Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/1974101007~kgzr2j7nub

Date de publication : 15 novembre 1974 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

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 CONTENU

Contenu

- CHAPITRE I. Définitions et champ d'application
  - Article 1. Définitions
  - Article 2. Champ d'application
- CHAPITRE II. Agrément
  - Article 3. Agrément des types de véhicules (Région de Bruxelles-Capitale)
  - Article 3. Agrément des types de véhicules (Région flamande)
  - Article 3. Agrément des types de véhicules (Région wallonne)
  - Article 4. Demande d'agrément
  - Article 5. Identification du véhicule
  - Article 6. Fournir la preuve
  - Article 7. Frais d'agrément (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)
  - Article 7. Frais d'agrément (Région flamande)
  - Article 7bis. Les services techniques (uniquement Région flamande)
  - Article 7bis. (uniquement Région flamande)
- CHAPITRE III. Conditions techniques
  - Article 8. Prescriptions techniques applicables
  - Article 8bis. Transformation d'un véhicule à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique
  - Art. 8ter. (Région de Bruxelles-Capitale)
  - Art. 8ter. (Région flamande)
  - Art. 8ter. (Région wallonne)
  - Article 9. Bruit émis par les véhicules neufs
  - Article 10. Bruit émis par les véhicules en service
  - Article 11. Dispositifs de freinage
  - Article 12. Efficacité de freinage
  - Article 13. Définitions et prescriptions générales
  - Article 14. Les feux et catadioptres
  - Article 15. Largeur des véhicules
  - Article 16. Nombre de places

- Article 17. Indicateur de vitesse et compteur kilométrique
- Article 18. Moteur et transmission
- Article 19. Boîte de vitesses et embrayage
- Article 20. Démarreur
- Article 21. Direction
- Article 22. Echappement
- Article 22/1 Mesures contre la pollution
- Article 23. Canalisations et réservoir à carburant
- Article 24. Pneumatiques
- Article 25. Garde-boue
- Article 26. Eléments dangereux
- Article 27. Coupe-vent
- Article 28. Repose-pieds
- Article 29. Avertisseur sonore
- Article 30. Miroirs rétroviseurs
- Article 31. Champ visuel du conducteur
- Article 32. Vitrage
- Article 33. Essuie-glaces
- Article 34. Lave-glaces
- Article 35. Chauffage
- Article 35bis. Triangle de danger
- Article 36. Surveillance (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)
- Article 36. Surveillance (Région flamande)
- Article 36bis. Peines (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)
- Article 36bis. Peines (Région flamande)
- Article 37. Abrogatoire
- Article 38. Dispositions transitoires
- Article 39. L'exécution

- ANNEXES.
  - Annexe 1. Certificat de conformité
  - Annexe 2. Essais mesures du niveau sonore
  - Annexe 3.
    - Essai du cyclomoteur en marche
    - Essai du cyclomoteur à l'arrêt
  - Annexe 4. Procès-verbal relatif à la mesure du niveau sonore d'un type de cyclomoteur
  - Annexe 5. Certificat relatif à la mesure du niveau sonore d'un type de motocyclette
  - Annexe 6. Prescriptions relatives au niveau sonore et au dispositif d'échappement
  - Annexe 7.
  - Annexe 8. Classification des catégories énoncées au paragraphe 1er de l’article 1er du présent arrêté
  - Annexe 9. Liste des actes réglementaires établissant les exigences applicables aux fins d’une réception nationale par type en petites séries et d’une réception nationale individuelle, conformément à l’article 8 du présent arrêté
  - Annexe 10. Limites applicables à la réception nationale par type en petites séries, conformément à l’article 8 du présent arrêté
    - Tableau I. Feux et catadioptres obligatoires pour les cyclomoteurs à 2 ou 3 roues
    - Tableau II. Feux et catadioptres obligatoires pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car
    - Tableau III. Feux et catadioptres facultatifs pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car
    - Tableau IV. Feux et catadioptres obligatoires pour les cyclomoteurs à 4 roues
    - Tableau V. Feux et catadioptres facultatifs pour les cyclomoteurs à 4 roues

CHAPITRE I. — Définitions et champ d'application

Article 1. Définitions

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

1. « cyclomoteur » : tout véhicule à deux roues (catégorie L1e) ou à trois roues (catégorie L2e) ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h et caractérisé :

1° pour les cyclomoteurs à deux roues, par un moteur :

- dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3; s'il est à combustion interne, ou
- dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique;

2° pour les cyclomoteurs à trois roues, par un moteur :

- dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3; s'il est à allumage commandé (positif), ou
- dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne, ou
- dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique;

à l'exclusion des véhicules destinés à être utilisés par les personnes handicapées physiques et qui sont équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

Les cyclomoteurs sont divisés en deux classes nationales :

a) les « cyclomoteurs classe A », c'est-à-dire les cyclomoteurs qui ne peuvent, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure;

b) les « cyclomoteurs classe B », c'est-à-dire les cyclomoteurs qui ne relèvent pas de la classe A.

Les « cyclomoteurs classe B » sont divisés en deux catégories :

a) les cyclomoteurs à deux roues,

b) les cyclomoteurs à plus de deux roues.

1bis. Conformément à l'article 4 et à l'annexe I du Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, tout véhicule à deux roues (catégorie L1e) ou à trois roues (catégorie L2e) ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h et caractérisé:

1° pour les cyclomoteurs à deux roues, par un moteur :

- dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3; s'il est à combustion interne, ou,
- dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique;

2° pour les cyclomoteurs à trois roues, par un moteur :

- dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3; s'il est à allumage par compression, ou dont la cylindrée est inférieure ou égale à 500 cm^3; s'il est à allumage commandé (positif), et,
- dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne, ou,
- dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique et,
- dont la masse en ordre de marche n'excède pas 270 kg ;

à l'exclusion des véhicules destinés à être utilisés par les personnes handicapées physiques et qui sont équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

Les véhicules L1e et L2e sont divisés en sous-catégories qui présentent les prescriptions techniques énoncées dans l'annexe 8 du présent arrêté :

a) les vélos à moteur (L1e-A),
b) les cyclomoteurs à deux roues (L1e-B),
c) les cyclomoteurs à trois roues conçus pour le transport de voyageurs (L2e-P),
d) les cyclomoteurs à trois roues conçus à des fins utilitaires (L2e-U).

2. « motocyclette » ou « motocycle » : tout véhicule à deux roues sans side-car (catégorie L3e) ou avec side-car (catégorie L4e), équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm^3; s'il est à combustion interne et/ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

2bis. Conformément à l'article 4 et à l'annexe I du Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, tout véhicule à deux roues sans side-car (catégorie L3e) ou avec side-car (catégorie L4e), équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm^3; s'il est à combustion interne et/ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

Les véhicules de catégorie L3e (motocycles à deux roues) se classent en différentes sous-catégories selon:

1° les performances du motocycle, comme suit:

a) le motocycle à performances réduites (L3e-A1),
b) le motocycle à performances moyennes (L3e-A2),
c) le motocycle à performances élevées (L3e-A3).

2° l'usage spécial :

a) le motocycle enduro (L3e-A1E, L3e-A2E ou L3e-A3E),
b) le motocycle trial (L3e-A1T, L3e-A2T ou L3e-A3T).

Les sous-catégories des véhicules L3e, visées à l'alinéa 2 du point 2bis, répondent aux prescriptions techniques énoncées à l'annexe 8 du présent arrêté.

3. « tricycle à moteur » : tout véhicule muni de trois roues symétriques (catégorie L5e) et équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm^3; s'il est à combustion interne et/ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

3bis. Conformément à l'article 4 et à l'annexe I du Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, tout véhicule muni de trois roues symétriques (catégorie L5e), d'une masse en ordre de marche ne dépassant pas les 1000 kg et équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm^3; s'il est à combustion interne et/ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

Les véhicules de catégorie L5e comprennent deux sous-catégories qui doivent respecter les prescriptions techniques énoncées à l'annexe 8 du présent arrêté :

1° les tricycles (L5e-A): véhicules principalement conçus pour le transport de passagers,

2° les tricycles utilitaires (L5e-B) : tricycles utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises.

4. « quadricycle » : tout véhicule à moteur à quatre roues ayant les caractéristiques suivantes :

a) quadricycle léger dont la masse à vide est inférieure ou égale à 350 kg (catégorie L6e), non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 45 km/h, et

1° dont la cylindrée du moteur est inférieure ou égale à 50 cm^3; pour les moteurs à allumage commandé (positif), ou;

2° dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 4 kW pour les autres moteurs à combustion interne, ou;

3° dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW dans le cas d'un moteur électrique.

Sauf dispositions contraires, les quadricycles légers répondent aux exigences techniques applicables aux cyclomoteurs à trois roues de la catégorie L2e.

b) quadricycle, autre que ceux visés au point a), dont la masse à vide est égale ou inférieure à 400 kg (catégorie L7e) (550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises), à l'exclusion de la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule électrique, et dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW.

Sauf dispositions contraires, les quadricycles visés au point b) sont considérés comme des tricycles à moteur et répondent aux exigences techniques applicables aux tricycles à moteur de la catégorie L5e.

4bis. Conformément à l'article 4 et à l'annexe I du Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, tout véhicule à moteur à quatre roues ayant les caractéristiques suivantes :

1° quadricycle léger dont la masse en ordre de marche est inférieure ou égale à 425 kg (catégorie L6e),

- dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 45 km/h, et,
- dont la cylindrée du moteur est inférieure ou égale à 50 cm^3; pour les moteurs à allumage commandé (positif).

Les véhicules L6e sont divisés en deux catégories qui répondent aux prescriptions énoncées à l'annexe 8 du présent arrêté :

a) les quads routiers légers (L6e-A),
b) les quadrimobiles légers (L6e-B) qui comprennent :

- les quadrimobiles légers à fins utilitaires exclusivement conçus pour le transport de marchandises (L6e-BU),
- les quadrimobiles légers conçus principalement pour le transport de passagers (L6e-BP).

2° quadricycle, autre que ceux visés au point 1°du point 4bis, dont la masse en ordre de marche est égale ou inférieure à 450 kg (catégorie L7e), ou dont la masse en ordre de marche est égale ou inférieure à 600 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises.

Les véhicules L7e comprennent différentes sous-catégories qui doivent répondre aux prescriptions techniques énoncées à l'annexe 8 du présent arrêté :

a) les quads routiers lourds (L7e-A) qui comprennent :

- les quads routiers A1 (L7e-A1) ayant deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et ayant un guidon de direction,
- les quads routiers (L7-A2) ayant maximum deux places assises, y compris celle du conducteur, sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, et ne répondant pas aux critères de la catégorie L7e-A1 ;

b) les quads tout-terrain lourds (L7e-B) qui comprennent :

- les quads tout-terrain (L7e-B1),
- les buggys côte-à-côte (L7e-B2) ;

c) les quadrimobiles lourds (L7e-C) qui comprennent :

- les quadrimobiles lourds à fins utilitaires (L7e-CU) exclusivement conçus pour le transport de marchandises,
- les quadrimobiles lourds (L7e-CP) conçus principalement pour le transport de passagers.

5. « véhicule électrique hybride » (VEH) : tout véhicule dont la propulsion mécanique est assurée par l'énergie provenant des deux sources embarquées d'énergie, à savoir un carburant et un dispositif de stockage de l'énergie électrique.

6. « véhicule à propulsion bimodale » : tout véhicule ayant deux systèmes de propulsion différents, par exemple un système de propulsion électrique et un système thermique.

§ 2 (Région de Bruxelles-Capitale). Aux fins du présent arrêté royal, sauf dispositions contraires, on entend par :

1. « la Directive » : 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 et abrogeant la Directive 92/61/CEE du Conseil.

1bis. « le Règlement » : le Règlement n°168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

2. « Etats membres » : les Etats membres de l'Union européenne.

3. « autorité compétente » : le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions ou son délégué.

4. « autorité compétente en matière de réception » : le Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis City Atrium - rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles 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.

5. « autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques » : le Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Direction Certification et Inspection, dont les bureaux sont établis City Atrium - rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles est l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques, dont certains volets peuvent être délégués à un organisme d'accréditation, signataire des accords de reconnaissance mutuelle entre organismes d'accréditation.

6. « service technique » : toute organisation ou organisme désigné par l'autorité 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.

7. « 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.

8. « réception nationale par type » : l'acte de réception par type prévu par le droit belge, dont la validité est limitée au territoire belge.

9. « réception UE 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 ou du Règlement.

10. « 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.

11. « 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.

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

13. « certificat de conformité » : le document établi délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production.

14. « type de véhicule » : un véhicule ou un groupe de véhicules (variantes et versions) qui :

1° font partie d'une seule catégorie et sous-catégorie (cyclomoteur à deux roues L1e, cyclomoteur à trois roues L2e, etc., tels que définis au paragraphe 1er),

2° sont construits par le même constructeur;

3° ont le même châssis, cadre, sous-cadre, plancher ou structure, auxquels sont fixés les principaux composants,

4° ont la même désignation de type donnée par le constructeur.

Un type de véhicule peut comporter des variantes et des versions.

15. « variante » : un véhicule ou groupe de véhicules (versions) du même type, lorsque :

1° ils ont la même forme de carrosserie (caractéristiques de base);

2° le mode de propulsion et la configuration de propulsion sont identiques;

3° si un moteur à combustion fait partie du mode de propulsion, le cycle de fonctionnement du moteur est identique;

4° le nombre et la disposition des cylindres sont identiques;

5° le type de boîte de vitesses est identique;

6° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse en ordre de marche ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

7° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse maximale admissible ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

8° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la cylindrée du moteur (dans le cas d'un moteur à combustion) ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse; et

9° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la puissance de sortie du moteur ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse.

16. « version » : un véhicule du même type et de la même variante qui consiste en une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception.

17. « système » : un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences du Règlement ou de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du Règlement.

18. « entité technique » : un dispositif, tel qu'un silencieux d'échappement de remplacement, devant satisfaire aux exigences

d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

19. « composant » : un dispositif, tel qu'un feu, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte de celle d'un véhicule, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

20. « 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.

21. « roues jumelées » : deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de celles-ci avec le sol est inférieure à 460 millimètres. Ces roues jumelées sont considérées comme roue unique.

22. « constructeur » : la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception et chargé d'assurer la conformité de la production, cette personne ou organisme ne devant pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction du véhicule ou de la fabrication du composant ou de l'entité technique soumis à réception.

23. « mandataire du constructeur » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, 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.

24. « organisme de contrôle technique agréé » : 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.

§ 2 (Région flamande). Aux fins du présent arrêté royal, sauf dispositions contraires, on entend par :

1. « la Directive » : 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 et abrogeant la Directive 92/61/CEE du Conseil.

1bis. « le Règlement » : le Règlement n°168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

2. « Etats membres » : les Etats membres de l'Union européenne.

3. « autorité compétente » : le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions ou son délégué.

3bis. Ministre : le Ministre flamand chargé de la politique en matière de sécurité routière ;

3ter. « autorité flamande compétente » : le Ministre flamand ou son délégué ;

3quater. « Département » : le département visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

4. « autorité compétente en matière de réception » : le Département 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.

5. « autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques » : le Département est l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques, dont certains volets peuvent être délégués à un organisme d'accréditation, signataire des accords de reconnaissance mutuelle entre organismes d'accréditation.

6. « service technique » : toute organisation ou organisme désigné par l'autorité 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 flamande compétente en matière de réception, ces fonctions pouvant être assurées par l'autorité compétente en matière de réception elle-même.

7. « 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.

8. « réception nationale par type » : l'acte de réception par type prévu par le droit belge, dont la validité est limitée au territoire belge.

9. « réception UE 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 ou du Règlement.

10. « 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.

11. « 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.

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

13. « certificat de conformité » : le document établi délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production.

14. « type de véhicule » : un véhicule ou un groupe de véhicules (variantes et versions) qui :

1° font partie d'une seule catégorie et sous-catégorie (cyclomoteur à deux roues L1e, cyclomoteur à trois roues L2e, etc., tels que définis au paragraphe 1er),

2° sont construits par le même constructeur;

3° ont le même châssis, cadre, sous-cadre, plancher ou structure, auxquels sont fixés les principaux composants,

4° ont la même désignation de type donnée par le constructeur.

Un type de véhicule peut comporter des variantes et des versions.

15. « variante » : un véhicule ou groupe de véhicules (versions) du même type, lorsque :

1° ils ont la même forme de carrosserie (caractéristiques de base);

2° le mode de propulsion et la configuration de propulsion sont identiques;

3° si un moteur à combustion fait partie du mode de propulsion, le cycle de fonctionnement du moteur est identique;

4° le nombre et la disposition des cylindres sont identiques;

5° le type de boîte de vitesses est identique;

6° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse en ordre de marche ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

7° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse maximale admissible ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

8° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la cylindrée du moteur (dans le cas d'un moteur à combustion) ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse; et

9° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la puissance de sortie du moteur ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse.

16. « version » : un véhicule du même type et de la même variante qui consiste en une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception.

17. « système » : un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences du Règlement ou de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du Règlement.

18. « entité technique » : un dispositif, tel qu'un silencieux d'échappement de remplacement, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

19. « composant » : un dispositif, tel qu'un feu, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte de celle d'un véhicule, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

20. « 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.

21. « roues jumelées » : deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de celles-ci avec le sol est inférieure à 460 millimètres. Ces roues jumelées sont considérées comme roue unique.

22. « constructeur » : la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception et chargé d'assurer la conformité de la production, cette personne ou organisme ne devant pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction du véhicule ou de la fabrication du composant ou de l'entité technique soumis à réception.

23. « mandataire du constructeur » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, 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.

§ 2 (Région wallonne). Aux fins du présent arrêté royal, sauf dispositions contraires, on entend par :

1. « la Directive » : 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 et abrogeant la Directive 92/61/CEE du Conseil.

1bis. « le Règlement » : le Règlement n°168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

2. « Etats membres » : les Etats membres de l'Union européenne.

3. « autorité compétente » : le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions ou son délégué.

4. « autorité compétente en matière de réception » : le Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis City Atrium - rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles 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.

5. « autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques » : Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures est l'autorité compétente en matière d'évaluation des services techniques, dont certains volets peuvent être délégués à un organisme d'accréditation, signataire des accords de reconnaissance mutuelle entre organismes d'accréditation.

6. « service technique » : toute organisation ou organisme désigné par l'autorité 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.

7. « 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.

8. « réception nationale par type » : l'acte de réception par type prévu par le droit belge, dont la validité est limitée au territoire belge.

9. « réception UE 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 ou du Règlement.

10. « 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.

11. « 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.

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

13. « certificat de conformité » : le document établi délivré par le constructeur afin de certifier qu'un véhicule satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production.

14. « type de véhicule » : un véhicule ou un groupe de véhicules (variantes et versions) qui :

1° font partie d'une seule catégorie et sous-catégorie (cyclomoteur à deux roues L1e, cyclomoteur à trois roues L2e, etc., tels que définis au paragraphe 1er),

2° sont construits par le même constructeur;

3° ont le même châssis, cadre, sous-cadre, plancher ou structure, auxquels sont fixés les principaux composants,

4° ont la même désignation de type donnée par le constructeur.

Un type de véhicule peut comporter des variantes et des versions.

15. « variante » : un véhicule ou groupe de véhicules (versions) du même type, lorsque :

1° ils ont la même forme de carrosserie (caractéristiques de base);

2° le mode de propulsion et la configuration de propulsion sont identiques;

3° si un moteur à combustion fait partie du mode de propulsion, le cycle de fonctionnement du moteur est identique;

4° le nombre et la disposition des cylindres sont identiques;

5° le type de boîte de vitesses est identique;

6° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse en ordre de marche ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

7° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la masse maximale admissible ne dépasse pas 20 % de la valeur la plus basse;

8° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la cylindrée du moteur (dans le cas d'un moteur à combustion) ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse; et

9° la différence entre la valeur la plus basse et la valeur la plus élevée de la puissance de sortie du moteur ne dépasse pas 30 % de la valeur la plus basse.

16. « version » : un véhicule du même type et de la même variante qui consiste en une combinaison d'éléments figurant dans le dossier de réception.

17. « système » : un assemblage de dispositifs destiné à remplir une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule et devant satisfaire aux exigences du Règlement ou de tout acte délégué ou d'exécution adoptés en application du Règlement.

18. « entité technique » : un dispositif, tel qu'un silencieux d'échappement de remplacement, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

19. « composant » : un dispositif, tel qu'un feu, devant satisfaire aux exigences d'un acte réglementaire destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut faire l'objet d'une réception distincte de celle d'un véhicule, lorsque l'acte réglementaire le prévoit expressément.

20. « 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.

21. « roues jumelées » : deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de celles-ci avec le sol est inférieure à 460 millimètres. Ces roues jumelées sont considérées comme roue unique.

22. « constructeur » : la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception et chargé d'assurer la conformité de la production, cette personne ou organisme ne devant pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction du véhicule ou de la fabrication du composant ou de l'entité technique soumis à réception.

23. « mandataire du constructeur » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, 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.

24. « l'organisme de contrôle technique agréé » : 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.

24. ?la 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 et déterminée d'après la résistance du châssis et des autres organes du véhicule, également appelée ?Masse maximale autorisée? ;

25. ?le véhicule de base? : tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception à plusieurs étapes.

Article 2. Champ d'application

§ 1. Sont soumis aux dispositions du présent arrêté, tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles relevant des catégories définies au paragraphe 1er de l'article 1er.

§ 2. 1 (Région de Bruxelles-Capitale). Toutefois, des catégories particulières de véhicules ne sont soumises qu'à certaines prescriptions du présent règlement général.

Ce sont : Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés conformément l'article 12, § 3 ou 15/2, § 3 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Ceux-ci sont uniquement soumis aux dispositions des articles 8bis, 8ter, 10, 11, § 3 et 13 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. 1 (Région flamande). Toutefois, des catégories particulières de véhicules ne sont soumises qu'à certaines prescriptions du présent règlement général.

Ce sont : Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés conformément l'article 12, § 3 ou 15/2, § 3 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Ceux-ci sont uniquement soumis aux dispositions des articles 8bis, 8ter, 10, 11, §3 et 13 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. 1 (Région wallonne). Toutefois, des catégories particulières de véhicules ne sont soumises qu'à certaines prescriptions du présent règlement général.

Ce sont : Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés conformément l'article 12, § 3 ou 15/2, § 3 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Ceux-ci sont uniquement soumis aux dispositions des articles 8bis, 8ter, 10, 11, § 3, et 13 du présent arrêté 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. 2. D'autres catégories particulières de véhicules ne sont pas soumises aux dispositions du présent arrêté.

a) les véhicules ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h ;

b) les véhicules exclusivement destinés à être utilisés par les handicapés physiques ;

c) les véhicules exclusivement destinés à être conduits par un piéton;

d) les véhicules exclusivement destinés aux compétitions ;

e) les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale ;

f) les véhicules agricoles ou forestiers relevant 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 , les machines relevant de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers et de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines ainsi que les véhicules à moteur relevant de la directive 2007/46/CE;

g) les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et destinés à circuler sur des surfaces sans revêtement;

h) les cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue inférieure ou égale à 250 W, dont l'alimentation est soit interrompue lorsque le cycliste cesse de pédaler, soit réduite progressivement et finalement interrompue avant que la vitesse du véhicule n'atteigne 25 km/h;

i) les gyropodes;

j) les véhicules qui ne comportent pas au moins une place assise;

k) les véhicules équipés de n'importe quel type de place assise destinée au conducteur dont le point R se situe à une hauteur ? 540 mm dans le cas des catégories L1e, L3e et L4e, ou à une hauteur ? 400 mm dans le cas des catégories L2e, L5e, L6e et L7e ;

§ 3. (Abrogé)

CHAPITRE II. — Agrément

Article 3. Agrément des types de véhicules (Région de Bruxelles-Capitale)

§ 1. Tout véhicule construit ou assemblé en Belgique, ou importé en Belgique sous couvert d'une déclaration pour la consommation doit faire l'objet d'un agrément par type.

Ce agrément, accordé par le Ministre des Communications ou son délégué, est destiné à constater que le véhicule satisfait aux prescriptions du présent arrêté.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ne devaient pas être couverts par un procès-verbal d'agrément et qui ont été mis en circulation avant cette date.

§ 2. La mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique ainsi que la mise en circulation sur la voie publique de véhicules qui ne sont pas en tous points conformes au type qui a été agréé conformément au § 1er sont interdites.

Toute vente, mise en vente ou publicité relatives à des véhicules ou éléments de véhicules qui ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique compte tenu de leur non-conformité au présent règlement, doit être assortie respectivement soit d'un écrit du vendeur soit d'un panneau soit d'une information indiquant clairement et visiblement cette restriction.

§ 3. Le Ministre des Communications ou son délégué peut, à titre exceptionnel, autoriser l'agrément et la mise en circulation d'un véhicule à titre isolé selon la procédure et les conditions d'agrément qu'il détermine.

Une telle autorisation ne peut être accordée que moyennant la preuve par le demandeur que:

- soit la procédure d'agrément visée aux articles 3 à 7 du présent arrêté n'est pas réalisable et qu'il s'agit d'un véhicule destiné à son usage personnel;
- soit le véhicule est importé à l'occasion d'une déménagement par une personne qui, ayant été établie à l'étranger, s'établit soit temporairement, soit définitivement en Belgique.

Cette autorisation donne lieu à la délivrance d'un document appelé "procès-verbal d'agrément à titre isolé".

Les essais nécessaires pour l'établissement de ce procès-verbal d'agrément et le rapport y afférent seront exécutés par un organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation.

Ce procès-verbal ne nécessite pas la délivrance du certificat de conformité du modèle faisant l'objet de l'annexe 1.

§ 3bis. Le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué peut à titre exceptionnel autoriser l'agrément et 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.

§ 3ter. Les véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous le couvert de la procédure prévue au § 4bis de l'article 1er 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, doivent être présentés à un organisme agréé de contrôle technique, qui procèdera à un contrôle de conformité du véhicule et s'assurera du respect des dispositions réglementaires du présent arrêté.

§ 4. La livraison à l'état neuf par le constructeur ou son mandataire ainsi que la mise en circulation à l'état neuf de véhicules certifiés conformes à un type de véhicule agréé et portant le no de procès-verbal d'agrément correspondant à ce type, doit se faire pendant une période de sept ans à dater du premier jour du mois qui suit la délivrance dudit procès-verbal d'agrément.

Au-delà de la période de sept 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 véhicule après la période de sept ans, il doit solliciter un nouvel agrément basé sur la législation en vigueur à ce moment.

§ 5. Lorsque les circonstances le justifient, le Ministre des Communications ou son délégué peut prolonger les délais prévus au § 4 du présent article 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 le § 4 et pour autant que les véhicules concernés répondent aux dernières prescriptions réglementaires en vigueur à cette date.

§ 6. Lorsqu'un type de véhicule agréé n'est plus fabriqué, le constructeur ou son mandataire est tenu d'en avertir aussitôt le Ministre des Communications ou son délégué en indiquant la date à laquelle la fabrication a été arrêtée ainsi que le numéro du dernier châssis produit.

§ 7. Une vignette autocollante, destinée à être apposée sur la demande d'immatriculation, doit être délivrée en même temps que le certificat de conformité ou le procès-verbal d'agrément à titre isolé.

Cette vignette doit reprendre les indications suivantes:

- marque;
- genre;
- type;
- numéro de châssis;
- numéro du procès-verbal d'agrément (PVA);
- signature (soit d'une personne désignée par le constructeur ou par le mandataire ou l'un des mandataires, et dont le nom et la signature sont déposés au Ministère des Communications et de l'Infrastructure, soit du fonctionnaire délégué);

- date.

Sont toutefois exemptés de la délivrance obligatoire de la vignette autocollante visée au premier alinéa et de son apposition sur la demande d'immatriculation, les véhicules accompagnés d'un certificat de conformité européen en cours de validité.

Article 3. Agrément des types de véhicules (Région flamande)

§ 1. Tout véhicule construit ou assemblé en Belgique, ou importé en Belgique sous couvert d'une déclaration pour la consommation doit faire l'objet d'un agrément par type.

Ce agrément, accordé par l'autorité flamande compétente, est destiné à constater que le véhicule satisfait aux prescriptions du présent arrêté.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ne devaient pas être couverts par un procès-verbal d'agrément et qui ont été mis en circulation avant cette date.

§ 2. La mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique ainsi que la mise en circulation sur la voie publique de véhicules qui ne sont pas en tous points conformes au type qui a été agréé conformément au § 1er sont interdites.

Toute vente, mise en vente ou publicité relatives à des véhicules ou éléments de véhicules qui ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique compte tenu de leur non-conformité au présent règlement, doit être assortie respectivement soit d'un écrit du vendeur soit d'un panneau soit d'une information indiquant clairement et visiblement cette restriction.

§ 3. L'autorité flamande compétente peut, à titre exceptionnel, autoriser l'agrément et la mise en circulation d'un véhicule à titre isolé selon la procédure et les conditions d'agrément qu'il détermine.

Une telle autorisation ne peut être accordée que moyennant la preuve par le demandeur que:

- soit la procédure d'agrément visée aux articles 3 à 7 du présent arrêté n'est pas réalisable et qu'il s'agit d'un véhicule destiné à son usage personnel;
- soit le véhicule est importé à l'occasion d'une déménagement par une personne qui, ayant été établie à l'étranger, s'établit soit temporairement, soit définitivement en Belgique.

Cette autorisation donne lieu à la délivrance d'un document appelé "procès-verbal d'agrément à titre isolé".

Les essais nécessaires pour l'établissement de ce procès-verbal d'agrément et le rapport y afférent seront exécutés par un organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation.

Ce procès-verbal ne nécessite pas la délivrance du certificat de conformité du modèle faisant l'objet de l'annexe 1.

§ 3bis. L'autorité flamande compétente peut à titre exceptionnel autoriser l'agrément et 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.

§ 4. La livraison à l'état neuf par le constructeur ou son mandataire ainsi que la mise en circulation à l'état neuf de véhicules certifiés conformes à un type de véhicule agréé et portant le no de procès-verbal d'agrément correspondant à ce type, doit se faire pendant une période de sept ans à dater du premier jour du mois qui suit la délivrance dudit procès-verbal d'agrément.

Au-delà de la période de sept 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 véhicule après la période de sept ans, il doit solliciter un nouvel agrément basé sur la législation en vigueur à ce moment.

§ 5. Lorsque les circonstances le justifient, l'autorité flamande compétente peut prolonger les délais prévus au § 4 du présent article 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 le § 4 et pour autant que les véhicules concernés répondent aux dernières prescriptions réglementaires en vigueur à cette date.

§ 6. Lorsqu'un type de véhicule agréé n'est plus fabriqué, le constructeur ou son mandataire est tenu d'en avertir aussitôt l'autorité flamande compétente en indiquant la date à laquelle la fabrication a été arrêtée ainsi que le numéro du dernier châssis produit.

§ 7. Une vignette autocollante, destinée à être apposée sur la demande d'immatriculation, doit être délivrée en même temps que le certificat de conformité ou le procès-verbal d'agrément à titre isolé.

Cette vignette doit reprendre les indications suivantes:

- marque;
- genre;
- type;

- numéro de châssis;
- numéro du procès-verbal d'agrément (PVA);
- signature (soit d'une personne désignée par le constructeur ou par le mandataire ou l'un des mandataires, et dont le nom et la signature sont déposés à l'autorité compétente en matière de réception, soit du membre du personnel délégué);
- date.

Sont toutefois exemptés de la délivrance obligatoire de la vignette autocollante visée au premier alinéa et de son apposition sur la demande d'immatriculation, les véhicules accompagnés d'un certificat de conformité européen en cours de validité.

Article 3. Agrément des types de véhicules (Région wallonne)

§ 1. Tout véhicule construit ou assemblé en Belgique, ou importé en Belgique sous couvert d'une déclaration pour la consommation doit faire l'objet d'un agrément par type.

Ce agrément, accordé par le Ministre des Communications ou son délégué, est destiné à constater que le véhicule satisfait aux prescriptions du présent arrêté.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ne devaient pas être couverts par un procès-verbal d'agrément et qui ont été mis en circulation avant cette date.

§ 2. La mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique ainsi que la mise en circulation sur la voie publique de véhicules qui ne sont pas en tous points conformes au type qui a été agréé conformément au § 1er sont interdites.

Toute vente, mise en vente ou publicité relatives à des véhicules ou éléments de véhicules qui ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique compte tenu de leur non-conformité au présent règlement, doit être assortie respectivement soit d'un écrit du vendeur soit d'un panneau soit d'une information indiquant clairement et visiblement cette restriction.

§ 3. Le Ministre des Communications ou son délégué peut, à titre exceptionnel, autoriser l'agrément et la mise en circulation d'un véhicule à titre isolé selon la procédure et les conditions d'agrément qu'il détermine.

Une telle autorisation ne peut être accordée que moyennant la preuve par le demandeur que:

- soit la procédure d'agrément visée aux articles 3 à 7 du présent arrêté n'est pas réalisable et qu'il s'agit d'un véhicule destiné à son usage personnel;
- soit le véhicule est importé à l'occasion d'une déménagement par une personne qui, ayant été établie à l'étranger, s'établit soit temporairement, soit définitivement en Belgique.

Cette autorisation donne lieu à la délivrance d'un document appelé "procès-verbal d'agrément à titre isolé".

Les essais nécessaires pour l'établissement de ce procès-verbal d'agrément et le rapport y afférent seront exécutés par un organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation.

Ce procès-verbal ne nécessite pas la délivrance du certificat de conformité du modèle faisant l'objet de l'annexe 1.

§ 3bis. Le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué peut à titre exceptionnel autoriser l'agrément et 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.

§ 3ter. Les véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous couvert de la procédure prévue à l'article 1er, § 4bis, 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 sont présentés à un organisme de contrôle technique agréé, qui procède à un contrôle de conformité du véhicule et contrôle le respect des dispositions réglementaires du présent arrêté.

§ 4. La livraison à l'état neuf par le constructeur ou son mandataire ainsi que la mise en circulation à l'état neuf de véhicules certifiés conformes à un type de véhicule agréé et portant le no de procès-verbal d'agrément correspondant à ce type, doit se faire pendant une période de sept ans à dater du premier jour du mois qui suit la délivrance dudit procès-verbal d'agrément.

Au-delà de la période de sept 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 véhicule après la période de sept ans, il doit solliciter un nouvel agrément basé sur la législation en vigueur à ce moment.

§ 5. Lorsque les circonstances le justifient, le Ministre des Communications ou son délégué peut prolonger les délais prévus au § 4 du présent article 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 le § 4 et pour autant que les véhicules concernés répondent aux dernières prescriptions réglementaires en vigueur à cette date.

§ 6. Lorsqu'un type de véhicule agréé n'est plus fabriqué, le constructeur ou son mandataire est tenu d'en avertir aussitôt le Ministre

des Communications ou son délégué en indiquant la date à laquelle la fabrication a été arrêtée ainsi que le numéro du dernier châssis produit.

§ 7. Une vignette autocollante, destinée à être apposée sur la demande d'immatriculation, doit être délivrée en même temps que le certificat de conformité ou le procès-verbal d'agrément à titre isolé.

Cette vignette doit reprendre les indications suivantes:

- marque;
- genre;
- type;
- numéro de châssis;
- numéro du procès-verbal d'agrément (PVA);
- signature (soit d'une personne désignée par le constructeur ou par le mandataire ou l'un des mandataires, et dont le nom et la signature sont déposés au Ministère des Communications et de l'Infrastructure, soit du fonctionnaire délégué);
- date.

Sont toutefois exemptés de la délivrance obligatoire de la vignette autocollante visée au premier alinéa et de son apposition sur la demande d'immatriculation, les véhicules accompagnés d'un certificat de conformité européen en cours de validité.

Article 4. Demande d'agrément

§ 1. La demande d'agrément doit être introduite par le constructeur ou son mandataire au moyen du formulaire prévu à cette fin par le Ministre des Communications ou son délégué.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

Dans le cas où le constructeur est établi en dehors de l'Union européenne, la demande d'agrément doit être introduite obligatoirement par le ou l'un des mandataires établis dans l'Union européenne désignés par le constructeur et chargés par lui de s'acquitter des obligations résultant des dispositions réglementaires en matière d'agrément.

Cette personne doit s'acquitter des obligations résultant des dispositions réglementaires en matière d'agrément.

La demande d'agrément doit comprendre un certificat du constructeur et une notice descriptive conformes aux prescriptions des §§ 2 et 3 ci-après.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ne devaient pas être couverts par un procès-verbal d'agrément et qui ont été mis en circulation avant cette date.

§ 2. Le certificat du constructeur doit porter notamment les nom, prénoms et signature d'une personne techniquement qualifiée, le cachet officiel du constructeur ainsi que la marque et le type de véhicule soumis à l'agrément. Pour les cyclomoteurs, il doit également attester que le véhicule répond à la définition de l'article 1er, §1er.

La signature de la ou des personnes habilitées à signer le certificat doit être au préalable communiquée au Ministre des Communications ou à son délégué.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

§ 3. La notice descriptive doit être accompagnée des documents et plans prévus au formulaire de demande.

§ 4. L'agrément est sanctionné par un procès-verbal d'agrément (P.V.A.).

La délivrance du procès-verbal d'agrément et de tout document y afférent n'engage pas la responsabilité du Ministre des Communications ou celle de son délégué et ne diminue en rien celle du demandeur.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « du Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « de l'autorité flamande compétente ».

La liste des types de cyclomoteurs et des types de motocyclettes agréés est publiée au Moniteur belge. Cette publication reprend au moins le numéro du procès-verbal d'agrément, la marque et le type.

§ 5. Le constructeur ou son mandataire délivre, pour chacun des véhicules conformes à un type ayant fait l'objet d'un procès-verbal d'agrément, un certificat attestant que le véhicule est entièrement conforme à la notice descriptive et au procès-verbal d'agrément.

Ce certificat, dit "certificat de conformité", est du modèle faisant l'objet de l'annexe 1re.

§ 6. Toute modification d'un prototype de motocyclette ou de cyclomoteur, apportée par le constructeur, à la fabrication du modèle déjà agréé et qui est de nature à modifier une donnée quelconque de la demande d'agrément, doit être portée à la connaissance de l'Administration des Transports.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « l'Administration des Transports » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

Cette modification est sanctionnée soit par un nouveau procès-verbal d'agrément, soit par une annexe ou une dérogation à ce dernier.

Toute transformation effectuée à un véhicule de telle façon qu'il ne soit plus conforme au procès-verbal d'agrément est sanctionnée par une dérogation à ce dernier.

Toutefois, 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.

Article 5. Identification du véhicule

§ 1. Numéro de cadre.

Toute véhicule doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de cadre.

Celui-ci doit être différent pour chaque véhicule d'une même marque et ne peut être composé de moins de trois ou de plus de seize lettres ou chiffres.

Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 5 mm et être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible.

Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels comme numéro de cadre. Il doit y être repris en entier.

Le numéro de cadre doit être frappé lisiblement dans le cadre par le constructeur ou par son mandataire, de manière que ce numéro ne puisse disparaître en cas d'accident léger.

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

§ 2. Plaque d'identification.

Le constructeur ou le mandataire doit indiquer d'une façon inaltérable, sur une plaque métallique soudée ou rivée en un endroit du véhicule facilement accessible, les marques et type du véhicule, le numéro de cadre et le numéro du procès-verbal d'Agrément.

Les indications devant figurer sur la plaque d'identification doivent être rédigées au moins dans une des langues nationales.

§ 3. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent qu'aux véhicules admis à la circulation à partir du 1er janvier 1975.

§ 4. (Aborgé)

Article 6. Fournir la preuve

Les constructeurs ou fabricants doivent fournir la preuve, au moyen d'essais effectués selon les modalités fixées par Nous, que les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, destinés à être mis en circulation ou utilisés sur la voie publique, satisfont en tout ou en partie aux conditions techniques y relatives.

Article 7. Frais d'agrément (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)

Les frais de réception, d'agrément et la délivrance de tous les documents y afférents sont fixés par l'arrêté royal du 28 avril 2011 établissant le montant et les modalités de payement des redevances à percevoir en matière de réception des véhicules à moteur.

Article 7. Frais d'agrément (Région flamande)

Les frais de réception, d'agrément et la délivrance de tous les documents y afférents sont fixés par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 novembre 2022 fixant le montant et le mode de paiement des redevances pour la réception des véhicule à moteur.

Article 7bis. Les services techniques (uniquement Région flamande)

§ 1. Le ministre flamand agrée les services techniques.

Pour être agréé comme service technique, il convient de répondre aux conditions suivantes :

1° s'il l'exécute des essais dans ses propre locaux, il dispose des structures adaptées, à savoir des locaux et du matériel adaptés ;

2° il dispose de suffisamment de personnel technique pour les activités à accomplir et assurer la continuité de celles-ci ;

3° il dispose du personnel avec les compétences et connaissances techniques spécifiques pour les activités requises. Il dispose de la formation, des aptitudes et des connaissances et a suffisamment d'expérience professionnelle dans les activités techniques concernées. Il se tient au courant des développements les plus récents concernant les réglementations en vigueur ;

4° il remplit :

a) les conditions visées au chapitre XVI du règlement ;

b) les obligations et les prescriptions visées au chapitre III du règlement délégué (UE) nº 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

c) les normes de prestation et la procédure d'évaluation des aptitudes des services techniques, visées à l'annexe II, point C du règlement, et à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) nº 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

5° il s'engage à communiquer immédiatement à l'instance de contrôle toute modification qui se présente après l'octroi de l'agrément et des rapports intermédiaires d'évaluation ;

6° il fournit aux membres du personnel de l'instance de contrôle l'accès aux documents et aux locaux en vue de procéder au contrôle des capacités avec lesquelles les services techniques exercent les activités.

§ 2. Les aptitudes des services techniques sont évaluées conformément aux prescriptions visées au chapitre XVI du règlement, et conformément à la procédure visée à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) nº 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

§ 3. La demande d'agrément est introduite auprès de l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques.

La demande doit être accompagnée des pièces et documents suivants :

1° les pièces dont il ressort que les conditions visées au paragraphe 1, alinéa 2 sont respectées ;

2° les documents contenant les données exigées par l'annexe 27, appendice 2, point 4.1, de 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 sécurité.

La demande est examinée par l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques. Cette enquête est basée sur un rapport d'évaluation et sur chaque visite sur place réputée nécessaire.

Si le service technique dans l'année suivant la date de l'introduction de la demande d'agrément n'a pas composé de dossier complet, l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques peut clôturer le dossier sans suite.

L'instance compétente pour l'évaluation des services techniques, communique au service technique que son dossier a été clôturé sans suite.

L'agrément est valable pour une période de cinq ans.

Le ministre flamand octroie chaque année un numéro d'agrément à chaque service technique agréé.

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

L'acte de notification précise pour quelles catégories d'activités et réglementations les services techniques ont été désignés.

§ 4. L'agrément peut être renouvelé.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de renouvellement de l'agrément.

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

Le renouvellement de l'agrément est publié au Moniteur belge.

§ 5. Toute demande de l'extension de l'agrément d'un service technique est introduite conformément à la procédure visée au paragraphe 3.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de l'extension de l'agrément.

L'extension de l'agrément est publiée au Moniteur belge.

§ 6. 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.

La renonciation de l'agrément est publiée au Moniteur belge.

§ 7. Si un service technique ne répond plus aux conditions d'agrément visées au paragraphe 1er, deuxième alinéa, ou ne respecte pas ses obligations, le ministre flamand peut prendre des mesures correctives prévoyant, le cas échéant, la limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément.

La limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément sont publiés au Moniteur belge.

§ 8. L'article 1 de l'arrêté royal du 15 mai 2009 fixant le montant des indemnités à percevoir pour l'attribution, la rénovation et l'extension de l'agrément comme service technique pour l'approbation de véhicules et remorques et des systèmes, pièces et unités techniques destinés à de tels véhicules, est d'application aux indemnités dans le cadre de l'agrément des services techniques.

§ 9. Dans les cas suivants, l'autorité compétente en matière de réception peut soit adresser un avertissement à un service technique, soit, en fonction de la gravité de l'infraction, suspendre sa désignation pour une période d'au moins huit jours et d'au maximum six mois ou retirer sa désignation :

1° le service technique effectue de fausses déclarations au cours de procédures de réception ou lorsque des mesures correctives ou restrictives sont en vigueur ;

2° le service technique falsifie des résultats de tests pour la réception par type ou individuelle ;

3° le service technique dissimule des données ou spécifications techniques qui pourraient entraîner le rappel de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes ou le refus ou le retrait d'une fiche de réception ;

4° le service technique effectue des tests ou des inspections en dehors du cadre de sa désignation ;

5° le service technique falsifie des documents dans le cadre de la procédure de désignation ou de réception ;

6° le service technique ne respecte pas les exigences liées à sa désignation.

Le service technique est informé par écrit de l'intention de suspension ou de retrait et a la possibilité d'exprimer son point de vue avant que la décision ne soit prise. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception décide de suspendre ou de retirer la désignation d'un service technique, elle en informe le service technique par lettre recommandée.

Article 7bis. (uniquement Région flamande)

Dans les cas suivants, l'autorité compétente en matière de réception peut soit adresser un avertissement à un opérateur économique, soit, en fonction de la gravité de l'infraction, suspendre la ou les réceptions par type ou individuelles en question accordées à l'opérateur économique pour une période d'au moins huit jours et d'au maximum six mois ou la retirer :

1° l'opérateur économique effectue de fausses déclarations au cours des procédures de réception ou lorsque des mesures correctives ou restrictives sont en vigueur ;

2° l'opérateur économique falsifie des résultats de tests pour la réception par type ou individuelle ;

3° l'opérateur économique dissimule des données ou spécifications techniques qui pourraient entraîner le rappel de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes ou le refus ou le retrait d'une fiche de réception ;

4° l'opérateur économique refuse l'accès à l'information ;

5° l'opérateur économique falsifie des certificats de conformité, des plaques réglementaires, des marques de réception ou d'autres documents.

L'opérateur économique est informé par écrit de l'intention de suspension ou de retrait et a la possibilité d'exprimer son point de vue avant que la décision ne soit prise. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception décide de suspendre ou de retirer la ou les

réceptions par type ou individuelles, elle en informe l'opérateur économique par lettre recommandée.

CHAPITRE III. — Conditions techniques

Article 8. Prescriptions techniques applicables

En ce qui concerne la réception nationale par type en petites séries et la réception nationale individuelle, les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles, dont la demande d'agréation est introduite à partir du 30 novembre 2017, doivent être conformes aux prescriptions des parties I et II de l'annexe 9 du présent arrêté. Le constructeur peut introduire une demande de réception nationale d'un type de véhicule produit en petites séries dans les limites quantitatives annuelles énoncées à l'annexe 10 du présent arrêté.

Article 8bis. 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 L1e à L7e dont les définitions sont énoncées à l'annexe 8 du présent arrêté, 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 40%-100% de la puissance nette maximale du moteur d'origine.

Les réservoirs à carburant 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 III de l'annexe 9 du présent arrêté.

Art. 8ter. (Région de Bruxelles-Capitale)

La transformation d'un véhicule, en application de l'article 8bis, respecte les conditions suivantes :

1° la masse maximale techniquement admissible du véhicule, la masse en charge maximale de l'ensemble admissible ainsi que les charges maximales admissibles sur chacun des essieux ne doivent pas être modifiées ;

2° la répartition de la masse en ordre de marche entre les essieux, après transformation, ne peut excéder de plus de 10 % la répartition entre les essieux du véhicule de base ;

3° à défaut d'une collaboration du constructeur du véhicule de base, l'installateur démontre à l'autorité de réception qu'il a accès à la documentation technique nécessaire du véhicule de base;

4° un rapport d'essai rédigé par un service technique agréé par un autre État membre est soumis à une vérification administrative par un service technique agréé en Belgique, afin de s'assurer que tous les essais ont été réalisés.

Art. 8ter. (Région flamande)

Dans le présent article, on entend par installateur : la personne physique ou la personne morale qui exécute ou qui est responsable de la transformation du moteur, visée à l'alinéa 2.

La transformation d'un véhicule qui consiste à remplacer le moteur à combustion par un moteur électrique ou par une propulsion à pile à combustible à l'hydrogène, remplit toutes les conditions suivantes :

1° la transformation est conforme aux exigences techniques en vertu de la réglementation fédérale et de la réglementation, visée à la partie IV de l'annexe 9 ;

2° la masse maximale techniquement admissible du véhicule, la masse tractable maximale techniquement admissible et la masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu ne sont pas augmentées par rapport au véhicule de base ;

3° la répartition des masses de la masse en ordre de marche après transformation s'écarte de 10 % maximum de la répartition des masses du véhicule de base en ordre de marche.

Par dérogation à l'article 4, § 6, alinéa 2, le consentement du fabricant du véhicule de base ou de son mandataire n'est pas requis pour la transformation du moteur, visée à l'alinéa 1er.

L'installateur démontre à l'autorité chargée de l'approbation qu'il a accès à toute la documentation technique nécessaire du véhicule de base pour pouvoir transformer le véhicule.

Pour les véhicules, visés à l'article 2, § 2, point 1er, alinéa 2, l'installateur ou un service technique agréé demande une attestation à l'autorité chargée de l'approbation, qui comprend tous les éléments suivants :

1° la marque, le type et le numéro de châssis du véhicule ;

2° les caractéristiques de la propulsion modifiée ;

3° une mention comme quoi le véhicule est conforme au présent article, à la partie IV de l'annexe 9, et aux exigences en vertu de la réglementation fédérale relative à la transformation, où le moteur à combustion est remplacé par un moteur électrique ou par une propulsion à pile à combustible à l'hydrogène.

Art. 8ter. (Région wallonne)

§ 1er. La transformation d'un véhicule, en application de l'article 8bis, respecte les conditions suivantes :

1° la masse maximale autorisée du véhicule, la masse maximale autorisée du train ainsi que les masses maximales autorisées des essieux ne peuvent pas être modifiées ;

2° après transformation, la répartition de la masse en ordre de marche du véhicule entre les essieux, ne peut pas excéder de plus 10 % la répartition de cette masse entre les essieux du véhicule de base.

§ 2. Contrairement aux dispositions de l'article 4, § 6, l'accord du constructeur du véhicule de base ou de son mandataire n'est pas requis dans le cadre de cette transformation.

L'installateur, soit la personne physique ou morale qui réalise ou qui est responsable de la transformation, démontre sa collaboration avec le constructeur du véhicule de base. A défaut de cette collaboration, l'installateur démontre à l'autorité de réception qu'il dispose d'un accès à la documentation technique nécessaire du véhicule de base.

Article 9. Bruit émis par les véhicules neufs

1° Dispositions relatives aux véhicules autres que les quadricycles légers et dont la demande d'agrément est introduite avant le 1er janvier 1983.

§ 1. Pour les véhicules neufs, le bruit émis dans les conditions définies ci-après ne peut dépasser les niveaux suivants:

- 70 dB (A) pour les cyclomoteurs classe A;
- 75 dB (A) pour les cyclomoteurs classe B;
- 80 dB (A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³;
- 82 dB (A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et n'excède pas 125 cm³;
- 84 dB (A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³ et n'excède pas 500 cm³;
- 86 dB (A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée excède 500 cm³;
- 84 dB (A) pour les tricycles à moteur.

Une tolérance de 1 dB (A) est admise.

§ 2. Les mesures sont faites dans une zone silencieuse et dégagée, constituée par un espace ouvert de 50 m de rayon et dont la partie centrale, sur au moins 20 m de rayon, est pratiquement horizontale.

Le revêtement de la piste de roulement (constitué de béton, d'asphalte ou d'un matériau similaire) doit être de nature telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit de roulement excessif.

Le niveau des bruits ambiants, y compris le bruit du vent, doit être inférieur d'au moins 10 dB (A) au niveau du bruit à mesurer.

§ 3. Lors des mesures, seul le conducteur prend place sur le véhicule. Avant qu'il ne soit procédé aux mesures, le moteur sera porté à ses conditions normales de fonctionnement en ce qui concerne: température, réglage, bougie(s), carburateur(s), et autres pièces.

Au moins deux mesures valables sont effectuées de chaque côté du véhicule.

Pour être valables, les résultats de deux mesures d'un même côté du véhicule ne peuvent différer de plus de 2 dB (A). Si la différence est supérieure à 2 dB (A), tout l'essai doit être recommencé. La plus élevée des quatre mesures valables est seule prise en considération pour définir le bruit mesuré du véhicule.

Le microphone est placé à 1,20 m au-dessus du sol et à une distance de 7,50 m de l'axe de marche du véhicule, mesurée suivant la perpendiculaire PP" à cet axe (voir la figure reprise à l'annexe 2).

Deux lignes AA" et BB", situées respectivement à 10 mètres en avant et en arrière de la ligne PP", sont tracées sur la piste d'essai.

§ 4. Les véhicules sont amenés à une vitesse stabilisée dans les conditions spécifiées ci-après, jusqu'à la ligne AA".

A ce moment, le papillon des gaz est ouvert à fond aussi rapidement que possible. Le papillon est maintenu dans cette position jusqu'à ce que l'arrière du véhicule dépasse la ligne BB", puis refermé aussi rapidement que possible.

Les véhicules s'approchent de la ligne AA" à une vitesse stabilisée déterminée en fonction de la vitesse de rotation de référence et de leur système de transmission.

La vitesse de rotation de référence du moteur est celle qui correspond au régime de puissance maximale, compte tenu de l'effet des régulateurs éventuels.

La vitesse d'approche est:

1. soit celle correspondant au moteur tournant aux trois-quarts de la vitesse de rotation de référence, lorsqu'à ce régime la vitesse du véhicule est inférieure à 50/km/h;
2. soit 50/km/h lorsqu'à cette vitesse le moteur tourne entre la moitié et les trois-quarts de la vitesse de rotation de référence;
3. soit celle correspondant au moteur tournant à la moitié de la vitesse de rotation de référence, lorsqu'à ce régime la vitesse du véhicule est supérieure à 50/km/h.

L'utilisation de la première position des commandes de transmission, destinée exclusivement au démarrage, au parking ou à d'autres manoeuvres similaires, est exclue.

La position des commandes de transmission est celle qui permet d'obtenir le régime du moteur le plus élevé à la fin de l'accélération, sans atteindre toutefois la vitesse de rotation de référence.

§5. Le niveau de la pression acoustique doit être mesuré au moyen d'un sonomètre de précision conforme à la norme NBN 576-8C publiée par l'Institut belge de Normalisation.

2° Dispositions relatives aux véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1983.

§ 1. Bruit des cyclomoteurs.

1. Définitions.

1.1. Type de cyclomoteur en ce qui concerne le niveau sonore et le dispositif d'échappement.

Par "type de cyclomoteur en ce qui concerne le niveau sonore et le dispositif d'échappement", on entend les cyclomoteurs ne présentant pas entre eux de différences quant aux éléments essentiels ci-après:

1.1.1. le type de moteur (deux ou quatre temps, à piston alternatif ou rotatif, nombre et volume des cylindres, nombre et type de carburateurs ou de système d'injection, disposition des soupapes, puissance maximale et régime de rotation correspondant).

Il convient, pour les moteurs à piston rotatif, de considérer comme cylindrée le double volume de la chambre;

1.1.2. le système de transmission, notamment le nombre des rapports et leur démultiplication;

1.1.3. le nombre, le type et la disposition des dispositifs d'échappement.

1.2. Dispositif d'échappement.

Par "dispositif d'échappement", on entend un jeu complet d'éléments nécessaires pour atténuer le bruit provoqué par le moteur du cyclomoteur et par son échappement.

1.3. Dispositifs d'échappement de types différents.

Par "dispositifs d'échappement de types différents", on entend des dispositifs présentant entre eux des différences essentielles, ces différences pouvant porter sur les caractéristiques suivantes:

1.3.1. les dispositifs dont les éléments portent des marques de fabrique ou de commerce différentes;

1.3.2. les dispositifs pour lesquels les caractéristiques des matériaux constituant un élément quelconque sont différentes ou dont les éléments ont une forme ou une taille différente;

1.3.3. les dispositifs pour lesquels les principes de fonctionnement d'un élément au moins sont différents;

1.3.4. les dispositifs dont les éléments sont combinés différemment.

1.4. Elément d'un dispositif silencieux d'échappement ou d'admission.

Par "élément d'un dispositif silencieux d'échappement ou d'admission", on entend un des composants isolés dont l'ensemble forme le dispositif d'échappement (par exemple: tuyaux et tubulures d'échappement, le silencieux proprement dit) ou le dispositif d'admission (filtre à air).

Si le moteur est équipé d'un filtre à air et/ou d'un amortisseur de bruits d'admission indispensable pour respecter les valeurs limites du niveau sonore, ce filtre et/ou cet amortisseur doivent être considérés comme des éléments ayant la même importance que le dispositif d'échappement.

2. Niveaux sonores admissibles.

2.1. Bruit du cyclomoteur en marche.

2.1.1 . Limites.

Le niveau sonore des cyclomoteurs mesuré dans les conditions prévues aux points 2.1.2. à 2.1.5. ne doit pas dépasser les limites suivantes:

- 70 dB(A) pour les cyclomoteurs de classe A;
- 75 dB(A) pour les cyclomoteurs à deux roues de classe B;
- 78 dB(A) pour les cyclomoteurs à plus de deux roues de classe B.

2.1.2. Appareils de mesure.

2.1.2.1. Mesures acoustiques.

L'appareil de mesure acoustique est un sonomètre de précision, conforme au modèle décrit dans la publication n^{o} 651 (1979) "sonomètres de précision", de la Commission électrotechnique internationale (CEI). Pour les mesures, on utilise la réponse "rapide" du sonomètre ainsi que le réseau de pondération "A", également décrits dans cette publication.

Au début et à la fin de chaque série de mesures, le sonomètre est étalonné, selon les indications du fabricant, au moyen d'une source appropriée (par exemple un pistonphone).

2.1.2.2. Mesures de vitesse.

La vitesse de rotation du moteur et la vitesse du cyclomoteur sur le parcours d'essai sont déterminées avec une précision en plus ou en moins de 3 p.c.

2.1.3. Conditions de mesures.

2.1.3.1. État du cyclomoteur.

Durant les mesures, le cyclomoteur doit être en ordre de marche (avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur).

Avant le début des mesures, le moteur du cyclomoteur est porté à la température de fonctionnement normale. Si le cyclomoteur est doté de ventilateurs à commande automatique, toute intervention sur ce dispositif est exclue lors de la mesure du niveau sonore.

2.1.3.2. Terrain d'essai.

Le terrain d'essai doit être constitué par un parcours d'accélération central entouré d'une aire d'essai pratiquement plane. Le parcours d'accélération doit être plan; la piste de roulement doit être sèche et conçue de façon telle que le bruit de roulement demeure faible.

Sur le terrain d'essai, les conditions de champ acoustique libre doivent être respectées à 1 dB près entre la source sonore placée au milieu du parcours d'accélération et le microphone. Cette condition est considérée comme remplie lorsqu'il n'existe pas d'écrans importants réflecteurs du son, tels que haies, rochers, ponts ou bâtiments, à une distance de 50 m autour du centre du parcours d'accélération. La surface du terrain doit être constituée, sur un rayon minimal de 10 m autour du centre du parcours d'accélération, d'un matériau dur, tel que le béton, l'asphalte ou tout autre matériau équivalent sur le plan acoustique; elle ne doit être recouverte, ni de neige poudreuse, ni de hautes herbes, ni de particules de terre, ni de cendrée.

Aucun obstacle susceptible d'influencer le champ acoustique ne doit se trouver à proximité du microphone et personne ne devra s'interposer entre le microphone et la source sonore. L'observateur chargé des mesures doit se placer de manière à éviter toute altération des indications de l'appareil de mesure.

2.1.3.3. Divers.

Les mesures ne peuvent être effectuées en cas de conditions atmosphériques défavorables et notamment en cas de bourrasques.

Pour les mesures, le niveau sonore pondéré (A) de sources acoustiques autres que celles du cyclomoteur en essai, de même que le niveau sonore qui résulte de l'effet du vent, doivent être inférieures d'au moins 10 dB (A) au niveau sonore provoqué par le cyclomoteur. Le microphone peut être doté d'un écran de protection approprié contre le vent, pourvu que l'on tienne compte de son influence sur la sensibilité et les caractéristiques directionnelles du microphone.

2.1.4. Méthode de mesure.

2.1.4.1. Nature et nombre des mesures.

Le niveau sonore maximal exprimé en décibels (dB), pondéré (A), est mesuré durant le passage du cyclomoteur entre les lignes AA' et BB" tel que décrit à l'annexe 3 du présent arrêté. La mesure n'est pas valable lorsqu'une valeur de pointe s'écartant anormalement du niveau sonore général est enregistrée.

2.1.4.2. Emplacement du microphone.

Le microphone doit être placé à 7,5 m de distance de la ligne de référence CC" de la piste et à la hauteur de 1,2 m au-dessus du niveau du sol, tel que décrit à l'annexe 3 du présent arrêté.

2.1.4.3. Conditions de conduite.

Le cyclomoteur s'approche de la ligne AA" à une vitesse initiale stabilisée, conformément au point 2.1.4.4.1.. Dès que l'extrémité avant du cyclomoteur a atteint la ligne AA", la commande d'accélération doit être portée, aussi rapidement que c'est possible dans la pratique, sur la position correspondant à la pleine charge. Cette position de la commande d'accélération est maintenue jusqu'au moment où l'extrémité arrière du cyclomoteur a atteint la ligne BB"; la commande d'accélération est alors ramenée aussi rapidement que possible à la position du ralenti.

Pour toutes les mesures, le cyclomoteur est conduit en ligne droite sur le parcours d'accélération de telle manière que la trace du plan longitudinal médian du cyclomoteur soit le plus près possible de la ligne CC".

2.1.4.4. Vitesse d'approche.

2.1.4.4.1. Utilisation de la boîte de vitesse lorsque le cyclomoteur en comporte une.

Lorsque le cyclomoteur est équipé d'une boîte de vitesses non automatique, le rapport où la vitesse maximale sur route en palier est atteinte est enclenché.

Lorsque le cyclomoteur est équipé d'une boîte de vitesses automatique munie d'un sélecteur, ce sélecteur est placé dans la position correspondant à la vitesse maximale sur route en palier.

La position ou le rapport de la transmission correspondant à la vitesse maximale sur route en palier, est déterminé préalablement sur un banc d'essai de puissance.

2.1.4.4.2. Procédure d'essai.

Pour cyclomoteurs classe A:

Le cyclomoteur s'approche de la ligne AA" à une vitesse stabilisée égale à sa vitesse maximale si celle-ci est inférieure ou égale à 20 km/h. Si elle est supérieure à 20 km/h, le véhicule s'approchera de AA" à une vitesse stabilisée égale à 20 km/h.

Pour cyclomoteurs de classe B:

Le cyclomoteur s'approche de la ligne AA" à une vitesse stabilisée égale à sa vitesse maximale si celle-ci est inférieure ou égale à 30 km/h. Si elle est supérieure à 30 km/h, le véhicule s'approchera de AA" à une vitesse stabilisée égale à 30 km/h.

2.1.5. Résultats.

2.1.5.1. Le procès-verbal d'essai établi selon le modèle figurant à l'annexe 4 du présent arrêté fait état de toutes les circonstances et influences présentant de l'importance pour les résultats de mesures.

2.1.5.2. Les valeurs, arrondies au décibel le plus proche, sont relevées sur l'appareil de mesure.

Seules sont retenues des valeurs de mesure obtenues à l'issue de deux mesures consécutives sur le même côté du cyclomoteur et dont l'écart n'est pas supérieur à 2 dB (A).

2.1.5.3. Pour tenir compte de l'imprécision des mesures, le résultat de chaque mesure est égal à la valeur lue sur l'appareil diminuée d'un dB (A).

2.1.5.4. Si les quatre résultats de mesure sont inférieurs ou égaux au niveau maximal admissible pour la catégorie à laquelle appartient le cyclomoteur à l'essai, la prescription visée au point 2.1.1. est considérée comme remplie.

Dans tous les autres cas, la prescription visée au point 2.1.1. est considérée comme non remplie.

2.2. Bruit du cyclomoteur à l'arrêt.

2.2.1. Niveau de pression acoustique à proximité du cyclomoteur.

2.2.1.1. En outre, afin de faciliter le contrôle ultérieur des cyclomoteurs en circulation, le niveau de pression acoustique est mesuré à proximité de la bouche du dispositif d'échappement (silencieux), conformément aux prescriptions ci-après. Le résultat de la mesure et la vitesse de rotation du moteur lors de l'essai sont inscrits dans le procès-verbal dont le modèle figure à l'annexe 4 du présent arrêté.

2.2.1.2. De plus, le constructeur ou son mandataire est tenu d'apposer sur le cadre du cyclomoteur sous une forme rivetée ou de qualité de fixation équivalente une plaquette reprenant de manière lisible et indélébile:

- le résultat le plus élevé des mesures visées sous le point 2.2.1.1.;
- la vitesse de rotation du moteur utilisée visée au point 2.2.1.1.;
- la marque et le type du silencieux;
- le nombre d'impulsion d'allumage par cylindre et par deux tours complets de vilebrequin.

2.2.2. Instruments de mesure.

Les mesures sont effectuées à l'aide d'un sonomètre de précision, conformément au point 2.1.2.1. du § 1er du présent article.

2.2.3. Conditions de mesure.

2.2.3.1. État du cyclomoteur.

Avant le début des mesures, le moteur du cyclomoteur est porté à la température de fonctionnement normale. Si le cyclomoteur est doté de ventilateurs à commande automatique, toute intervention sur ce dispositif est exclue lors de la mesure du niveau sonore.

Durant les mesures, la commande de la boîte de vitesses, est au point mort. Dans le cas où il est impossible de désaccoupler la transmission, il convient de laisser la roue motrice du cyclomoteur tourner à vide, par exemple en mettant ce dernier sur béquille.

2.2.3.2. Terrain d'essai.

Toute zone non soumise à des perturbations acoustiques importantes peut être utilisée comme terrain d'essai. Les surfaces planes recouvertes de béton, d'asphalte ou de toute autre revêtement dur, et dont le degré de réflexion est élevé, conviennent tout particulièrement; les pistes en terre tassée au rouleau compresseur sont à exclure. Le terrain d'essai doit avoir au minimum, les dimensions d'un rectangle dont les côtés sont à 3 m des contours du cyclomoteur (guidon exclu). Aucun obstacle important, tel que par exemple une personne autre que l'observateur et le conducteur, ne doit se trouver à l'intérieur de ce rectangle.

Le cyclomoteur est placé à l'intérieur du rectangle précité de manière que le microphone de mesure soit distant d'un mètre, au minimum, de bordures de pierre éventuelles, tel que décrit à l'annexe 3 du présent arrêté.

2.2.3.3. Divers.

Les indications de l'instrument de mesure, provoquées par le bruit ambiant et par le vent, doivent être inférieures d'au moins 10 dB (A), au niveau sonore à mesurer. Le microphone peut être doté d'un écran de protection approprié contre le vent pourvu que l'on tienne compte de son influence sur la sensibilité du microphone.

2.2.4. Méthode de mesure.

2.2.4.1. Nature et nombre des mesures.

Le niveau sonore maximal exprimé en décibels (dB), pondéré (A), est mesuré durant la période de fonctionnement prévue au point 2.2.4.3.

Trois mesures, au minimum, sont relevées à chaque point de mesure.

2.2.4.2. Positions du microphone.

Le microphone doit être placé à hauteur de la bouche d'échappement, en aucun cas à moins de 0,2 m au-dessus de la surface de la piste. La membrane du microphone doit être orientée vers l'orifice d'échappement des gaz et placée à une distance de 0,5 m de cet orifice. L'axe de sensibilité maximale du microphone doit être parallèle à la surface de la piste et former un angle de 45° +/- 10° par rapport au plan vertical contenant la direction de sortie des gaz d'échappement.

Par rapport à de plan vertical, le microphone doit être placé du côté qui ménage la distance la plus grande possible entre le microphone et le contour du cyclomoteur (guidon exclu).

Si le système d'échappement comporte plusieurs orifices dont les centres ne sont pas distants de plus de 0,3 m, le microphone doit être orienté vers la bouche la plus proche du contour du cyclomoteur (guidon exclu) ou vers la bouche située le plus haut par rapport à la surface de la piste. Si les distances entre les centres des orifices sont supérieures à 0,3 m, des mesures distinctes sont pratiquées à chaque bouche d'échappement et seule la valeur la plus forte est retenue.

2.2.4.3. Conditions de fonctionnement.

Le régime du moteur est stabilisé à 3/4 de S: "S" étant le régime en tr/min. à la puissance maximale.

Dès que le régime stabilisé est atteint, la commande d'accélération est rapidement ramenée à la position de ralenti. Le niveau sonore est mesuré pendant une période de fonctionnement comprenant un bref maintien du régime stabilisé ainsi que toute la durée de la décélération, le résultat de mesure valable étant celui qui correspond à l'indication maximale du sonomètre.

2.2.5. Résultats.

Les valeurs, arrondies au décibel entier le plus proche, sont relevées sur l'appareil de mesure.

Seules sont retenues les valeurs obtenues à l'issue de 3 mesures consécutives et dont les écarts respectifs ne sont pas supérieurs à 2 dB (A).

La valeur retenue est le résultat le plus élevé de ces trois mesures.

3. Dispositif d'échappement (silencieux).

3.1. Si le cyclomoteur est muni de dispositifs destinés à réduire le bruit de l'échappement (silencieux), les prescriptions du présent point 3 sont applicables. Si le tuyau d'aspiration du moteur est équipé d'un filtre à air et/ou d'un amortisseur de bruits d'admission, nécessaire(s) pour assurer le respect du niveau sonore admissible, ce filtre et/ou cet amortisseur sont considérés comme faisant partie du silencieux et les prescriptions du présent point 3 leur sont aussi applicables.

3.2. Le schéma du dispositif d'échappement doit être joint en annexe à la demande de procès-verbal d'agrément.

3.3. Le silencieux doit être marqué d'une référence de marque et d'une référence de type bien lisibles et indélébiles.

3.4. Les matériaux absorbants fibreux ne peuvent être utilisés dans la construction du silencieux que si les conditions suivantes sont remplies:

3.4 1. les matériaux absorbants fibreux ne peuvent se trouver dans les parties du silencieux traversées par les gaz;

3.4.2. des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place des matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux;

3.4.3. les matériaux absorbants fibreux doivent résister à une température supérieure d'au moins 20 p.c. à la température de fonctionnement qui peut se présenter à l'endroit du silencieux où les matériaux absorbants fibreux se trouvent.

§ 2. Bruit des motocyclettes.

1. Pour les véhicules neufs, le bruit émis dans les conditions ci-après ne peut dépasser les niveaux suivants:

- 78 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la cylindrée est inférieure ou égale à 80 cm³;
- 80 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la cylindrée est supérieure à 80 cm³ et inférieure ou égale à 125 cm³;
- 83 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³ et inférieure ou égale à 350 cm³;
- 85 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la cylindrée est supérieure à 350 cm³ et inférieure ou égale à 500 cm³;
- 86 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la cylindrée est supérieure à 500 cm³;
- 83 dB(A) pour les tricycles à moteur.

2. Mesure du niveau sonore.

2.1. La vérification des limites de niveau sonore des motocyclettes doit être effectuée conformément aux dispositions de la directive 78/1015/CEE du 22 juillet 1980 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles (1) ou du règlement n° 41 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit (2).

2.2. Toute demande de vérification doit être introduite par le constructeur ou son mandataire auprès du Ministère des Communications, Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

Elle doit être accompagnée d'une fiche de renseignements et d'une description technique détaillée de la motocyclette à réceptionner.

Pour un même type de motocyclette, la demande de vérification ne peut être introduite qu'après d'un seul État membre.

En ce qui concerne la Région flamande, le membre de phrase « du Ministère des Communications, Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles » est remplacé par les mots « de l'autorité compétente en matière de réception ».

2.3. Le demandeur est tenu de faire la preuve que les essais éventuels indispensables ont été effectués dans les laboratoires reconnus par le Ministère des Communications.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministère des Communications » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

2.4. Un certificat de vérification dont le modèle figure à l'annexe 5, est accordé ou refusé par le Ministre des Communications ou son délégué, selon que le type de motocyclette est conforme ou non à la directive en cause.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

2.5. Toute motocyclette mise en circulation doit rester conforme au type de motocyclette vérifié.

Toute modification du type de motocyclette qui a fait l'objet de la vérification visée au point 2.4 ainsi que l'arrêt éventuel de la production doivent être notifiés au Ministre des Communications ou à son délégué. Celui-ci apprécie s'il s'agit d'une modification nécessitant une nouvelle vérification.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « au Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « à l'autorité flamande compétente ».

2.6. Sur requête du Ministre des Communications ou de son délégué, le constructeur est tenu de mettre à sa disposition en vue d'essais ou de contrôles de conformité, les motocyclettes ou éléments de motocyclettes ou dispositifs de série dont le prototype a fait l'objet d'une vérification antérieure.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « du Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « de l'autorité flamande compétente ».

2.7. Le certificat accordé pour un type de motocyclette peut être retiré par le Ministre des Communications ou son délégué au cas où cette motocyclette n'est plus conforme au prototype homologuée.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

2.8. Toute refus ou retrait de certificat doit être notifié au constructeur ou à son mandataire et doit être motivé. Endéans les huit jours ouvrables qui suivent la date de notification, le constructeur ou son mandataire peut introduire une demande de révision auprès du Ministre des Communications. Ce dernier doit statuer sur cette demande endéans le mois qui suit sa date d'introduction.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « du Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « du Ministre flamand ».

2.9. De plus, le constructeur ou son mandataire est tenu d'apposer sur le cadre du motocycle sous une forme rivetée ou de qualité de fixation équivalente une plaquette métallique reprenant de manière lisible et indélébile:

- le résultat de la mesure à l'arrêt et la vitesse de rotation du moteur correspondante telle qu'ils figurent au point 5.2 de l'annexe 5 du présent arrêté;
- la marque et le type du silencieux;
- le nombre d'impulsions d'allumage par cylindre et par deux tours complets du vilebrequin.

§3. 1. Les dispositions du 2°, § 1, sont applicables immédiatement aux quadricycles légers.

2. Avant le 1er janvier 1983, à la demande du constructeur ou de son mandataire, les dispositions du 2°, § 2, du présent article sont applicables en lieu et place des dispositions du 1°, § 2.

3. Dispositions applicables à tout nouveau type de véhicule réceptionné à partir du 1er mai 2010

§ 1. Le niveau sonore des véhicules à moteur à deux ou trois roues, mesuré dans les conditions et selon les méthodes de mesure prévues ci-après, ne peut pas dépasser les limites suivantes:

Véhicules	**Valeurs limites exprimées en dB(A)**
1. Cyclomoteurs à deux roues	
< 25km/h	66
> 25km/h	71
à trois roues	76
2. Motocycles	
< 80cm³	75
> 80cm³; < 175 cm³	77
> 175 cm³	80
3. Tricycles	80

§ 2. Le niveau sonore est mesuré dans les conditions et selon les méthodes de mesure prévues:

- pour les cyclomoteurs à deux roues: au chapitre Ier, points 2.1. et 2.2. de l'annexe 6;
- pour les motocycles: au chapitre II, points 2.1. et 2.2. de l'annexe 6;

- pour les cyclomoteurs à trois roues et aux tricycles: au chapitre III, points 2.1., 2.2. et 2.3. de l'annexe 6.

Les spécifications relatives aux caractéristiques physiques du revêtement et les spécifications de mise en œuvre du revêtement de la piste d'essai sont définies au Chapitre V de l'annexe 6.

§ 3. Les dispositifs d'échappement (silencieux) d'origine, en tant qu'entités techniques sont, selon le type de véhicule concerné, homologués conformément aux prescriptions du point 2.3. des chapitres Ier, II et du point 2.4. du chapitre III de l'annexe 6.

Les dispositifs d'échappement ou éléments de ce dispositif, destinés au montage sur un ou plusieurs types déterminés de véhicules à deux ou trois roues comme dispositif de remplacement non d'origine, en tant qu'entité technique, sont, selon le type de véhicule concerné, homologués conformément aux prescriptions du point 3 des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6. Ils sont marqués conformément aux prescriptions reprises au chapitre IV de l'annexe 6.

§ 4. Tout véhicule construit doit être conforme au type de véhicule réceptionné en application du présent article, être équipé du dispositif silencieux avec lequel il a été réceptionné et satisfaire, selon le type de véhicule concerné, aux exigences du point 2 des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6.

Afin de vérifier la conformité exigée au premier alinéa, un véhicule du type réceptionné en application du présent article est prélevé dans la série.

La production est considérée comme conforme aux dispositions du présent article si le niveau sonore mesuré par la méthode décrite au point 2.1. des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6 selon le type de véhicule concerné ne dépasse pas de plus de 3 dB(A) la valeur mesurée lors de la réception, ni de plus de 1 dB(A) les limites prescrites par le premier paragraphe.

§ 5. Tout dispositif d'échappement de remplacement non d'origine fabriqué doit être conforme au type homologué en application du présent article et satisfaire aux exigences du point 3 des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6 selon le type de véhicule auquel il est destiné.

Afin de vérifier la conformité exigée au premier alinéa, un dispositif du type homologué en application du présent article est prélevé dans la série.

La production est considérée comme conforme aux dispositions du présent article si les prescriptions des points 3.4.2. et 3.4.3. des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6 selon le type de véhicule sont remplies et si le niveau sonore mesuré par la méthode décrite au point 2.1. des chapitres Ier, II et III de l'annexe 6 ne dépasse pas de plus de 3 dB(A) la valeur mesurée lors de l'homologation du type, ni de plus de 1 dB(A) les limites prescrites par le premier paragraphe.

Article 10. Bruit émis par les véhicules en service

1° Dispositions relatives aux véhicules autres que les quadricycles légers et dont la demande d'agrément est introduite avant le 1er janvier 1983

§ 1. Pour les véhicules en service, le bruit mesuré dans les conditions définies ci-après ne peut dépasser les niveaux suivants:

- 85 dB (A) pour les cyclomoteurs classe A;
- 90 dB(A) pour les cyclomoteurs classe B;
- 95 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³;
- 97 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et n'excède pas 125 cm³;
- 99 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³ et n'excède pas 500 cm³;
- 101 dB(A) pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car et dont la cylindrée excède 500 cm³;
- 99 dB(A) pour les 4 tricycles à moteur

Une tolérance de 3 dB (A) est admise.

§ 2. La mesure est faite en un lieu non réverbérant. Est considéré comme lieu non réverbérant tout lieu à ciel ouvert, pour autant qu'aucun obstacle ne se trouve dans un rayon de 5 m autour du microphone.

Si les conditions ne sont pas remplies, la mesure doit être corrigée pour tenir compte de la réverbération.

Le véhicule doit être placé sur un sol quasi horizontal en matériau dur, constitué de béton, d'asphalte, de pavés ou de revêtement similaire.

Aucune matière absorbante (hautes herbes, neige...) ne peut se trouver sous le véhicule ni entre celui-ci et le microphone.

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.

§ 3. Le microphone est placé du côté du pot d'échappement, dirigé vers le bloc moteur en un point situé à une distance latérale

de 1,50 m et à une hauteur de 75 cm au-dessus du sol.

§ 4. La mesure est effectuée sur le véhicule à l'arrêt, le moteur étant chaud et tournant à vide.

Pour faire tourner à grande vitesse de rotation le moteur à vide, selon le type de transmission on peut mettre la commande sur le point mort, débrayer ou enlever la courroie ou la chaîne de transmission après démarrage.

Si le véhicule est équipé d'une transmission automatique, il doit être placé sur la béquille.

La mesure est faite en donnant des coups de gaz répétés, suffisamment brefs pour éviter de dépasser la vitesse de rotation qui correspond à la puissance maximale du moteur.

On veillera toutefois à ne pas couper les gaz brusquement, afin d'éviter des explosions dans le pot d'échappement.

§ 5. Le niveau de la pression acoustique est mesuré au moyen d'un sonomètre dont l'erreur ne dépasse pas 1 dB (A).

2° Dispositions relatives aux véhicules à deux et trois roues dont la demande d'agrément est introduite après le 1er janvier 1983, ainsi qu'aux quadricycles légers

§ 1. Le bruit émis par les véhicules en service ne peut dépasser la valeur inscrite sur la plaquette mentionnée au 2°, § 1er, point 2.2.1.2. et § 2, point 2.9 de l'article 9 du présent arrêté, majorée de 5 dB (A) pour la mesure du véhicule à l'arrêt.

En cas de doute, les agents qualifiés peuvent effectuer une mesure de niveau sonore du véhicule en marche. Dans ce cas, les limites de niveau sonore sont les limites fixées à l'article 9, 2°, du présent arrêté majorées de 3 dB (A).

§ 2. Les mesures de niveau sonore du véhicule en service sont effectuées conformément aux prescriptions applicables aux véhicules neufs fixées à l'article 9, 2°, du présent arrêté.

2°bis Dispositions relatives à tout nouveau type de véhicule réceptionné à partir du 1er mai 2010

§ 1. Le bruit émis par les véhicules en service à l'arrêt ne peut pas dépasser la valeur du niveau sonore inscrite sur la plaque constructeur imposée par la Directive 93/34/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues ou par la Directive 2009/139/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

§ 2. Les mesures de niveau sonore du véhicule en service sont effectuées conformément aux prescriptions applicables aux véhicules neufs fixées à l'article 9.3.

3° Pour permettre d'effectuer les mesures de niveau sonore dans les conditions fixées au présent article, le conducteur du véhicule est tenu de mettre le véhicule à la disposition des agents qualifiés si ceux-ci le requièrent, afin qu'ils puissent soit le faire conduire dans un endroit approprié, soit effectuer eux-mêmes les manoeuvres sur le véhicule, soit mener les deux actions.

4° Lorsque, lors d'un contrôle, un véhicule présente un niveau sonore supérieur à la limite autorisée, son détenteur est tenu, sans préjudice des dispositions de l'article 36bis du présent arrêté, de le faire remettre en état et de le présenter pour vérification à un agent qualifié endéans une période de cinq jours ouvrables.

Cette période est toutefois ramenée à deux jours ouvrables lorsque la valeur du niveau sonore obtenue est supérieure de 7 dB (A) à la limite autorisée pour les véhicules usagés, ou lorsque le silencieux n'est pas d'origine, ou enfin lorsque l'agent qualifié constate qu'il y a eu modification volontaire du véhicule.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « un agent qualifié » sont remplacés par les mots « un membre du personnel qualifié » et les mots « l'agent qualifié » sont remplacés par les mots « le membre du personnel qualifié ».

2°ter. Dispositions relatives aux véhicules à deux, trois roues et aux quadricycles dont la demande d'agréation a été introduite à partir du 30 novembre 2017 :

§ 1. Le bruit émis par les véhicules en service à l'arrêt ne peut pas dépasser la valeur du niveau sonore inscrite sur la plaque constructeur imposée par l'article 39 du Règlement (UE) n°168/2013 ainsi que par l'article 6 et l'annexe V du Règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 portant exécution du Règlement (UE) n° 168/2013.

§ 2. Les mesures de niveau sonore du véhicule en service sont effectuées conformément aux prescriptions applicables aux véhicules neufs fixées à l'annexe IX du Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 complétant le Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V.

Article 11. Dispositifs de freinage

§ 1er. Conditions applicables aux véhicules à deux roues avec ou sans side-car

1. Les véhicules à deux roues, avec ou sans side-car doivent être équipés de deux dispositifs de freinage indépendants avec commandes indépendantes, l'un agissant sur la ou les roue(s) avant et l'autre sur la ou les roue(s) arrière; ils ne doivent pas nécessairement agir sur la roue du side-car.

2. En cas de défaillance d'un des dispositifs de freinage, l'autre doit encore pouvoir agir efficacement.

3. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et être facilement accessibles pour l'entretien.

4. Les organes de commande doivent se trouver à portée immédiate du conducteur.

5. Au moins un des dispositifs de freinage doit agir sur des surfaces freinées fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

6. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique.

7. Sur les cyclomoteurs à trois roues, un des freins doit pouvoir être bloqué, à moins que le véhicule ne soit équipé d'un autre dispositif permettant de le maintenir à l'arrêt.

§ 2. Conditions applicables aux véhicules à plus de deux roues

1. Les motocyclettes à trois roues doivent être équipées de deux dispositifs de freinage indépendants à commandes indépendantes, l'un agissant au moins sur la (les) roue(s) avant et l'autre au moins sur la (les) roue(s) arrière.

2. Un des dispositifs de freinage visés sous 1. ou un autre dispositif de freinage doit pouvoir maintenir le véhicule à l'arrêt sur une déclivité, même en l'absence du conducteur. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège. Il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un dispositif à action purement mécanique.

3. Les organes de commande doivent se trouver à portée immédiate du conducteur. Lorsque les dispositifs de freinage visés sous 1. sont à commande manuelle, une des commandes doit être placée de telle façon qu'un frein puisse être actionné sans lâcher le volant ou le guidon.

4. Au moins un des dispositifs de freinage doit agir sur des surfaces freinées fixées aux roues de façon rigides ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

5. En cas de défaillance d'un des dispositifs de freinage, le ou les autres dispositifs doivent encore pouvoir fonctionner efficacement.

6. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et être facilement accessibles pour l'entretien.

7. [...]

§ 3. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent qu'aux véhicules admis à la circulation à partir du 1er janvier 1975.

Pour les véhicules mis en service avant le 1er janvier 1975, les dispositions suivantes sont applicables:

Tout cyclomoteur ou motocyclette doit être pourvu d'une installation de freinage suffisamment efficace pour en contrôler le mouvement, l'arrêter de façon sûre et rapide et empêcher la rotation des roues freinées, quelles que soient les conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle ce véhicule se trouve.

Article 12. Efficacité de freinage

§ 1. Conditions applicables aux cyclomoteurs à deux roues.

1. L'efficacité des dispositifs de freinage doit être telle que sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime ne soit jamais inférieure à 4,2 m/sec^2 pour les cyclomoteurs neufs lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage, et quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse.

Toutefois, s'il y a un side-car, la décélération moyenne de freinage en régime ne peut pas être inférieure à 3,9 m/sec^2.

2. Les valeurs prescrites sous 1, sont réduites de 10 p.c. pour les véhicules en service.

3. Les décélérations doivent être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:

- 40 kg sur une commande à pied;

- 20 kg pour le ou les mécanismes actionnés manuellement.

§ 2. Conditions applicables aux motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car.

1. L'efficacité des dispositifs de freinage doit être telle que sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue ne soit jamais inférieure, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, aux minima ci-après:

a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage:

- 5 m/sec^2 pour les motocyclettes neuves sans side-car;
- 4,6 m/sec^2 pour les motocyclettes neuves avec side-car;

b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:

- 3,9 m/sec^2 pour les motocyclettes neuves sans side-car;

c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:

- 3,1 m/sec^2 pour les motocyclettes neuves sans side-car.

2. Les valeur prescrites sous 1., sont réduites de 10 p.c. pour les motocyclettes en service.

3. Les décélérations doivent pouvoir être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:

- 50 kg sur une commande à pied;
- 20 kg pour le ou les mécanismes actionnés manuellement.

§ 3. Conditions applicables aux véhicules à plus de deux roues

1. Pour les véhicules neufs à plus de deux roues, l'efficacité des dispositifs de freinage visés à l'article 11, § 2.1. doit être telle que, sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, ne soit jamais inférieure aux minima ci-après:

a) lors de l'emploi simultané de deux dispositifs de freinage: 4,6 m/sec^2;

b) lors de l'emploi de l'un des dispositifs de freinage: 1,9 m/sec^2.

2. Le dispositif de freinage des véhicules neufs à plus de deux roues visé à l'article 11 § 2.2 doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante 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 débrayé, une déclaration moyenne de freinage en régime d'au moins 1,5 m/sec^2, les freins étant à froid et la vitesse initiale de 15 km/h.

3. Les valeurs prescrites sous 1 et 2 sont réduites de 10 p.c. pour les véhicules en service.

4. Les décélérations doivent pouvoir être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:

- 50 kg pour une commande à pied;
- 20 kg pour le ou les mécanismes actionnés manuellement.

§ 4. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent qu'aux véhicules admis à la circulation à partir du 1er janvier 1975.

Article 13. Définitions et prescriptions générales

1. Definitions.

Pour l'application des articles 13 et 14 du présent arrêté, on entend par:

Feu de route: le feu du véhicule servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule.

Feu de croisement: le feu du véhicule servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route.

Feu de position avant: le feu du véhicle servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant.

Feu de position arrière: le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière.

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.

Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation: le dispositif servant à éclairer la plaque d'immatriculation du véhicule.

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.

Feu de stationnement: le feu du véhicule à signaler la présence du véhicule en stationnement vu de l'avant ou de l'arrière.

Feu de 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.

Feu de 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.

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.

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.

Feu indicateur de direction: le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche.

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.

Hauteur maximum 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.

Distance minimum entre feux: la plus petite distance entre les bords intérieurs des plages éclairantes.

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.

2. Prescriptions générales

§ 1er. 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.

§ 2. Lorsque le véhicule en est muni, le feu de position arrière, le feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation, ainsi que les feux de position du side-car doivent s'allumer automatiquement dès qu'un feu quelconque est allumé à l'avant du véhicule.

§ 3. Le véhicule doit être aménagé de façon telle que le feu de position arrière et les catadioptres ne puissent pas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.

§ 4. Les catadioptres ne peuvent pas être de forme triangulaire, ils doivent être fixes et placés dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

§ 5. Les feux et catadioptres ayant la même fonction et la même orientation doivent être de même couleur.

En aucun cas, un véhicule ne devra montrer vers l'avant des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants rouges et vers l'arrière des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants blancs ou jaunes sélectifs.

Cette disposition n'est pas applicable aux plaques d'immatriculation.

§ 6. Des feux de noms différents ainsi que des catadioptres peuvent être groupés ou incorporés 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.

3. Feux et catadioptres des cyclomoteurs à deux ou trois roues

§ 1. Les cyclomoteurs à deux ou trois roues doivent être munis en permanence des feux et catadioptres mentionnés dans le tableau Ier et satisfaire aux dispositions prévues dans ce tableau.

§ 2. Par dérogation au § 1er:

- un cyclomoteur à trois roues avec une roue avant, dont la largeur est inférieure à 75 cm, peut être équipé d'un feu de position avant et d'un catadioptre avant;
- un cyclomoteur à trois roues avec deux roues avant, dont la largeur est inférieure à 75 cm, peut être équipé d'un feu de position arrière et d'un catadioptre arrière.
- les catadioptres latéraux des cyclomoteurs à deux ou à trois roues peuvent être remplacés par des pneumatiques à flancs rétroréfléchissants.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les pneumatiques à flancs rétroréfléchissants sont fixées par Nous.

§ 3. De plus, les cyclomoteurs peuvent être équipés des feux et catadioptres dont une motocyclette doit ou peut être pourvue, à condition qu'ils soient placés conformément aux règles en vigueur pour les motocyclettes.

§ 4. Les cyclomoteurs des services de police locale et fédérale et les cyclomoteurs non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances peuvent être munis de feux et de catadioptres spéciaux.

A titre exceptionnel, Ministre compétent pour la circulation routière ou son délégué peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service public, à être munis de feux et de catadioptres spéciaux.

4. Feux et catadioptres des motocyclettes à deux roues ou sans side-car

§ 1er. Les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car doivent être munies en permanence des feux et catadioptres mentionnés dans le tableau II et satisfaire aux dispositions prévues dans ce tableau.

De plus, les feux et catadioptres mentionnés dans le tableau III peuvent être montés sur les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car, à condition qu'ils satisfassent aux dispositions prévues dans ce tableau.

§ 2. Les feux et catadioptres dont il n'est pas fait mention dans les tableaux II et III ne peuvent pas être montés sur les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car.

§ 3. Le feu stop doit s'allumer lorsque le train sur la roue arrière ou la roue avant ou les deux roues est actionné.

§ 4. Les motocyclettes des services de police locale et fédérale et les motocyclettes non banalisées de l'Administration des Douanes et Accises désignées par le Ministre des Finances peuvent être munies de feux et de catadioptres spéciaux.

A titre exceptionnel, le Ministre compétent pour la circulation routière ou son délégué peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service public, à être munis de feux et de catadioptres spéciaux.

5. Feux et catadioptres des tricycles à moteur

§ 1. Les feux et catadioptres des motocyclettes à trois roues doivent satisfaire aux prescriptions applicables aux véhicules automoteurs de plus de 3 roues.

§ 2. Par dérogation au § 1er:

a) un véhicule à une roue avant peut être équipé:

- d'un seul feu de position avant lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 75 cm;
- d'un seul feu de route et d'un seul feu de croisement lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 1,30 m;

b) un véhicule à deux roues avant peut être équipé:

- ed'un seul feu de position arrière, d'un seul catadioptre arrière et d'un seul feu stop lorsque la plus grande largeur ne dépasse pas 75 cm.

§ 3. Si le véhicule est équipé d'un dispositif de marche arrière et d'un feu de marche arrière, celui-ci ne doit pouvoir s'allumer que lorsque la marche arrière est enclenchée.

§ 4. Le feu stop doit s'allumer lorsqu'un des freins visés à l'art. 11, § 2–1 est actionné.

5bis. Feux et catadioptres des quadricycles légers

§ 1er. Les quadricycles légers doivent être munis en permanence des feux et catadioptres mentionnés dans le Tableau IV et satisfaire aux dispositions prévues dans ce tableau.

De plus, les feux et catadioptres mentionnés dans le tableau V peuvent être montés sur les quadricycles légers, à condition qu'ils satisfassent aux dispositions prévues dans ce tableau.

§ 2. Les feux et catadioptres dont il n'est pas fait mention dans les tableaux IV et V ne peuvent pas être montés sur les

5[quadricycles légers]5.

§ 3. Le feu stop doit s'allumer lorsque le frein est actionné.

6. Indicateurs de direction.

§ 1.

1. Les motocyclettes et les cyclomoteurs peuvent être munis:

- soit de deux indicateurs de direction à l'avant et de deux à l'arrière;
- soit d'un indicateur de direction sur chaque côté.

2. La cadence de clignotement doit être de 90 par minute avec une tolérance de plus ou moins 30.

3. La couleur des indicateurs de direction doit être jaune auto.

4. Les indicateurs de direction doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian de la motocyclette ou du cyclomoteur.

5. La distance minimum entre un indicateur de direction gauche et un indicateur de direction droit doit être:

a) lorsqu'il sont placés à l'avant: 34 cm;
b) lorsqu'ils sont placés à l'arrière: 24 cm;
c) lorsqu'ils sont placés sur les côtés: 56 cm.

6. En aucun cas, la distance entre les indicateurs de direction placés à l'avant ou à l'arrière ne peut dépasser la plus grande largeur du véhicule.

7. L'indicateur de direction doit se trouver à une hauteur d'au moins 40 cm au-dessus du sol.

8. L'indication du changement de direction au moyen d'indicateurs de direction doit toujours être visible de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan longitudinal médian de la motocyclette ou du cyclomoteur à une distance de 10 m du véhicule.

§ 2. Les tricycles à moteur et les quadricycles légers doivent être équipées d'indicateurs de direction conformément aux prescriptions applicables aux véhicules automoteurs de plus de 3 roues.

6bis. Feux de remorques tractées par les cyclomoteurs et les motocyclettes

Les remorques tractées par les cyclomoteurs et motocyclettes doivent être équipées de deux catadioptres rouges à l'arrière situés à une hauteur minimum de 40 cm.

Elles doivent, en outre, être munies à l'arrière, des feux prévus pour les véhicules tracteurs dès que leur encombrement rend ces feux invisibles.

7. Dispositions transitoires

[...]

Article 14. Les feux et catadioptres

1. Règles particulières concernant les feux et catadioptres des cyclomoteurs à deux ou trois roues

§ 1er. Pour les cyclomoteurs à deux roues avant, les feux de route, les catadioptres avant et les catadioptres arrière doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du cyclomoteur et avoir les mêmes dimensions.

Les feux de route doivent être de même intensité.

Pour les cyclomoteurs à deux roues arrières, les feux de position avant, les catadioptres avant, les feux de position arrière et les catadioptres arrière doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du cyclomoteur et avoir les mêmes dimensions.

Les feux de position arrière doivent être de même intensité.

§ 2. La distance entre deux feux ou catadioptres de même nom doit être supérieure ou égale à 60 cm.

La distance maximum du bord extérieur d'un feu ou catadioptres est mesurée jusqu'au bord extérieur du side-car qui est le plus éloigné du cyclomoteur.

2. Règles particulières concernant les feux et catadioptres des motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car

§ 1er. Feu de route

Les conditions auxquelles doit répondre le feu de route sont déterminées par Nous.

Ce feu doit éclairer la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 100 m en avant du véhicule.

§ 2. Feu de croisement

Les conditions auxquelles doit répondre le feu de croisement sont déterminées par Nous.

Ce feu doit éclairer la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 40 m en avant du véhicule.

§ 3. Feu de position avant

Les feux de position avant peuvent être de couleur jaune sélectif lorsqu'ils sont incorporés dans les feux de route ou les feux de croisement et que ces feux sont de couleur jaune sélectif.

Ils doivent être visibles la nuit à 300 m par temps clair.

§ 4. Feu de position arrière

Les feux de position arrière doivent avoir une plage éclairante d'au moins 25 cm².

Ils doivent être visibles la nuit à 300 m par temps clair.

§ 5. Feu stop

Les feux stop doivent être visibles à 30 m le jour par temps ensoleillé et à 300 m la nuit par temps clair.

§ 6. Feu d'éclairage plaque d'immatriculation

La plaque d'immatriculation doit pouvoir être lue la nuit à 20 m de l'arrière du véhicule, la source lumineuse ne pouvant être vue de l'arrière.

§ 7. Catadioptre arrière

Les catadioptres arrière 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 visibles la nuit par temps clair par le conducteur d'un véhicule situé à une distance de 150 m, lorsqu'ils sont éclairés par les feux de route de ce véhicule.

Pour les side-cars, la distance maximum du bord extérieur du catadioptre, mesurée jusqu'au bord extérieur du side-car qui est la plus éloigné de la motocyclette, sera de 40 cm au maximum.

§ 8. Feu de stationnement

Les motocyclettes peuvent être équipées soit d'un feu de stationnement placé sur la gauche, soit de deux feux de stationnement, l'un sur la gauche et l'autre sur la droite.

Le side-car peut être équipé d'un feu de stationnement placé sur la face latérale la plus éloignée de la motocyclette. La couleur doit être blanche ou jaune auto vers l'avant et rouge ou jaune auto vers l'arrière.

Les feux de stationnement peuvent éventuellement être remplacés par les feux de position.

Ils doivent être visibles la nuit à 300 m par temps clair.

Ils ne doivent pas être cachés à la vue d'un observateur placé à une distance de 10 m devant ou derrière le feu et à 1 m de côté extérieur du véhicule.

§ 9. Feu de brouillard avant

Le point le plus haut de la plage éclairante du feu de brouillard avant ne peut se trouver plus haut que celui du feu de croisement.

§ 10. Feu de brouillard arrière

La surface maximum de la plage éclairante du feu de brouillard arrière doit être de 140 cm².

Ce feu doit être placé dans le milieu de la partie gauche par rapport au plan longitudinal médian du véhicule et ce, à 10 cm au moins du feu stop.

Il ne peut être commandé que par un interrupteur distinct.

Le fonctionnement du feu doit être signalé au moyen d'une lampe-témoin de couleur jaune auto à intensité fixe et disposée en un endroit bien en vue du conducteur, à moins que l'interrupteur se trouve en un endroit bien en vue du conducteur et soit pourvu d'indications claires permettant de déterminer dans quelle position de l'interrupteur le feu est allumé.

§ 11. Catadioptre avant

Les catadioptres avant doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur d'un véhicule située à une distance de 150 m, lorsqu'ils sont éclairés par les feux de route de ce véhicule.

Pour les side-cars, la distance maximum du bord extérieur du catadioptre, mesurée jusqu'au bord extérieur du side-car qui est la plus éloigné de la motocyclette, sera de 10 cm au maximum.

§ 12. Catadioptre latéral

Les catadioptres latéraux des motocyclettes doivent répondre aux prescriptions prévues par l'arrêté royal du 8 mai 1969 relatif à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules. Les conditions auxquelles doivent répondre les catadioptres latéraux pour cyclomoteurs sont fixées par Nous.

Ils doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur d'un véhicule situé à une distance de 150 m, lorsqu'ils sont éclairés par les feux de route de ce véhicule.

§ 13. Dispositions transitoires

Les cyclomoteurs à deux ou trois roues mis en service avant le 1er janvier 1975 et qui sont uniquement équipés d'un catadioptre arrière rouge, doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune non éblouissant qui éclaire la route sur une distance maximum de 30 mètres. Ces cyclomoteurs doivent être munis à l'arrière d'un feu rouge lorsqu'ils roulent sur la voie publique soit entre la tombée et le lever du jour soit lorsque les circonstances atmosphériques l'exigent.

Article 15. Largeur des véhicules

La largeur maximum est fixée à:

a) 0,75 m pour un cyclomoteur à deux roues ainsi que pour une remorque tirée par un tel cyclomoteur;

b) 1,50 m pour un cyclomoteur à plus de deux roues ainsi que pour un cyclomoteur à deux roues avec side-car, ainsi que pour une remorque tirée par de tels cyclomoteurs, sans excéder pour la remorque la largeur du véhicule tracteur;

c) 1 m pour une motocyclette à deux roues sans side-car, ainsi que pour une remorque tirée par une telle motocyclette;

d) 2,00 m pour une motocyclette à deux roues avec side-car ainsi que pour une tricycles à moteur avec ou sans side-car.

De plus, la largeur d'une remorque tirée par une tricycles à moteur ou par une motocyclette à deux roues avec side-car ne peut excéder la largeur du véhicule tracteur.

La largeur hors tout est mesuré sans tenir compte des indicateurs de direction et des rétroviseurs.

Article 16. Nombre de places

§ 1er. Conditions applicables aux cyclomoteurs et aux motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car

1. Le cyclomoteur et la motocyclette ne peuvent comporter au maximum que deux sièges.

2. Un siège prévu pour deux personnes doit être équipé d'une poignée et avoir une longueur supérieur à 50 cm.

§ 2. Conditions applicables aux véhicules à plus de deux roues

1. L'emplacement réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 45 cm, dont au moins 20 cm d'un côté par rapport au centre du volant ou du guidon.

2. L'emplacement réservé à chaque personne assise à côté du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm. Cet espace est mesuré à partir de l'emplacement réservé au conducteur ou à partir de la position la plus défavorable du levier du changement de vitesse, ou du levier du frein à main, étant entendu que la valeur la plus défavorable est prise en considération.

3. Les emplacements visés ci-dessus sont mesurés au niveau du coussin du siège contre le dossier.

§ 2bis. Il est interdit de transporter des personnes dans les remorques accouplées aux cyclomoteurs ou aux motocyclettes.

§ 3. Dispositions transitoires

Les prescriptions du § 1er du présent article ne s'appliquent qu'aux véhicules admis à la circulation à partir du 1er janvier 1975.

Article 17. Indicateur de vitesse et compteur kilométrique

1. Les motocyclettes et les véhicules à plus de deux roues doivent être équipées d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique fixés bien en vue du conducteur; leurs indications doivent être également lisibles la nuit sans gêner le conducteur.

2. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent qu'aux véhicules admis à la circulation à partir du 1er janvier 1975.

Article 18. Moteur et transmission

1. Le moteur des cyclomoteurs doit être conçu et réalisé de manière qu'aucun de ses éléments ne puisse être modifié aisément dans le but d'augmenter la vitesse du véhicule.

2. La transmission entre le moteur et les roues doit pouvoir être interrompue aisément et être maintenue dans cette position.

De plus, s'il s'agit d'un véhicule à 2 roues dont le moteur agit sur la roue avant, la transmission doit être conçue de telle façon qu'en cas d'arrêt brusque du moteur la roue avant ne soit pas bloquée instantanément.

3. La force de traction du moteur doit pouvoir être réglée aisément par le conducteur sans que celui-ci soit obligé de lâcher le guidon.

Article 19. Boîte de vitesses et embrayage

1. Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur.

Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesses à commande directe.

2. L'embrayage doit être progressif et pouvoir être facilement réglé.

3. Les véhicules à plus de deux roues doivent être équipés d'une marche arrière si leur tare excède 200 kg et/ou si leur rayon de braquage est supérieur à 4 m.

Article 20. Démarreur

Les motocyclettes véhicules à plus de deux ans doivent être pourvues d'un dispositif permettant le démarrage du moteur lorsque le véhicule est arrêté.

Article 21. Direction

1. Une bonne maniabilité de la direction du véhicule doit être garantie; de plus, la ou les roue(s) directrice(s) ne peut (peuvent) pas transmettre des réactions indésirables à la direction.

2. Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction.

3. Si la direction comprend des barres de connexion avec joints à rotules, ceux-ci doivent être tels que, ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni le bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Article 22. Echappement

1. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen d'un dispositif suffisamment silencieux et efficace.

2. L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut pas être dirigée vers la droite du véhicule. Elle doit se trouver à une hauteur normale de façon à ne pas incommoder les autres usagers de la route.

3. Le dispositif d'échappement doit être conçu et réalisé de manière qu'il ne puisse pas être modifié aisément et que le fonctionnement du silencieux ne puisse pas être interrompu.

4. Les éléments susceptibles d'influer sur les émissions de gaz polluants sont conçus, construits et montés de telle façon que le véhicule, dans ses conditions normales d'utilisation et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, satisfait aux prescriptions du présent arrêté.

Article 22/1 Mesures contre la pollution

§ 1. Definitions

Pour l'application du présent article, on entend par:

1° "type de véhicule en ce qui concerne les émissions de gaz polluants du moteur": les véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles notamment en ce qui concerne les éléments suivants:

a) l'inertie équivalente déterminée en fonction de la masse de référence, comme il est prescrit, selon le type de véhicules, aux points 5.2. des chapitres Ier et V de l'annexe 7;

b) les caractéristiques du moteur et du cyclomoteur spécifiées sur la fiche de renseignements en ce qui concerne les mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues, dont le modèle figure au chapitre XV de l'annexe 7.

2° "masse de référence": la masse du véhicule en ordre de marche, majorée d'une masse forfaitaire de 75 kg. La masse du véhicule en ordre de marche correspond à la masse totale à vide, tous les réservoirs étant remplis au moins à 90 % de leur contenance maximale.

3° "gaz polluants":

a) pour les cyclomoteurs: le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et les oxydes d'azote, ces derniers étant exprimés en équivalence de dioxyde d'azote (NO2);

b) pour les motocycles ou tricycles: le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, exprimés en équivalence de dioxyde d'azote (NO2), et les hydrocarbures présents dans les gaz d'échappement, en supposant les rapports suivants:

– $C_1H_{1,85}$ pour l'essence;

– $C_1H_{1,86}$ pour le gazole.

4° "carter du moteur": les capacités existant à l'intérieur ou à l'extérieur du moteur et reliées au carter d'huile par des passages internes ou externes, par où les gaz et les vapeurs peuvent s'écouler.

5° "dispositifs de manipulation": les dispositifs qui mesurent ou détectent les variables de fonctionnement du véhicule ou y répondent (comme la vitesse du véhicule, le régime du moteur, la vitesse enclenchée, la température, la pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de ralentir ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou d'une fonction du système de contrôle des émissions de telle sorte que l'efficacité du système de contrôle des émissions soit réduite dans des conditions normale d'utilisation du véhicule, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit fondamentalement incluse dans la procédure d'essai appliquée en vue de la certification des émissions.

6° "stratégie irrationnelle de réduction des émissions": toute stratégie ou mesure qui, lorsque le véhicule fonctionne dans des conditions d'utilisation normales, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions à un niveau inférieur à celui prévu par la procédure d'essai d'émissions applicable.

7° "convertisseur catalytique d'équipement d'origine": un convertisseur catalytique ou un assemblage de convertisseurs catalytiques couvert par la réception accordée au véhicule.

8° "convertisseur catalytique de remplacement": un convertisseur catalytique ou un assemblage de convertisseurs catalytiques destiné à remplacer un convertisseur catalytique d'origine sur un véhicule réceptionné conformément au présent article, qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique distincte.

9° "convertisseur catalytique de remplacement d'origine": un convertisseur catalytique ou un assemblage de convertisseurs catalytiques dont les types sont indiqués à la section 4a du certificat d'homologation en ce qui concerne les mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues, dont le modèle figure au chapitre XVII de l'annexe 7, mais qui sont proposés sur le marché en tant qu'unités techniques distinctes par le détenteur de la réception du véhicule.

§ 2. Mesures contre la pollution provoquée par les cyclomoteurs

1e. Spécification et essais

1.1. Le cyclomoteur est soumis aux essais des types I et II, tels qu'ils sont décrits ci-après.

1.2. Essai du type I (contrôle des émissions moyennes de gaz polluants dans une zone urbaine encombrée)

Les essais sont exécutés dans les conditions et selon les méthodes décrites au chapitre I de l'annexe 7. Les gaz sont recueillis et analysés selon les méthodes prescrites.

Lors de chaque essai, les masses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote doivent être inférieures aux valeurs limites suivantes:

– la valeur limite pour la masse de CO est 1 g/km, sauf pour les cyclomoteurs à trois roues et pour les quadricycles légers pour lesquels la valeur limite pour la masse de CO est 3,5 g/km;

– la valeur limite pour les masses de HC et NOx est 1,2 g/km.

Toutefois, pour chacun des polluants visés ci-dessus, l'un des trois résultats obtenus peut dépasser de 10 % au plus la valeur limite prescrite pour le cyclomoteur considéré, à condition que la moyenne arithmétique des trois résultats soit inférieure à la valeur limite prescrite.

Au cas où les valeurs limites prescrites seraient dépassées pour plusieurs polluants, ce dépassement peut indifféremment avoir lieu lors d'un même essai ou lors d'essais différents.

1.3. Essai du type II (contrôle des émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés au ralenti).

1.3.1. La masse de monoxyde de carbone et la masse d'hydrocarbures imbrûlés émises lorsque le moteur tourne au ralenti pendant une minute sont notées.

1.3.2. Cet essai est exécuté selon la méthode décrite au chapitre II de l'annexe 7.

1**.4.** Diagramme et marquage

Un diagramme et un dessin en coupe indiquant les dimensions du ou des convertisseurs catalytiques d'origine (le cas échéant) sont annexés à la fiche de renseignements dont le modèle est repris au chapitre XV de l'annexe 7.

Tous les convertisseurs catalytiques d'équipement d'origine portent au minimum les indications suivantes:

– la marque "e" suivie de l'identification du pays qui a accordé la réception;

– la raison sociale ou la marque du constructeur;

– la marque ou le numéro d'identification de la pièce.

Cette référence est lisible, indélébile et est, si possible, également visible dans la position dans laquelle elle doit être fixée.

2. Conformité de la production

Pour le contrôle de la conformité de la production, les dispositions de l'annexe VI de la Directive sont d'application.

Toutefois, pour le contrôle de la conformité en ce qui concerne l'essai de type I, on procède de la manière décrite au chapitre III de l'annexe 7.

3. Extension de l'homologation

3.1. Types de véhicules ayant des masses de référence différentes

L'homologation peut être étendue à des types de véhicules qui ne se distinguent du type approuvé que par la masse de référence, dans la mesure où la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'homologation est demandée ne mène qu'à l'utilisation d'inerties équivalentes immédiatement supérieures ou inférieures.

3.2. Types de véhicules ayant un rapport de transmission total différent

L'homologation octroyée à un type de véhicule peut, dans les conditions énumérées ci-après, être étendue aux types de véhicules qui ne se distinguent du type homologué que par le rapport total.

Pour chaque rapport utilisé pour l'essai de type I, il convient de déterminer le ratio:

$$E = \frac{V2 - V1}{V1}$$

pour au moins un rapport, le ratio E est > 8 % et que, pour chaque rapport, le ratio E est ? 13 %, il convient alors de répéter les essais de type I. Ces essais peuvent, toutefois, être effectués dans un laboratoire choisi par le constructeur, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente en matière de réception. Le procès-verbal d'essai est transmis au service technique.

3.3. Types de véhicules ayant des masses de référence et des rapports totaux différents

L'homologation octroyée à un type de véhicule peut être étendue à des types de véhicules qui ne se distinguent du type

homologué que par la masse de référence et le rapport total, lorsque les prescriptions énoncées aux points 3.1. et 3.2. ont été respectées.

3.4. Cyclomoteurs à trois roues et quadricycles légers

L'homologation octroyée à des cyclomoteurs à deux roues peut être étendue à des cyclomoteurs à trois roues et à des quadricycles légers, lorsque ces véhicules utilisent le même moteur, le même système d'échappement et une transmission identique ou ne différant que par le rapport total, dans la mesure où la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'extension de l'homologation est demandée ne mène qu'à l'utilisation d'inerties équivalentes immédiatement supérieures ou inférieures.

3.5. Les homologations octroyées sur la base des points 3.1. à 3.4. ne peuvent faire l'objet d'aucune autre extension de l'homologation.

4. Convertisseurs catalytiques de remplacement et convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine

4.1. Les convertisseurs catalytiques de remplacement destinés à être montés sur des véhicules réceptionnés conformément aux dispositions du présent article sont testés conformément au Chapitre IV de l'annexe 7.

4.2. Les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine qui sont d'un type couvert par la section 4a du certificat d'homologation en ce qui concerne les mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues dont le modèle est repris au chapitre XVII de l'annexe 7 et sont destinés à être montés sur un véhicule couvert par le document de réception approprié ne doivent pas être conformes au chapitre IV de l'annexe 7 s'ils répondent aux prescriptions des points 4.2.1 et 4.2.2.

4.2.1. Marquages

Les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine portent au minimum les indications suivantes:

– la marque "e" suivie de l'identification du pays qui a accordé la réception;

– la raison sociale ou la marque du constructeur;

– la marque ou le numéro d'identification de la pièce.

Cette référence est lisible, indélébile et est, si possible, également visible dans la position dans laquelle elle doit être fixée.

4.2.2. Documentation

Les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine sont accompagnés des informations suivantes:

– la raison sociale ou la marque du fabricant du véhicule;

– la marque et le numéro d'identification de la pièce;

– les véhicules pour lesquels le convertisseur catalytique de remplacement d'origine est d'un type couvert par la section 4a du certificat d'homologation en ce qui concerne les mesures contre la pollution atmosphérique provoquée par un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues dont le modèle est repris au chapitre chapitre XVII de l'annexe 7;

– si nécessaire, les instructions de montage;

Les informations sont fournies soit dans une brochure accompagnant le convertisseur catalytique de remplacement d'origine, soit sur l'emballage dans lequel le convertisseur catalytique de remplacement est vendu ou de toute autre manière.

§ 3. Mesures contre la pollution provoquée par les motocycles et tricycles

1. Spécifications et essais

1.1. Suivant sa catégorie, le motocycle ou tricycle est soumis à des essais des types I et II, tels qu'ils sont spécifiés aux points 1.2. et 1.3. suivants.

1.2. Essai du type I (contrôle des émissions moyennes à l'échappement)

Les essais sont exécutés dans les conditions et selon les méthodes et procédures décrites aux chapitres V et VI de l'annexe 7.

Au choix du fabricant, la procédure d'essai définie par le règlement technique mondial (RTM) n^{o} 2 du 30 août 2005 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) relatif à la méthode de mesure applicable aux motocycles

équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression en ce qui concerne les émissions de gaz polluants, les émissions de CO2 et la consommation de carburant peut être appliquée pour les motocycles comme méthode de substitution à la méthode d'essai mentionnée aux chapitres V et VI de l'annexe 7. En cas d'application de la méthode définie par le RTM n° 2, le véhicule répond aux valeurs limites d'émissions figurant dans la ligne C du tableau du point 1.2.2. et à toutes les autres dispositions de l'article 22.1., § 3, à l'exception du point 1.2.1.

1.2.1. L'essai est exécuté selon la procédure décrite aux chapitres V et VI de l'annexe 7. Les gaz polluants sont recueillis et analysés selon les méthodes prescrites.

1.2.2. Les masses d'émissions gazeuses obtenues à chaque essai doivent être inférieures aux limites figurant dans le tableau ci-après:

	Catégorie	Masse de monoxyde de carbone (CO) (g/km)	Masse d'hydrocarbures (HC) (g/km)	Masse d'oxydes d'azote (NO_x) (g/km)
Valeurs limites applicables aux motocycles (deux roues) pour la réception et la conformité de la production				
B	I (<150cc) (UDC, à froid) (1)	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150cc) (2) (UDC + EUDC à froid)	2,0	0,3	0,15
C	V_{max} <130km/h	2,62	0,75	0,17
	V_{max} ≥ 130 km/h	2,62	0,33	0,22
(1) Cycle d'essai : cycle ECE R40 avec mesure des émissions dans les six modes (début de l'échantillonnage à T = 0) (2) Cycle d'essai : cycle ECE R40 + EUDC avec mesure des émissions dans tous les modes (début de l'échantillonnage à T = 0) à la vitesse maximale de 150 km/h.				
Valeurs limites applicables aux tricycles et aux quadricycles pour la réception et la conformité de la production (allumage commandé)				
A'	Tous	7,0	1,5	0,4
Valeurs limites applicables aux tricycles et aux quadricycles pour la réception et la conformité de la production (allumage par compression)				
A'	Tous	2,0	1,0	0,65

(1) Cycle d'essai: cycle ECE R40 avec mesure des émissions dans les six modes (début de l'échantillonnage à T = 0)

(2) Cycle d'essai: cycle ECE R40 + EUDC avec mesure des émissions dans tous les modes (début de l'échantillonnage à T = 0) à la vitesse maximale de 150 km/h.

Pour chaque polluant ou combinaison de polluants, l'un des trois résultats obtenus peut dépasser de 10 % au plus la limite prescrite, à condition que la moyenne arithmétique des trois résultats soit inférieure à la limite prescrite.

Lorsque les limites prescrites sont dépassées pour plus d'un polluant, ce dépassement peut indifféremment avoir lieu lors du même essai ou lors d'essais différents.

Pour le calcul des valeurs limites énoncées dans les lignes B du tableau, la vitesse maximale des motocycles, dont la vitesse maximale admissible est fixée à 110 km/h, est limitée en cycle EUDC (1) à 90 km/h.

1.2.3. Les données enregistrées sont complétées dans les sections correspondantes du document visé à l'annexe VII de la Directive 2002/24/CE.

1.3. Essai du type II (contrôle des émissions de monoxyde de carbone au ralenti) et données relatives aux émissions nécessaires au contrôle technique des véhicules.

1.3.1. Cette exigence s'applique à tous les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé pour lesquels une réception CE est demandée conformément à la Directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

1.3.2. Lors d'un essai pratiqué conformément au chapitre VII de l'annexe 7 (essai du type II) au régime de ralenti, on enregistre:

– la teneur en monoxyde de carbone rapportée au volume des gaz d'échappement émis;

– la vitesse du moteur au cours de l'essai, avec les tolérances éventuelles.

1.3.3. Lors d'un essai au "ralenti accéléré" (c'est-à-dire > 2000 min-1), on enregistre:

– la teneur en monoxyde de carbone rapportée au volume des gaz d'échappement émis;

– la vitesse du moteur au cours de l'essai, avec les tolérances éventuelles.

1.3.4. La température de l'huile du moteur au moment de l'essai est enregistrée (uniquement applicable aux moteurs à quatre temps).

1.3.5. Les données enregistrées sont complétées dans les sections correspondantes du document visé à l'annexe VII de la Directive.

1.4. La réception des véhicules hybrides est également soumise aux prescriptions du chapitre VIII de l'annexe 7.

1.5. Le recours à un dispositif de manipulation et/ou à une stratégie irrationnelle de réduction des émissions est interdit.

1.5.1. Il est possible d'installer un mécanisme, une fonction, un système ou une mesure de contrôle du moteur sur un véhicule à condition:

– qu'il soit activé uniquement à des fins telles que la protection du moteur, le démarrage à froid ou le réchauffement du moteur, ou;

– qu'il soit activé uniquement à des fins telles que la sécurité de fonctionnement du véhicule et les stratégies de mode dégradé.

1.5.2. Le recours à un mécanisme, une fonction, un système ou une mesure de contrôle du moteur qui conduit à recourir à une stratégie de contrôle du moteur différente ou modifiée par rapport à celle normalement employée durant les cycles d'essai d'émissions prévus est autorisé si, pour remplir les conditions visées au point 1.5.3., il est pleinement démontré que les mesures prises ne réduisent pas l'efficacité du système de réduction des émissions. Dans tous les autres cas, de tels mécanismes sont considérés comme des dispositifs de manipulation.

1.5.3. Le constructeur fournit une documentation donnant accès à la conception de base du système et au moyen par lequel il contrôle ses variables de sortie, que ce soit directement ou indirectement:

a) La documentation officielle, qui est fournie au service technique au moment où est déposée la demande de réception, comporte une description complète du système. Celle-ci peut être brève, à condition qu'elle établisse que l'on a identifié toutes les données de sortie autorisées par une matrice obtenue sur la base d'une gamme de contrôles des données d'entrée pour chaque unité.

Cette documentation contient également une explication justifiant le recours à tout mécanisme, fonction, système ou mesure de contrôle du moteur, des informations complémentaires ainsi que des résultats des essais, afin de démontrer l'incidence sur les émissions de gaz d'échappement d'un tel dispositif installé sur le véhicule. Ces informations sont annexées à la fiche de renseignements dont le modèle figure au chapitre XV de l'annexe 7.

b) Les renseignements complémentaires indiquant les paramètres qui sont modifiés par tout mécanisme, fonction, système ou mesure de contrôle du moteur et les conditions dans les limites desquelles ces mesures s'appliquent. Ces renseignements complémentaires comprennent une description de la logique du système de contrôle d'alimentation, du calage et des points de commutation au cours de tous les modes de fonctionnement. Ces informations restent confidentielles et sont conservées par le constructeur, mais sont communiquées pour être examinées au moment de la réception.

1.6. Un diagramme et un dessin en coupe indiquant les dimensions du ou des convertisseurs catalytiques d'origine (le cas échéant) sont annexés à la fiche de renseignements dont le modèle figure au chapitre XV de l'annexe 7.

Tous les convertisseurs catalytiques d'équipement d'origine portent au minimum les indications suivantes:

– la marque "e" suivie de l'identification du pays qui a accordé la réception;

– la raison sociale ou la marque du constructeur;

– la marque ou le numéro d'identification de la pièce.

Cette référence est lisible, indélébile et, si possible, également visible dans la position dans laquelle elle doit être fixée.

2. Conformité de la production

Pour le contrôle de la conformité de la production, les dispositions du point 1 de l'annexe VI de la Directive sont d'application.

On procède de la manière décrite au chapitre IX de l'annexe 7.

3. Extension de l'homologation

3.1. Type de véhicules ayant des masses de références différentes.

L'homologation peut être étendue à des types de véhicules qui ne se distinguent du type approuvé que par la masse de référence, dans la mesure où la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'homologation est demandée ne mène qu'à l'utilisation d'inerties équivalentes immédiatement supérieures ou inférieures.

3.2. Type de véhicules ayant un rapport de transmission total différent

3.2.1. L'homologation octroyée à un type de véhicule peut, dans les conditions énumérées ci-après, être étendue aux types de véhicules qui ne se distinguent du type homologué que par le rapport total.

Pour chaque rapport utilisé pour l'essai de type I, il convient de déterminer le ratio:

$$E = \frac{V2 - V1}{V1}$$

V1 et V2 étant respectivement les vitesses correspondant à un régime-moteur de 1000 t/mn du type de véhicule homologué et du type de véhicule pour lequel l'extension est demandée.

3.2.2. Lorsque, pour chaque rapport, le ratio E est < 8 %, l'extension est autorisée sans répétition de l'essai de type I.

3.2.3. Si pour au moins un rapport le ratio E est > 8 % et que, pour chaque rapport, le ratio E est < 13 %, il convient alors de répéter les essais de type I. Ces essais peuvent toutefois être effectués dans un laboratoire choisi par le constructeur, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente en matière de réception. Le procès-verbal d'essai est transmis au service technique.

3.3. Type de véhicules ayant des masses de référence et des rapports totaux différents.

L'homologation octroyée à un type de véhicule peut être étendue à des types de véhicules qui ne se distinguent du type homologué que par la masse de référence et le rapport total, lorsque les prescriptions énoncées aux points 3.1. et 3.2. ont été respectées.

3.4. Tricycles et quadricycles autres que les quadricycles légers.

L'homologation octroyée à des cyclomoteurs à deux roues peut être étendue à des cyclomoteurs à trois roues et à des quadricycles légers, lorsque ces véhicules utilisent le même moteur, le même système d'échappement et une transmission identique ou ne différant que par le rapport total, dans la mesure où la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'extension de l'homologation est demandée ne mène qu'à l'utilisation d'inerties équivalentes immédiatement supérieures ou inférieures.

3.5. Limitations.

Les homologations octroyées sur la base des points 3.1. à 3.4. ne peuvent faire l'objet d'aucune autre extension de l'homologation.

4. Convertisseurs catalytiques de remplacement et convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine

4.1. Les convertisseurs catalytiques de remplacement destinés à être montés sur des véhicules réceptionnés conformément au présent arrêté doivent être testés conformément au chapitre IV de l'annexe 7.

4.2. Les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine qui sont d'un type couvert par la section 4a du certificat d'homologation dont le modèle est repris au chapitre XVII de l'annexe 7, et sont destinés à être montés sur un véhicule couvert par le document de réception approprié ne doivent pas être conformes au chapitre IV de l'annexe 7 s'ils répondent aux prescriptions des points 4.3. et 4.4.

4.3. Tous les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine portent au moins les indications suivantes:

– la marque "e" suivie de l'identification du pays qui a accordé la réception;

– la raison sociale ou la marque du constructeur;

– la marque ou le numéro d'identification de la pièce.

Cette référence est lisible, indélébile et, si possible, également visible dans la position dans laquelle elle doit être fixée.

4.4. Les convertisseurs catalytiques de remplacement d'origine sont accompagnés des informations suivantes:

– la raison sociale ou la marque du fabricant du véhicule;

– la marque et le numéro d'identification de la pièce;

– les véhicules pour lesquels le convertisseur catalytique de remplacement d'origine est d'un type couvert par la section 4a du certificat d'homologation dont le modèle est repris au chapitre XVII de l'annexe 7;

– si nécessaire, les instructions de montage.

Ces informations sont fournies soit dans une brochure accompagnant le convertisseur catalytique de remplacement d'origine, soit sur l'emballage dans lequel le convertisseur catalytique de remplacement est vendu, ou de toute autre manière.

§ 4. Mesures contre la pollution atmosphérique visible provoquée par véhicules à moteur à deux ou trois roues équipés d'un moteur à allumage par compression

1. Spécifications et essais

1.1. Prescriptions relatives au dispositif de démarrage à froid

Le dispositif de démarrage à froid est conçu et réalisé de telle sorte qu'il ne puisse être maintenu ou mis en action lorsque le moteur fonctionne normalement.

Les dispositions de l'alinéa premier ne s'appliquent pas si l'une au moins des conditions ci-après est remplie:

1° le coefficient d'absorption lumineuse des gaz émis par le moteur en régimes stabilisés, mesuré par la procédure prévue au chapitre X de l'annexe 7, le dispositif de démarrage à froid étant en fonction, demeure dans les limites fixées au chapitre XII de l'annexe 7;

2° le maintien en fonction du dispositif de démarrage à froid entraîne l'arrêt du moteur dans un délai raisonnable.

1.2. Prescriptions relatives aux émissions de polluants visibles

Les émissions de polluants visibles du type de véhicule présenté à l'homologation sont mesurées selon les deux méthodes décrites aux chapitres X et XI de l'annexe 7 qui traitent respectivement des essais en régime stabilisés et des essais en accélération libre.

Les émissions de polluants visibles mesurées selon la méthode décrite au chapitre X de l'annexe 7 n'excèdent pas excéder les limites fixées au chapitre XII de l'annexe 7.

Dans le cas d'un moteur à turbocompresseur, le coefficient d'absorption mesuré en accélération au point mort n'excède pas la limite fixée au chapitre XII de l'annexe 7 pour la valeur de débit nominal correspondant au coefficient d'absorption maximal mesuré lors des essais en régimes stabilisés, majorée de $0{,}5 m^{-1}$.

L'utilisation d'appareils de mesure équivalents est admise. Si un appareil autre que ceux décrits au chapitre XIII de l'annexe 7 est utilisé, son équivalence pour le type de moteur considéré doit être démontrée.

2. Conformité de la production

2.1. Pour le contrôle de la conformité de la production, les dispositions du point 1 de l'annexe VI de la Directive sont d'application.

2.2. Pour les besoins du contrôle de conformité visé au point 2.1, un véhicule est prélevé dans la série.

2.3. La conformité du véhicule au type réceptionné est contrôlée sur la base de la description figurant dans le certificat de réception. En outre, des essais de contrôle sont effectués dans les conditions énoncées ci-après.

2.3.1. Un véhicule qui n'a pas été rodé est soumis à l'essai en accélération libre visé au chapitre XI de l'annexe 7.

Le véhicule est réputé conforme au type réceptionné lorsque le coefficient d'absorption qui a été déterminé ne dépasse pas de plus de $0{,}5\ m^{-1}$ la valeur corrigée du coefficient d'absorption qui figure dans le certificat de réception. A la demande du constructeur, du carburant disponible sur le marché peut être utilisé en lieu et place du carburant de référence. En cas de litige, le carburant de référence est utilisé.

2.3.2. Si le chiffre déterminé lors de l'essai visé au point 2.3.1. dépasse de plus de $0{,}5\ m^{-1}$ le chiffre figurant dans le certificat de réception, le moteur du véhicule est soumis au test en régimes stabilisés sur la courbe de pleine charge visé au chapitre X de l'annexe 7. Les niveaux des émissions de polluants visibles ne peuvent dépasser les limites prévues au chapitre XII de l'annexe 7.

Article 23. Canalisations et réservoir à carburant

1. Le réservoir à carburant des véhicules à plus de deux roues doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant.

2. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant des véhicules à plus de deux roues ne peut, le véhicule étant à

vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties du châssis, du cadre ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations.

Article 24. Pneumatiques

Les véhicules doivent être équipés de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante.

Article 25. Garde-boue

Les véhicules doivent être équipés de garde-boue.

Article 26. Eléments dangereux

Les véhicules ne peuvent comporter ni des éléments constitutifs ou accessoires non indispensables du point de vue technique, ni des ornements pointus ou tranchants ou constituant angle vif ou saillie dangereuse et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel.

Les véhicules à plus de deux roues doivent être munis d'un pare-chocs relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu et placé le plus près possible de l'arrière du véhicule. Les extrémités du pare-chocs ne peuvent être recourbées vers l'arrière.

A l'endroit où le pare-chocs est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule, ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté à cette même largeur.

Article 27. Coupe-vent

Lorsque les véhicules sont équipés d'un coupe-vent, celui-ci doit être en un produit parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule.

Article 28. Repose-pieds

Si les véhicules ne sont pas pourvus d'un plancher, ils doivent être équipés, par place assise, de deux repose-pieds dont l'emplacement par rapport aux commandes doit être tel que ces dernières ne puissent être actionnées par inadvertance.

Lorsque les cyclomoteurs sont équipés de pédales, celles-ci peuvent être considérées comme repose-pieds pour le conducteur.

Article 29. Avertisseur sonore

1. Les cyclomoteurs à deux roues doivent être équipés soit d'un timbre soit d'un avertisseur sonore ayant un son uniforme et continu.

2. Les motocyclettes et les véhicules à plus de deux roues doivent être équipées d'un avertisseur sonore ayant un son continu et uniforme.

3. Les conditions auxquelles doivent répondre les avertisseurs sonores sont déterminées par Nous.

4. Les cyclomoteurs et motocyclettes des services de police locale et fédérale et les cyclomoteurs et motocyclettes non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial.

A titre exceptionnel, le Ministre compétent pour la circulation routière ou son délégué peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service public, à être munis d'un avertisseur sonore spécial.

Article 30. Miroirs rétroviseurs

§ 1. Les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car, dont la demande d'agrément a été introduite après le 1er janvier 1975 et avant le 1er janvier 1983, doivent être équipées d'au moins un miroir rétroviseur placé sur le côté gauche du véhicule.

Chaque miroir rétroviseur doit être réglable et avoir une surface utile d'au moins 50 cm².

Le champ de vision du rétroviseur doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale de 2,50 m de largeur, limitée à droite par le plan parallèle au plan vertical longitudinal médian passant par l'extrémité gauche de la largeur hors tout, et s'étendant de 10 m en arrière des points oculaires du conducteur jusqu'à l'horizon.

§ 2.

1. Les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car dont la demande d'agrément est introduite après le 1er janvier 1983 doivent être équipés de rétroviseurs homologués et montés conformément aux dispositions de la directive du Conseil des Communautés Européennes du 22 juillet 1980 concernant le rapprochement des législations des Etats Membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur à deux roues avec ou sans side-car, et à leur montage sur ces véhicules (80/780/C.E.E.).

2. Toute demande d'homologation C.E.E. de rétroviseurs ou de leur montage sur les véhicules à deux roues doit être introduite

par le constructeur ou son mandataire auprès du Ministère des Communications, Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

Elle doit être accompagnée d'une fiche de renseignements et d'une description technique détaillée du rétroviseur et de son montage sur le véhicule.

Pour un même type de rétroviseur, ou un même type de véhicule, la demande d'homologation ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État Membre.

En ce qui concerne la Région flamande, le membre de phrase « du Ministère des Communications, Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles » est remplacé par les mots « de l'autorité compétente en matière de réception ».

3. Le demandeur est tenu de faire la preuve que les essais éventuels indispensables ont été effectués dans les laboratoires reconnus par le Ministère des Communications.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministère des Communications » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

4. L'homologation est accordée ou refusée par le Ministre des Communications ou son délégué, selon que le type de rétroviseur ou le montage sur véhicule est conforme ou non à la directive en cause.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

5. Tout rétroviseur homologué ou tout véhicule équipé de rétroviseurs homologués doit rester conforme au type homologué.

Toute modification du type de rétroviseur ou de montage sur véhicule qui a fait l'objet de l'homologation visée au point 4 ainsi que l'arrêt éventuel de la production doivent être notifiés au Ministre des Communications ou à son délégué. Celui-ci apprécie s'il s'agit d'une modification nécessitant une nouvelle homologation.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « au Ministre des Communications ou à son délégué » sont remplacés par les mots « à l'autorité flamande compétente ».

6. Sur requête du Ministre des Communications ou de son délégué, le constructeur est tenu de mettre à sa disposition en vue d'essais ou de contrôles de conformité, les rétroviseurs ou les véhicules de série dont le prototype a fait l'objet d'une homologation antérieure.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

7. L'homologation accordée pour un type de rétroviseur ou type de véhicule en ce qui concerne le montage des rétroviseurs peut être retirée par le Ministre des Communications ou son délégué au cas où le rétroviseur ou le montage sur le véhicule n'est plus conforme au prototype homologué.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité flamande compétente ».

8. Tout refus ou retrait d'homologation doit être notifié au constructeur ou à son mandataire et doit être motivé. Endéans les huit jours ouvrables qui suivent la date de notification, le constructeur ou son mandataire peut introduire une demande de révision auprès du Ministre des Communications. Ce dernier doit statuer sur cette demande endéans le mois qui suit sa date d'introduction.

En ce qui concerne la Région flamande, les mots « du Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « du Ministre flamand ».

9. Les rétroviseurs homologués conformément à la directive 71/127/C.E.E. du Conseil des Communautés Européennes du 1er mars 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats Membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur, modifiée par la directive 79/795/C.E.E. de la Commission des Communautés Européennes du 20 juillet 1979 peuvent également

être montés en lieu et place des rétroviseurs homologués selon la directive du Conseil 80/780/C.E.E. du 22 juillet 1980 précitée.

§ 3. Les véhicules à plus de deux roues doivent être équipés d'un rétroviseur intérieur et d'un rétroviseur extérieur situé à gauche, s'ils sont affectés au transport de personnes; ou de deux rétroviseurs extérieurs situés l'un à droite et l'autre à gauche, s'ils sont affectés au transport de marchandises.

Ces rétroviseurs doivent être homologués conformément à la directive 71/127/C.E.E. du Conseil des Communautés Européennes du 1 er mars 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats Membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur, modifiée par la directive 79/795/C.E.E. de la Commission des Communautés Européennes du 20 juillet 1979.

Cette disposition n'est applicable aux véhicules à trois roues qu'à partir du 1er janvier 1983.

§ 4. Les dispositions du § 2 du présent article sont applicables à partir du 1er janvier 1984 aux véhicules à deux ou trois roues dont la demande d'agrément a été introduite avant le 1er janvier 1983.

§ 5. A la demande du constructeur ou de son mandataire les prescriptions du § 2 du présent article sont applicables aux véhicules soumis aux prescriptions des § 1 et 4 en lieu et place de ces dernières.

Article 31. Champ visuel du conducteur

Le champ visuel du conducteur des 1[véhicules à plus de deux roues]1 doit être bien dégagé vers l'avant, tant à la gauche qu'à la droite du conducteur.

D'un point situé verticalement à 80 cm au-dessus du milieu de son siège, le conducteur d'un véhicule à plus de deux roues, dont deux sont situées à l'avant, doit pouvoir observer la route à une distance de 10 m et plus devant le véhicule.

Article 32. Vitrage

Si un véhicule à plus de deux roues est équipé de vitres, celles-ci doivent répondre aux conditions suivantes:

a) la ou les pare-brise doivent être en verre lamellé ou trempé inaltérable, parfaitement transparent, et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

Les objets vus par transparence ne peuvent pas apparaître déformés.

b) Les panneaux situés directement à côté du conducteur, tant à sa droite qu'à sa gauche, doivent être en un produit inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule. Lorsque ces panneaux sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé.

c) Toutes les autres vitres et autres panneaux translucides ou transparents doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

Article 33. Essuie-glaces

Lorsqu'un véhicule à plus de deux roues est équipé d'un pare-brise, celui-ci doit être muni d'un ou de plusieurs essuie-glaces efficaces, permettant au conducteur d'avoir de son siège une visibilité suffisante.

Ces essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

Article 34. Lave-glaces

Les véhicules à plus de deux roues pourvus d'un pare-brise doivent être munis d'un lave-glace.

Article 35. Chauffage

1. Lorsqu'un véhicule à plus de deux roues avec carrosserie fermée est équipé d'une installation de chauffage, celle-ci doit offrir toutes les garanties de sécurité.

2. Une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même n'est admise que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel.

3. Une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement peut être admise pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement servant au chauffage soit en acier et qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm.

Article 35bis. Triangle de danger

Les véhicules à plus de deux roues doivent avoir à bord un triangle de danger permettant de signaler l'immobilisation du véhicule ou la chute de son chargement sur la voie publique

Le triangle de danger doit correspondre aux spécifications fixées par l'arrêté royal du 3 décembre 1976 relatif aux conditions d'homologation de triangle de présignalisation pour véhicules automobiles.

Article 36. Surveillance (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)

Sont qualifiées pour rechercher les infractions au présent règlement général, les personnes visées 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 leurs missions, ces personnes 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.

Article 36. Surveillance (Région flamande)

Sont qualifiées pour rechercher les infractions au présent règlement général, les personnes visées 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 leurs missions, ces personnes 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.

Sans préjudice de la compétence d'autres personnes, les inspecteurs des routes visés à l'article 16 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel et les membres du personnel du Département désignés par le Ministre flamand assurent le contrôle du respect du présent règlement général.

Article 36bis. Peines (Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne)

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 transort par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 36bis. Peines (Région flamande)

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 transort par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Les infractions au règlement et aux actes délégués ou d'exécution adoptés en application de ce règlement sont sanctionnées conformément à l'article 4 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.

Article 37. Abrogatoire

L'arrêté royal du 13 août 1971 relatif à la vitesse des cyclomoteurs et au bruit des cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles à moteur et quadricycles à moteur est abrogé.

Article 38. Dispositions transitoires

Les définitions des catégories, visées aux points 1, 2, 3 et 4 du paragraphe 1er de l'article 1er, sont applicables aux véhicules dont la demande d'agréation a été introduite avant le 30 novembre 2017.

Les définitions des catégories, visées aux points 1bis, 2bis, 3bis et 4bis du paragraphe 1er de l'article 1er, sont applicables aux véhicules dont la demande d'agréation a été introduite à partir du 30 novembre 2017.

Les articles 9, 11 à 35 sont applicables aux véhicules dont la demande d'agréation a été introduite avant le 30 novembre 2017.

Article 39. L'exécution

Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

ANNEXES.

Annexe 1. Certificat de conformité

Raison sociale de la firme

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Je soussigné (1) ..... (nom, prénoms et fonction)
atteste que le véhicule :

1. Genre: .....
2. Marque: .....
3. Type : .....
4. Numéro de châssis : .....

est entièrement conforme au type décrit dans la notice descriptive figurant dans la demande d'agréation, identifié par le Ministère des communications et faisant l'objet du procès-verbal d'agréation numéro .....

Fait à ..... le .....

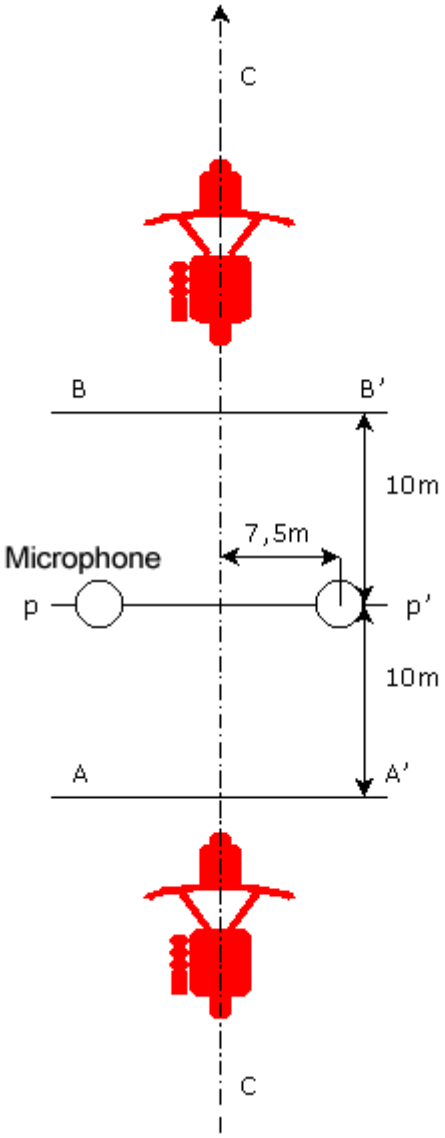
(Signature)

.....

(1) Seules les personnes autorisées par le constructeur ou son mandataire sont habilitées à signer le présent document.

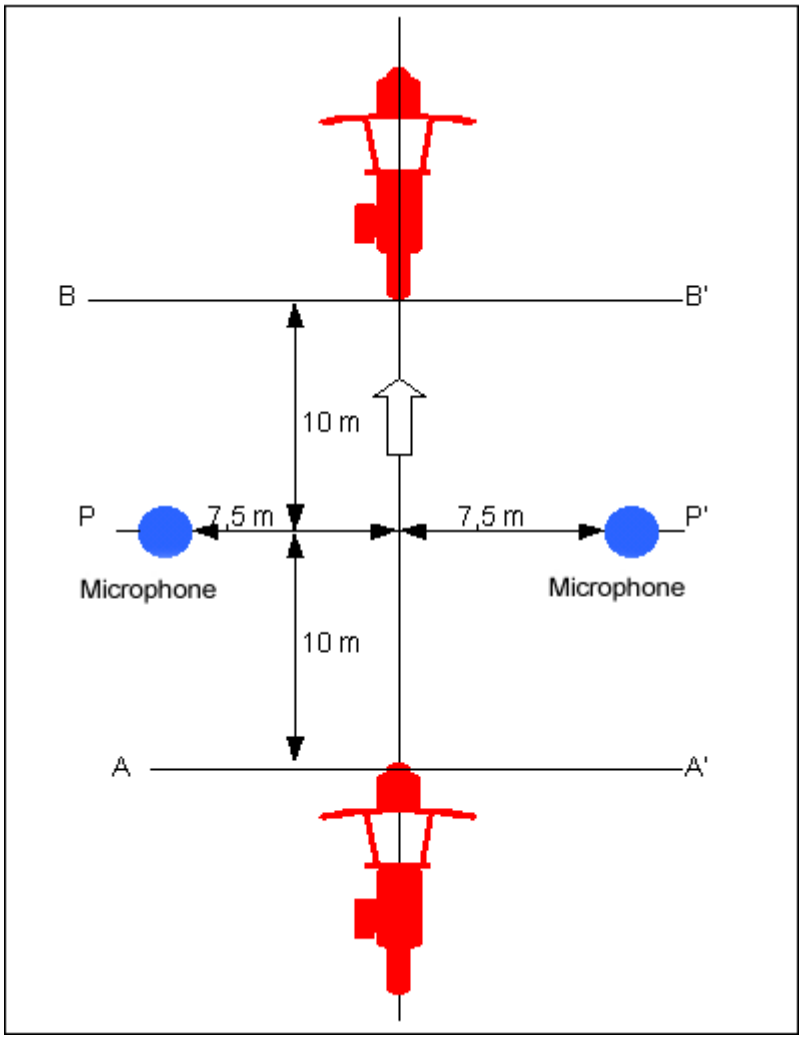
En ce qui concerne la Région flamande, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre flamand ».

Annexe 2. Essais mesures du niveau sonore

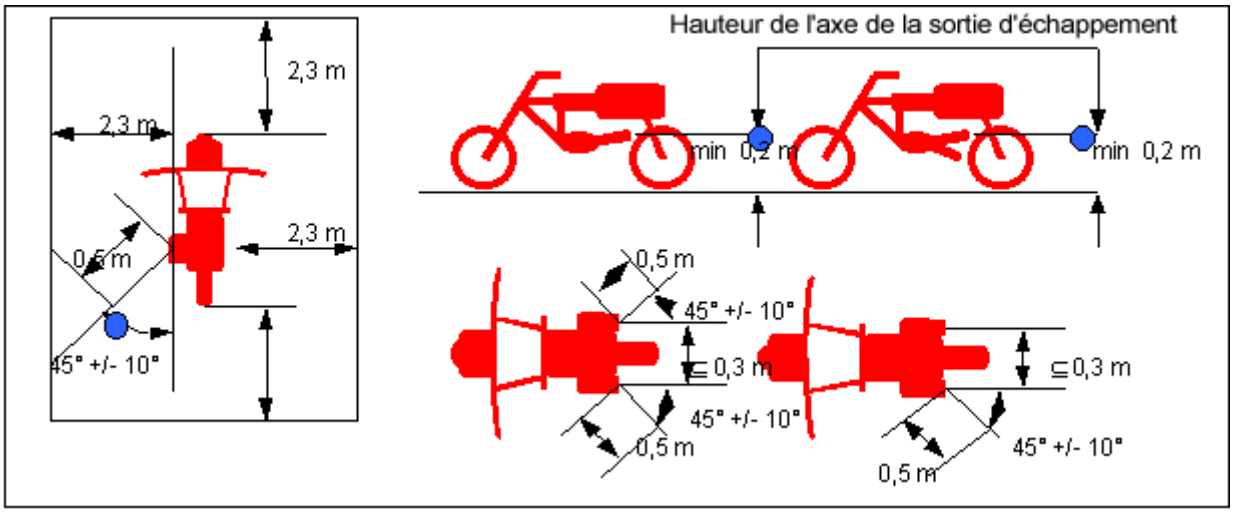


Annexe 3.

Essai du cyclomoteur en marche



Essai du cyclomoteur à l'arrêt



Annexe 4. Procès-verbal relatif à la mesure du niveau sonore d'un type de cyclomoteur

P.V.A. :

Rapport n°. ..... du service technique .....d.d. .....

1. Cyclomoteur:

1.1. Constructeur:

1.1.1. Mandataire éventuel:

1.2. Marque:

1.3. Type :

1.4. Cadre n°:

2. Moteur:

2.1. Constructeur:

2.2. Type :

2.3.

2.3.1 Cylindrée:

2.3.2. Allumage: 2T ou 4T:

2.3.3. Nombre d'impulsions d'allumage pour chaque cylindre pour 2 révolutions du vilebrequin:

2.3.4. Carburateur: - marque:
- Type:

2.4. Puissance maximale (indiquer la norme employée).... kW à.... tours/minute.

2.5. Vitesse maximale par construction:

3. Transmission: - boite de vitesse non automatique/boite de vitesse automatique (f1:Biffer la mention inutile).
- nombre de rapports.
- rapport de transmission correspondant à la vitesse maximale.

4. Equipement:

4.1. Silencieux d'échappement:
constructeur, mandataire éventuel:
marque:
type : d'après dessin n°:

4.2. Silencieux d'admission:
constructeur:
marque:
type : d'après dessin n°:

4.3 Dimension des pneumatiques:

5. Mesures:

5.1 Niveau sonore du cyclomoteur en marche:

Conditions d'approche	Rapport enclenché	Régime du moteur en t/min.	Vitesse en km/h

Mesures

	Résultat de l'essai:	
	gauche dB(A) (1)	droite dB(A)
1re mesure 2e mesure		
3e mesure		
4e mesure		

Résultat de l'essai: dB (A) / E

5.2 Niveau sonore du cyclomoteur à l'arrêt:

	dB (A)	Nombre de tours du moteur	Conditions d'essai
1re mesure			

Annexe 5. Certificat relatif à la mesure du niveau sonore d'un type de motocyclette

(conformément à la directive 78/1015/C.E.E. du Conseil du 23 novembre 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles)

Etabli sur base:

Rapport n°. ..... du service technique .....en date du.....

1. Motocycle:

1.1. Constructeur:

1.1.1. Mandataire éventuel:

1.2. Type :

1.3. Modèle:

1.3.1. Version:

1.4. Cadre n°:

2. Moteur :

2.1. Constructeur :

2.2. Type :

2.3. Modèle:

2.3.1 Cylindrée:

2.4. Puissance maximale (indiquer la norme employée).... kW à.... tours/minute.

2.5. Vitesse maximale par construction:

3. Transmission: - boîte de vitesse non automatique/boîte de vitesse automatique (1)
- nombre de rapports.

4. Equipement:

4.1. Silencieux d'échappement:
constructeur, mandataire éventuel:
modèle:
type : d'après dessin n°:

4.2. Silencieux d'admission: constructeur :
modèle:
type : d'après dessin n°:

4.3 Dimension des pneumatiques:

(1) Biffer la mention inutile

5. Mesures:

5.1 Niveau sonore du motocycle en marche:

	Résultats de mesures		Position de la commande de vitesse
	gauche dB (A)	droite dB (A)	
1re mesure			
2e mesure			
3e mesure			
4e mesure			
Résultat de l'essai:	d (B) / (E)		

5.2 Niveau sonore du motocycle à l'arrêt:

	dB (A)	Nombre de tours du moteur	Conditions d'essai
1re mesure			n = S / 2
2e mesure			
3e mesure			n = 3 S / 4
Résultat de l'essai:	dB (A) / (E)		

6. Le type de motocycle est conforme/n'est pas conforme (1) aux prescriptions de la directive 78/1015/CEE.

Annexe 6. Prescriptions relatives au niveau sonore et au dispositif d'échappement

PDF

Annexe 7.

PDF

Annexe 8. Classification des catégories énoncées au paragraphe 1er de l'article 1er du présent arrêté

Catégories	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L1e-L7e	Tous les véhicules de catégorie L	1. longueur ? 4 000 mm ou ? 3 000 mm pour un véhicule L6e-B ou ? 3 700 mm pour un véhicule L7e-C, et 2. largeur ? 2 000 mm ou ? 1 000 mm pour un véhicule L1e ou ? 1 500 mm pour un véhicule L6e-B ou L7e-C, et 3. hauteur ? 2 500 mm, et
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L1e	Deux-roues motorisé léger	4. deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. cylindrée ? 50 cm 3 si un moteur PI à combustion interne fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 6. vitesse maximale du véhicule par construction ? 45 km/h, et 7. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 4 000 W, et 8. masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L1e-A	Vélo à moteur	9. vélos à pédalage équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage, et 10. l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, et 11. puissance nominale ou nette continue maximale[1] ? 1 000 W, et 12. un vélo à moteur à trois ou quatre roues répondant aux critères spécifiques supplémentaires de sous-classement 9 à 11 est considéré comme techniquement équivalent à un véhicule L1e-A à deux roues.
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues	9. tout autre véhicule de catégorie L1e qui ne peut être classé en fonction des critères 9 à 12 d'un véhicule L1e-A.
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L2e	Cyclomoteurs à 3 roues	4. trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. cylindrée ? 50 cm^3 si un moteur PI à combustion interne ou cylindrée ? 500 cm^3 si un moteur CI à combustion fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 6. vitesse maximale du véhicule par construction ? 45 km/h, et 7. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 4 000 W, et 8. masse en ordre de marche ? 270 kg, et 9. équipés de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L2e -P	Véhicule à trois roues conçus pour le transport de voyageurs	10. véhicule L2e autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement du véhicule L2e-U.
L2e -U	Véhicule à trois roues conçus à des fins utilitaires	10. Véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) $longueur_{plateforme}$ x $largeur_{plateforme}$? 0,3 x $longueur_{véhicule}$ x $largeur_{véhicule}$, ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L3e (2)	Motocyle à deux roues	4. deux roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et 6. véhicule à deux roues qui ne peut être classé comme catégorie L1e.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L3e-A1	Motocycle à performances réduites	7. cylindrée ? 125 cm^3, et 8. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 11 kW, et 9. rapport puissance (1)/poids ? 0,1 kW/kg.
L3e-A2	Motocycle à performances moyennes	7. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 35 kW, et 8. rapport puissance (1)/poids ? 0,2 kW/kg, et 9. non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance (1), et 10. véhicule L3e qui ne correspond pas aux critères de classement 7, 8 et 9 d'un véhicule L3e-A1.
L3e-A3	Motocycle à performances élevées	7. tout autre véhicule L3e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L3e-A1 ou L3e-A2.
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories L3e-A1, L3e-A2 et L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 ou 3)	Motocycles d'enduro	a) hauteur de selle ? 900 mm, et b) garde au sol ? 310 mm, et c) rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) ? 6,0 et d) masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg et e) pas de place assise pour un passager.
L3e-AxT (x = 1, 2 ou 3)	Motocycles de trial	a) hauteur de selle ? 700 mm et b) garde au sol ? 280 mm et c) capacité du réservoir < 4 l et d) rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) ? 7,5 et e) masse en ordre de marche < 100 kg et f) pas de place assise pour un passager.
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L4e	Motocycles à deux roues avec side-car	4. véhicule motorisé de base répondant aux critères de classement en catégories et sous-catégories d'un véhicule L3e, et 5. véhicule motorisé de base avec un side-car, et 6. équipé de quatre places assises au maximum, y compris celle du conducteur du motocycle avec side-car, et 7. équipé de deux places assises au maximum pour les passagers du side-car, et 8. masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur.
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L5e	Tricycle à moteur	4. trois roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse en ordre de marche ? 1 000 kg, et 6. véhicule à trois roues qui ne peut être classé comme véhicule L2e, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L5e-A	Tricycle	7. véhicule L5e autre que ceux répondant aux critères spécifiques de classement du véhicule L5e-B, et 8. équipés de cinq places assises au maximum, y compris celle du conducteur.

L5e-B	Tricycle utilitaire	7. véhicule L5e autre que ceux répondant aux critères spécifiques de classement du véhicule L5e-B, et 8. équipés de cinq places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et 9. Véhicule conçu comme un véhicule utilitaire et caractérisé par un habitacle fermé, accessible par au maximum trois côtés, et équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants : - $longueur_{plateforme}$ x $largeur_{plateforme}$? 0,3 x $longueur_{véhicule}$ x $largeur_{véhicule}$, ou - toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et - conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et - la superficie de chargement peut transporter un volume minimal par un cube de 600mm de côté
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L6e	Quadricycle léger	4. quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. vitesse maximale du véhicule par construction ? 45 km/h, et 6. masse en ordre de marche ? 425 kg, et 7. cylindrée ? 50 cm^3 si un moteur PI ou cylindrée ? 500 cm^3 si un moteur CI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et 8. équipés de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L6e-A	Quadricycle routier léger	9. véhicule L6e qui ne répond pas aux critères de classement spécifiques d'un véhicule L6e-B, et 10. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 4 000 W.
L6e-B	Quadricycle léger	9. habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés et 10. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 6 000 W
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories
L6e-BP	Quadricycle léger pour le transport de personnes	11. véhicule L6e-B principalement conçu pour le transport de passagers, et 12. véhicule L6e-B autre que ceux conformes au critère spécifique de classement d'un véhicule L6e-BU.
L6e-BU	Quadricycle léger pour le transport de marchandises	11. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: - $longueur_{plateforme}$ x $largeur_{plateforme}$? 0,3 x $longueur_{véhicule}$ x $largeur_{véhicule}$, ou - toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et - conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et - la superficie de chargement peut transporter un volume minimal par un cube de 600 mm de côté.
Catégorie	Nom de la catégorie	Critères de classement commun
L7e	Quadricycle lourd	4. quatre roues et mode de propulsion visé à l'article 4, paragraphe 3, et 5. masse en ordre de marche: a) ? 450 kg pour le transport de passagers; b) ? 600 kg pour le transport de marchandises. et 6. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L6e, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-A	Quad routier lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B ou L7e-C, et 8. véhicule conçu pour le transport de passagers uniquement, et 9. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 15 kW, et
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories

L7e-A1	Quad routier lourd A1	10. au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et 11. guidon de direction.
L7e-A2	Quad routier lourd A2	10. véhicule L7e-A qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-A1, et 11. au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-B	Quad tout-terrain lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-C, et 8. garde au sol ? 180 mm, et
Sous-sous-catégories	Nom des sous-sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-sous-catégories
L7e-B1	Quad tout-terrain	9. au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et 10. équipé d'un guidon de direction, et 11. vitesse maximale du véhicule par construction ? 90 km/h, et 12. rapport empattement/garde au sol ? 6.
L7e-B2	Buggy côte à côte	9. véhicule L7e-B autre qu'un véhicule L7e-B1, et 10. au maximum trois places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon dont deux sont côte à côte, y compris celle du conducteur, et 11. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 15 kW, et 12. rapport empattement/garde au sol ? 8.
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-C	Quadrimobile lourd	7. véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B, et 8. puissance nominale ou nette continue maximale (1) ? 15 kW, et 9. vitesse maximale du véhicule par construction ? 90 km/h, et 10. habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés, et
Sous-catégories	Nom des sous-catégories	Critères supplémentaires de classement en sous-catégories
L7e-CP	Quadrimobile lourd pour le transport de personnes	11. véhicule L7e-C qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-CU, et 12. au maximum quatre places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.
L7e-CU	Quadrimobile lourd pour le transport de marchandises	11. véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants: a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0{,}3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus conçue pour le montage de machines et/ou d'équipements, et c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté, et 12. au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur

1) Les limites de puissance fixées à l'annexe I sont basées sur une puissance nominale continue maximale pour les véhicules électriques et une puissance nette maximale pour les véhicules propulsés par un moteur à combustion. Le poids d'un véhicule est considéré égal à sa masse en ordre de marche.

2) Le classement des véhicules L3e en sous-catégories selon que leur vitesse maximale par construction est soit inférieure ou égale à 130 km/h, soit supérieure à 130 km/h ne dépend pas de leur classement d'après les classes de performance de propulsion L3e-A1 (bien qu'il soit peu probable qu'ils atteignent 130 km/h), L3e-A2 ou L3e-A3.

Annexe 9. Liste des actes réglementaires établissant les exigences applicables aux fins d’une réception nationale par type en petites séries et d’une réception nationale individuelle, conformément à l’article 8 du présent arrêté

PDF

Modifications Région flamande:

1° dans la partie I, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Les Masses														

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen-sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B

» ;

2° dans la partie II, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen-sions														

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen-sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B

».

PDF Partie III

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, il est ajouté dans la ligne relative au n° C10, avant le mot “ Dimensions », les mots “ Masses et ».

En ce qui concerne la Région wallonne, à la ligne C10 du tableau, les mots “ Masses et » sont insérés devant le mot “ Dimensions ».

Partie IV. (uniquement Région flamande) Liste des exigences pour les masses auxquelles les véhicules qui ont subi la transformation, telle que décrite à l’article 8ter, doivent satisfaire

Numéro	Sujet	Référence à la réglementation	Normal	Véhicule d’époque
C10	Masses	UE 44/2014 Annexe XI	B	B

B
- nonobstant d’éventuelles dispositions transitoires, il est satisfait aux prescriptions techniques de la réglementation ;
- les tests et contrôles sont exécutés par le fabricant même ou, à défaut, par un service technique agréé ;
- un rapport de test est établi ;
- la conformité de la production est garantie.

Annexe 10. Limites applicables à la réception nationale par type en petites séries, conformément à l’article 8 du présent arrêté

Catégorie/sous-catégorie de véhicule	Nom de la catégorie/ sous-catégorie du véhicule	Petites séries (pour chaque type, unités mises à disposition sur le marché, immatriculées et mises en service par an)
L1e-A	Vélo à moteur	50
L1e-B	Cyclomoteur à deux roues	

L2e	Cyclomoteur à trois roues	
L3e	Motocycle à deux roues	75
L4e	Motocycle à deux roues avec side-car	150
L5e-A	Tricycle	75
L5e-B	Tricycle utilitaire	150
L6e-A	Quad routier léger	30
L6e-B	Quadrimobile léger	150
L7e-A	Quad routier lourd	30
L7e-B	Quad tout-terrain lourd	50
L7e-C	Quadrimobile lourd	150

Tableau I. Feux et catadioptres obligatoires pour les cyclomoteurs à 2 ou 3 roues

Toutes les dimensions sont indiquées en centimètres		Cyclomoteurs à 2 roues	Cyclomoteurs à 3 roues		Couleur
			une roue avant	deux roues avant	
Feu de croisement	Haut. min.	40	40	40	Blanc ou jaune sélectif
	Haut. max.	120	120	120	
	Dist. max. du bord ext.	---	---	---	
	Nombre	1	1	2	
Feu de position avant	Haut. min.	---	40	40	Blanc ou jaune sélectif
	Haut. max.	---	120	120	
	Dist. max. du bord ext.	---	10	10	
	Nombre	---	1	2	
Catadioptre avant	Haut. min.	---	30	30	Blanc ou jaune sélectif
	Haut. max.	---	120	120	
	Dist. max. du bord ext.	---	10	10	
	Nombre	---	2	2	
Feu de position arrière	Haut. min.	40	40	40	Rouge
	Haut. max.	80	120	90	
	Dist. max. du bord ext.	---	10	10	
	Nombre	1	2	2	
Catadioptre arrière	Haut. min.	40	40	40	Rouge
	Haut. max.	80	120	90	
	Dist. max. du bord ext.	---	10	10	
	Nombre	1	2	2	
Feu stop (1)	Haut. min.	25	25	25	Rouge
	Haut. max.	120	120	120	
	Dist. max. du bord ext.	---	---	---	
	Nombre	1	2	2	

Catadioptre latéral :

- haut. min. : 25 cm
- haut. max. : 120 cm
- nombre : 2 par côté au niveau des roues
- couleur : jaune-auto

(A.R. 21/12/1983)

(1) Obligatoire pour des véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir du 1er janvier 1983.

Tableau II. Feux et catadioptres obligatoires pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car

Toutes les dimensions sont indiquées en centimètres	Feu de route	Feu de croisement	Feu de position avant	Feu de position arrière	Feu stop	Feu d'éclairage plaque	Catadioptre arrière
Nombre: Motocyclette Side-car	 1 ---	 1 ---	 1 1	 1 1	 1 1	 1 ou 2 ---	 1 1
Couleur	blanc ou jaune sélectif	blanc ou jaune sélectif	blanc	rouge	rouge	blanc	rouge
Distance max. du bord ext.	---	---	---	---	---	---	Voir art. 14.2 § 7
Hauteur min.	---	50	40	40	25	---	40
Hauteur max.	---	120	120	120	120	---	120

Tableau III. Feux et catadioptres facultatifs pour les motocyclettes à deux roues avec ou sans side-car

Toutes les dimensions sont indiquées en centimètres	Feu de stationnement	Feu de brouillard avant	Feu de brouillard arrière	Catadioptre avant	Catadioptre latéral	Indicateur de direction
Nombre: Motocyclette Side-car	 Voir art. 14.2 § 8	 --- ---	 --- ---	 --- ---	 1 ou 2 par coté	Voir art. 13.6
Couleur	Voir art. 14.2 § 8	blanc au jaune	rouge	blanc	jaune auto	
Distance max. du bord ext.	40	---	---	Voir art. 14.2 § 11	---	
Hauteur min.	40	---	---	40	40	
Hauteur max.	---	Voir art. 14.2 § 9	80	120	120	

Tableau IV. Feux et catadioptres obligatoires pour les cyclomoteurs à 4 roues

Toutes les dimensions sont indiquées en centimètres	Feu de croisement	Feu de position avant	Feu de position arrière	Feu stop	Catadioptre arrière	Indicateur de direction AV	Indicateur de direction AR	Feu de brouillard AR
Nombre	2	2	2	2	2	2	2	1 ou 2
Couleur	blanc ou jaune sélectif	blanc	rouge	rouge	rouge	jaune auto	jaune auto	rouge
Distance max. du bord ext.	40	40	40	---	40	40	40	---
Hauteur min.	0	35	35	35	35	35	35	25
Hauteur max.	120	120	150	150	90	150	150	120

Tableau V. Feux et catadioptres facultatifs pour les cyclomoteurs à 4 roues

Toutes les dimensions sont indiquées en centimètres	Feu de route	Feu de stationnement	Feu de brouillard AV	Catadioptre AV	Catadioptre latéral	Indicateur de direction latéral	Feu d'éclairage plaque
Nombre	2	2 ou 4	2	2	1 ou 2	2	1 ou 2
Couleur	blanc ou jaune sélectif	rouge - AR blanc - AV	blanc ou jaune	blanc	jaune auto	jaune auto	blanc
Distance max. du bord ext.	---	40	40	40	---	---	---
Hauteur min.	---	35	---	35	35	35	---
Hauteur max.	---	150	120	120	120	150	---