 50 %

	Les essais sur route sont réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : — catégories M_1, M_2 et M_3 : 50 % ([3]) — catégorie N_1 : 45 % — catégories N_2 et N_3 : 43 % ([4]) — catégories O_2, O_3 et O_4 : 40 % ([5]) 3. Autres catégories Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d' essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l' effort maximal de l'autre roue, en cas d' essieu directeur. c) Freinage non modérable (broutement).
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (6) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.

		Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. d) Câblage endommagé. e) Autres composants manquants ou endommagés. f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Le système signale une défaillance via l'

		interface électronique du véhicule.	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.	
2. DIRECTION			
2.1. État mécanique			
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.	
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.	
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.	
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.	
		b) Usure excessive des articulations.	

	détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	Risque très grave de détachement.	
		a) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).	
		f) Modification présentant un risque[3]. Fonctionnement affecté.	
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.	
		f) Modification présentant un risque[3]. Direction touchée.	
		g) Endommagement ou corrosion excessive	

		de câbles ou de flexibles. Direction touchée.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant /guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.
2.2.2. Colonne /fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant /guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.
		c) Raccord souple détérioré.
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.
		e) Modification présentant un risque[3].
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne

	élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences[1]). Sécurité de la direction compromise.	
2.4. Parallélisme (X)[2]	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile[1]. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée.	X
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré. b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée. c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.	
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée. c) L'assistance ne fonctionne pas. d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
3. VISIBILITÉ			
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les	X

		essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences[1] (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences[1] (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences[1].	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	
3.5. Lave-glace du pare-	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X

3.6. Système de désembuage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares

4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite.	X
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X
		c) Mauvaise fixation du feu.	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences[1].	
		b) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l' interface électronique du véhicule.	a. Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1] (nombre de feux allumés en même temps).	X
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	
		c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
4.1.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].	
		b) Présence de produits sur la glace ou la	

		source lumineuse qui réduit manifestement l' intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.	
		c) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour			
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	
		b) Glace défectueuse.	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés. b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	
4.2.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l' intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X

4.3. Feux stop

4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.	
4.3.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X

4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X

		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	 X
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérante.	X
4.4.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[1] (plus de 25 % de différence).	X
4.5. Feux de brouillard avant et arrière			
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent. b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X X X
4.5.2. Réglage (X)[2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérante.	X
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	
4.6. Feu de marche arrière			

4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X
		b) Glace défectueuse.	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière			
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X
4.7.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière			
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé.	X
		Catadioptre touché. b. Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X
4.8.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[1].	X

		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage			
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.	X
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	
4.9.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[1].	X
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes.	X
		Douille mal attachée.	
		b) Isolation endommagée ou détériorée.	X
		Risque de court-circuit.	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.	
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.	
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage.	X
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	
		b) Câblage légèrement détérioré.	X
		Câblage fortement détérioré.	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X
		Risque de court-circuit.	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1].	X

		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[1].	X
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l' avant ou de lumière blanche à l'arrière.	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X
		Très grand risque de chute.	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation.	X
		Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	
		b) Manque d'étanchéité.	X
		Perte de substances dangereuses.	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).	

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.	
		b) Mauvaise fixation au véhicule.	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.	
		c) Modification présentant un risque[3].	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.	

5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d' essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d' essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction.
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.
5.2. Roues et pneus		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.
		b) Moyeu usé ou endommagé.

		Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.	
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.	
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.	
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.	
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences[1] et nuisant à la sécurité routière.	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences[1] et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.	
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.	
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences[1].	
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X
		g) Pneumatiques retaillés non conformes	

		aux exigences[1]. Couche de protection de la corde affectée.	
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X
5.3. Suspensions			
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.	
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.	
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.	
		d) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.	
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X)2	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	

	recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.		
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé. c) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.	
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté. c) Fuite audible dans le système.	

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.	
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.	

		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.	
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.	
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL /GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.	
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.	
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).	
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.	
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse[1].	
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.	
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences[1].	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X
		b) Support fêlé ou mal fixé.	

		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.	
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et /ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).	
		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée. c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute. d) Absence ou mauvais fonctionnement d' un dispositif de sécurité. e) Témoin d'accouplement inopérant.	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation). g) Modification présentant un risque[3] (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque[3] (pièces principales). h) Accouplement trop faible.	X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière. b) Usure excessive des roulements de l' arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure. c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure. d) Raccords flexibles détériorés.	

		Très grand risque de jeu ou de fissure. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure. g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé. h) Modification illégale de la transmission.	X
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.	
6.1.9. Performance du moteur (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement. b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.	
6.2. Cabine et carrosserie			
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable. b) Montant mal fixé. Stabilité compromise. c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers. d) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou	

		sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.	
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.	
6.2.3. Porte et poignées de	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).	
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.	
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences[1]. Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.	X
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.	

6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante. b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.	X
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences[1]. Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	X
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X
		c) Non conformes aux exigences[1]. Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.	
		b) Non conforme aux exigences[1].	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.	
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	
		b) Non conformes aux exigences[1].	

7. AUTRE MATÉRIEL

7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite. b) Ancrage desserré.	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension. c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences[1]. d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.	X
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. c) Coussin gonflable manifestement inopérant.	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	
7.2. Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel.	a) Manquant.	X

		b) Non conforme aux exigences[1]. Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)[2]	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X
		b) Non conformes aux exigences[1].	X
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences[1].	X
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalement inopérant.	X
		b) Commande mal fixée.	X
		c) Non conformes aux exigences[1]. Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences[1]. Manquant (si requis).	X
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences[1].	
		b) Dispositif inopérant.	
		c) Scellés défectueux ou manquants.	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible	

		ou périmée. e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d' étalonnage.
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences[1]. b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque manquante ou illisible. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d' étalonnage.
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)2	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l' interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule. b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l' interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l' ESC fait état d'une défaillance du système. f) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule.

7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)

7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d' une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant	
		b) Version du logiciel incorrecte	X
		c) Codage du système incorrect	X
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d' une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X
		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X
		e) Défaillance du signal GPS	X
		f) Composants audio non connectés	X
		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X
		h) Le système signale une défaillance via l' interface électronique du véhicule	X
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d' une interface électronique	a) Ensemble minimal de données (MSD) incorrect	X
8. NUISANCES			
8.1. Bruit			
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences[1].	

		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.
8.2. Emissions à l'échappement		
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé		
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l' échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ([7]) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[1] ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ([7]) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[1] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[1].	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur. b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : i. pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1] ; ii. pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % ([7]) — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1]. c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur.

	Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
8.2.2. Emissions des moteurs à allumage par compression		
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (8) : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (9) : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[1].	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences[1], l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.

Mise en condition du véhicule :

1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.

2. Exigences concernant la mise en condition :

i. le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;

ii. le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[1] n' autorisent pas le recours à des valeurs de référence :

— pour les moteurs à aspiration naturelle :

2,5 m^{-1}
— pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m^{-1}, ou
— pour les véhicules indiqués dans les exigences[1] ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences[1] : 1,5 m^{-1} (10) ou 0,7 m^{-1} (11)

Procédure d'essai :

1. 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.

2. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.

3. 3. À chaque cycle d' accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l' alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation

avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3.

4. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s' écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.

5. 5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d' accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États

		membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d' accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.	
8.2.2.3. Emissions de particules. Ces dispositions sont applicables aux véhicules des catégories M1 et N1 immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir du le 1er janvier 2013.	Mesure de la concentration volumétrique des particules dans les gaz d'échappement à l'aide d' un compteur de particules. La mesure est effectuée à la sortie du tuyau d'échappement, moteur au régime de ralenti, vitesse au point mort et pédale d' embrayage relâchée.	a) Les émissions de particules sont comprises entre 250.000 et 1.000.000 particules/cm³.	X
		b) Les émissions de particules sont supérieures à 1.000.000 particules/cm³.	
3. Suppression des interférences électromagnétiques			
8.3.1. Interférences radio (X)[2]		Une des exigences applicables[1] n'est pas satisfaite.	X
4. Autres points liés à l'environnement			
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l' environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.	

([1]) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

([2]) 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1 er janvier 2012.

([3]) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1 er octobre 1991.

([4]) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

([5]) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date

indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

([6]) Exemple : 2,5 m/s2 pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois avant le 1 er janvier 2012.

([7]) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

([8]) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

([9]) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

([10]) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1 er juillet 2008.

([11]) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

1 Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

2 Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

3 On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement. »

D. Points de diagnostic
1. Etat général du véhicule.
1.1. Corrosion qui n'influence pas la sécurité ;
1.2. Traces d'accident/réparation/effraction ;
1.3. Etat de l'intérieur ;
1.4. Infiltration d'eau.

2. On Board Diagnostics (si possible) :
2.1. EOBD ;
2.2. Eléments de sécurité actifs ;
2.3. Eléments de sécurité passifs.

3. Pièces mécaniques :
3.1. Alternateur ;
3.2. Courroies d'entraînement ;
3.3. Carburation/injection/injection diesel ;
3.4. Embrayage ;

3.5. Moteur ;
3.6. Démarreur ;
3.7. Transmission ;
3.8. Boîte de vitesses.

4. Pièces de garnissage :
4.1. Pare-chocs ;
4.2. Couvercles ;
4.3. Portières ;
4.4. Capot ;
4.5. Ailes ;
4.6. Ailerons.

5. Feux :
5.1. Lave-phares et essuie-phares ;
5.2. Phares antibrouillard devant.

6. Equipements :
6.1. Climatisation ;
6.2. Commande des vitres ;
6.3. Commandes intérieures ;
6.4. Extincteur ;
6.5. Douille pour boulons de sécurité ;
6.6. Verrouillage central ;
6.7. Triangle de danger ;
6.8. Tableau de bord ;
6.9. Cric ;
6.10. Toit ouvrant ;
6.11. Roue de secours ;
6.12. Ventilation ;
6.13. Boîte de secours ;
6.14. Chauffage ;
6.15. Enjoliveurs ;
6.16. Clé pour écrous de roue. »