

Ce document n'a pas valeur de publication officielle. Seule la version publiée au Recueil officiel fait foi.



# Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

## Modification du ...

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

L'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

### *Préambule*

vu les art. 8, al. 1, 9, al. 1<sup>bis</sup>, 2 et 3, 13, al. 2 et 4, 18, al. 2, 25, 103, al. 1 et 3, et 106, al. 1, 6 et 10, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)<sup>2</sup>,

### *Remplacement d'expressions*

<sup>1</sup> Dans tout l'acte, «règlement ECE» et «règlement UNECE» sont remplacés par «règlement CEE-ONU», en procédant aux ajustements grammaticaux nécessaires.

<sup>2</sup> Dans tout l'acte, «pare-boue» est remplacé par «dispositif de recouvrement des roues», en procédant aux ajustements grammaticaux nécessaires.

<sup>3</sup> Dans tout l'acte, «conditionné» est remplacé par «climatisé», en procédant aux ajustements grammaticaux nécessaires.

<sup>4</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>5</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>6</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>7</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>8</sup> Ne concerne que le texte italien.

<sup>1</sup> RS 741.41

<sup>2</sup> RS 741.01

*Art. 1*           Objet et champ d'application

<sup>1</sup> La présente ordonnance règle:

- a. les critères de classification des véhicules routiers;
- b. le contrôle en vue de l'immatriculation, le contrôle subséquent et le service antipollution des véhicules routiers;
- c. les exigences techniques requises pour les véhicules routiers.

<sup>2</sup> Les véhicules utilisables sur une voie ferrée, sur l'eau ou dans les airs sont régis par la présente ordonnance lorsqu'ils circulent sur la voie publique sans devoir emprunter des rails.

<sup>3</sup> Les prescriptions de la loi du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits<sup>3</sup> s'appliquent à titre complémentaire à la mise sur le marché de véhicules non soumis à immatriculation, ainsi qu'à leurs composants et accessoires.

*Art. 1a*   Véhicules non admis à la circulation

Les véhicules à coussin d'air, à hélices ou à réacteurs et les autres véhicules automobiles sans roues ou sans chenilles ne sont pas admis à la circulation sur la voie publique.

*Art. 3, al. 2, phrase introductive et let. b, e et i, et 3, let. l, n, v et w*

<sup>2</sup> Pour les organisations étrangères ou internationales, on utilise les abréviations suivantes:

- b. CEE-ONU   pour la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe;
- e. *abrogée*
- i. DIN        pour l'Institut allemand de normalisation

<sup>3</sup> Pour les actes législatifs, on utilise les abréviations suivantes:

- l. OETV 2    pour l'ordonnance du 16 novembre 2016 concernant les exigences techniques requises pour les tracteurs et leurs remorques<sup>4</sup>;
- n. *abrogée*
- v. OETV 3    pour l'ordonnance du 16 novembre 2016 concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs<sup>5</sup>;
- w. *abrogée*

<sup>3</sup> RS 930.11

<sup>4</sup> RS 741 413

<sup>5</sup> RS 741 414

*Art. 3a, al. 2*

<sup>2</sup> Les textes des règlements CEE-ONU et des normes de l'OCDE, de l'ETRTO, de l'ISO, de la CEI, du CEN, du DIN et de l'ETSI qui sont cités ne sont publiés ni dans le Recueil officiel (RO) ni dans le Recueil systématique (RS) du droit fédéral. Ils peuvent être consultés auprès de l'OFROU. Les textes des normes peuvent être obtenus contre paiement auprès de ces organisations; ceux des règlements CEE-ONU peuvent l'être de même auprès de l'Office fédéral des routes, 3003 Berne.

*Art. 7, al. 1 et 1<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> Le «poids à vide» équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler avec le réfrigérant, le lubrifiant et le carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), y compris:

- a. l'équipement additionnel éventuel, comme la roue de rechange, le dispositif d'attelage de remorques et l'outillage;
- b. l'équipement spécial éventuel;
- c. le conducteur, dont le poids est estimé à 75 kg.

<sup>1bis</sup> Il se détermine sans tenir compte des superstructures si elles sont interchangeables (art. 66, al. 1).

*Art. 9, al. 4*

<sup>4</sup> Les véhicules affectés à la fois au transport de personnes et au transport de choses sont classifiés d'après leurs caractéristiques principales.

*Art. 10, al. 1*

<sup>1</sup> Sont réputés «voitures automobiles»:

- a. les véhicules automobiles (art. 7 LCR) ayant au moins quatre roues, à l'exception des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur (art. 15, al. 2 et 3) et des voitures à bras équipées d'un moteur (art. 17, al. 2);
- b. les véhicules automobiles à trois roues dont le poids dépasse le poids fixé pour la classification comme tricycle à moteur (art. 15, al. 1);
- c. les véhicules à chenilles qui ne sont pas des luges à moteur, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur ni des voitures à bras équipées d'un moteur.

*Art. 11, al. 2, phrase introductive et let. e et h, et 3*

<sup>2</sup> On distingue les voitures automobiles de transport des genres suivants:

- e. *ne concerne que le texte allemand;*
- h. les «tracteurs» sont des voitures automobiles construites pour tirer des remorques et actionner des équipements interchangeables n'ayant qu'un pont de charge réduit;

<sup>3</sup> Si une voiture automobile sert d'habitation ou si la carrosserie sert de local (art. 11, al. 1), le permis de circulation désigne simplement le véhicule comme voiture automobile lourde ou légère et mentionne l'usage auquel il est destiné. Si un véhicule est affecté au transport de personnes et de choses, le nombre de places et la charge utile doivent être inscrits dans le permis de circulation. L'autorité cantonale d'immatriculation peut attribuer deux genres de véhicules à un véhicule dont le genre est modifié par l'échange de parties importantes.

*Art. 14, phrase introductive et let. b et c*

Sont réputés «motocycles» les véhicules suivants, pour autant qu'il ne s'agisse pas de cyclomoteurs (art. 18):

- b. les «motocycles légers», c'est-à-dire:
  1. les véhicules automobiles à deux roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW et dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm<sup>3</sup>,
  2. les véhicules automobiles à trois roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW, dont la cylindrée du moteur n'est pas supérieure à 50 cm<sup>3</sup> dans le cas d'un moteur à allumage commandé ou à 500 cm<sup>3</sup> dans le cas d'un moteur à allumage par compression, et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,27 t,
  3. les «vélos-taxis électriques», c'est-à-dire les véhicules à deux roues ou plus et à propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 2,00 kW au total, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 20 km/h de par leur construction, qui sont éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,27 t et dont le poids total n'excède pas 0,45 t;
- c. les «luges à moteur», c'est-à-dire les véhicules automobiles à chenilles qui ne sont pas dirigés par le blocage d'une chenille et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,45 t, pour autant qu'il ne s'agisse pas de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur, de monoaxes ou de voitures à bras équipées d'un moteur.

*Art. 15, al. 2 et 3*

<sup>2</sup> Sont réputés «quadricycles légers à moteur» les véhicules automobiles à quatre roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction,, dont la puissance du moteur ne dépasse pas 4,00 kW en cas de carrosserie ouverte ou 6,00 kW en cas de carrosserie fermée, dont la cylindrée du moteur n'est pas supérieure à 50 cm<sup>3</sup> dans le cas d'un moteur à allumage commandé ou à 500 cm<sup>3</sup> dans le cas d'un moteur à allumage par compression, et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,425 t.

<sup>3</sup> Sont réputés «quadricycles à moteur» les véhicules automobiles à quatre roues dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,45 t s'il s'agit de véhicules affectés au transport de personnes ou 60 t s'il s'agit de véhicules affectés au transport de choses.

#### *Art. 16* Roues jumelées

Pour la classification des véhicules automobiles selon les art. 14 et 15, deux roues jumelées comptent pour une seule si la distance entre les centres des surfaces de contact des pneumatiques sur la chaussée ne dépasse pas 460 mm.

#### *Art. 18, let a, phrase introductive et ch. 2, b, phrase introductive, c et d*

Sont réputés «cyclomoteurs»:

- a. les véhicules monoplaces, à roues placées l'une derrière l'autre, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et équipés:
  2. d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h;
- b. les «cyclomoteurs légers», c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, et :
- c. les «fauteuils roulants motorisés», c'est-à-dire les véhicules conçus pour les personnes à mobilité réduite, ayant leur propre système de propulsion, une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, un ou des moteurs d'une puissance qui n'excède pas 1,00 kW au total et une cylindrée qui n'est pas supérieure à 50 cm<sup>3</sup> dans le cas d'un moteur à combustion;
- d. les «gyropodes électriques», c'est-à-dire les véhicules à une place auto-équilibrés à propulsion électrique et :
  1. dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 2,00 kW au total et sert essentiellement à maintenir l'équilibre du véhicule,
  2. d'une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction, et
  3. éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h.

#### *Art. 24, al. 1*

<sup>1</sup> Les «cycles» sont des véhicules à deux roues au moins, entraînés exclusivement par la force transmise à des mécanismes par les personnes se trouvant sur lesdits véhicules. Les vélos d'enfants et les fauteuils roulants ne sont pas considérés comme des cycles.

*Art. 27, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Les autres véhicules agricoles dont la largeur n'excède 2,55 m qu'en raison du montage de pneumatiques larges (art. 60, al. 6) ou de chenilles en caoutchouc et, le cas échéant, de dispositifs de recouvrement des roues en matériau mou, sont admis comme des véhicules spéciaux jusqu'à une largeur de 3,00 m. Il doit exister, du type de véhicule en question, un modèle dont la largeur atteint 2,55 m au maximum.

*Art. 29, al. 2*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 31, al. 3*

<sup>3</sup> Si l'autorité d'immatriculation ne peut pas effectuer elle-même l'examen technique, elle peut déléguer cette compétence à l'un des organes d'expertise visés à l'annexe 2 de l'ORT<sup>6</sup>.

*Art. 33, al. 1, 2, let. a et a<sup>bis</sup>, c, ch. 4, et e, ch. 5 et 6, et al. 2<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> Les véhicules énumérés à l'al. 2 et admis à circuler avec des plaques de contrôle sont soumis périodiquement à un contrôle subséquent officiel. L'autorité d'immatriculation convoque les détenteurs de ces véhicules audit contrôle. Elle peut confier celui-ci à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions.

<sup>2</sup> Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants:

- a. un an après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur:
  1. les véhicules affectés au transport professionnel de personnes, à l'exception des véhicules utilisés conformément à l'art. 4, al. 1, let. d, OTR 27,
  2. les autocars,
  3. les remorques affectées au transport de personnes,
  4. les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses, pour lesquels un contrôle subséquent annuel est requis selon la SDR<sup>8</sup>;
- a<sup>bis</sup>. deux ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis deux ans après, et ensuite annuellement sur:
  1. les camions dont la vitesse maximale dépasse 45 km/h,
  2. les tracteurs à sellette dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale dépasse 45 km/h,
  3. les remorques affectées au transport de choses dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale autorisée dépasse 45 km/h;

<sup>6</sup> RS 741.511

<sup>7</sup> RS 822.222

<sup>8</sup> RS 741.621

- c. cinq ans, mais au plus tard six ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis trois ans après, et ensuite tous les deux ans sur:
  4. les remorques de transport, y compris les remorques dont la carrosserie sert de local, dont le poids total excède 0,75 t, pour autant qu'elles ne relèvent pas des let. a, ch. 3 ou 4, abis, ch. 3, ou e, ch. 5;
- e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur:
  5. les remorques dont le poids total excède 0,75 t attelées aux véhicules visés aux ch. 1 à 4,
  6. les remorques de travail, à l'exception des remorques dont le poids total n'excède pas 0,75 t ainsi que les remorques du service du feu et de la protection civile.

<sup>2bis</sup> Si des véhicules visés à l'al. 2, let. abis, ne sont pas utilisés uniquement pour le trafic intérieur, le dernier contrôle officiel du véhicule ne doit pas remonter à plus d'une année. Les détenteurs doivent veiller eux-mêmes à ce que le contrôle subséquent soit effectué en temps utile.

*Art. 34, al. 5<sup>bis</sup>*

<sup>5bis</sup> S'agissant de l'exécution de l'examen technique, l'art. 31, al. 3, est applicable.

*Titre précédant l'art. 36a*

<b>Troisième partie</b>	<b>Exigences techniques</b>
<b>Titre premier</b>	<b>Définitions et exigences générales</b>
<b>Chapitre 1</b>	<b>Principe et champ d'application</b>

*Art. 36a*      Principe

<sup>1</sup> Les véhicules doivent satisfaire aux exigences techniques définies dans la présente partie ou à celles fixées dans l'OETV 1<sup>9</sup>, l'OETV 2<sup>10</sup> ou l'OETV 3<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> Les véhicules bénéficiant d'une réception générale UE ou d'une déclaration de conformité idoine délivrée par le constructeur ainsi que les véhicules qui satisfont aux exigences techniques fixées dans l'OETV 1, l'OETV 2 ou l'OETV 3 doivent satisfaire en outre aux art. 45, 66, al. 1<sup>bis</sup>, 68, al. 1 et 4, 69, al. 2<sup>bis</sup>, 90, 100 à 102, 114, 117, al. 2, 123, al. 4, et 195, al. 3 et 5, de la présente ordonnance.

<sup>3</sup> Les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire en outre aux exigences techniques de la SDR<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> RS 741 412

<sup>10</sup> RS 741 413

<sup>11</sup> RS 741 414

<sup>12</sup> RS 741 621



<sup>4</sup> Les véhicules étrangers doivent satisfaire aux exigences techniques définies dans la présente partie si celles-ci n'outrepassent pas les exigences des conventions internationales ou les règles de droit du pays d'immatriculation.

<sup>5</sup> Les véhicules des détenteurs bénéficiant de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires doivent uniquement satisfaire aux exigences techniques de l'annexe 5 de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière<sup>13</sup>.

*Titre précédant l'art. 37*

*Abrogé*

**Art. 37** Champ d'application

Les prescriptions du présent titre s'appliquent à tous les genres de véhicules. Sont réservées les dispositions complémentaires ou dérogatoires concernant le genre de véhicule en question.

*Titre précédant l'art. 38*

## **Chapitre 1a Dimensions, poids, identification**

*Art. 38, al. 1, phrase introductive (ne concerne que le texte allemand) et let. g, h, l, n, r, s et t, 1<sup>bis</sup>, phrase introductive (ne concerne que le texte allemand) et let. b, c, f, l, n, o et p, et 1<sup>ter</sup>, phrase introductive (ne concerne que le texte allemand) et let. a*

<sup>1</sup> La longueur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des:

- g. aides visuelles et systèmes de détection, appareils radar compris;
- h. systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, pour autant qu'ils soient conformes au règlement (CE) n° 78/2009;
- l. butoirs élastiques ou dispositifs similaires, y compris leurs éléments de fixation;
- n. dispositifs d'attelage des véhicules automobiles et dispositifs d'attelage amovibles à l'arrière d'une remorque;
- r. porte-vélos escamotables;
- s. dispositifs escamotables visant à atténuer la résistance à l'air sur les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, pour autant qu'ils:
  - 1. dépassent le véhicule de 500 mm au maximum, à l'arrière,
  - 2. n'augmentent pas la surface de chargement, et
  - 3. puissent, lorsque le véhicule est à l'arrêt, être escamotés complètement et n'entravent pas l'utilisation du véhicule pour le transport combiné non accompagné (art. 67, al. 1<sup>bis</sup>, OCR<sup>14</sup>);

<sup>13</sup> RS 0.741.10

<sup>14</sup> SR 741.11

- t. mâts de charge rétractables non rétractés servant exclusivement au transport d'un chariot élévateur embarqué à l'arrière de poids lourds et de remorques.

<sup>1bis</sup> La largeur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des:

- b. dispositifs de sécurité des bâches de véhicules et des dispositifs de protection y relatifs, à une hauteur
1. maximale de 2,00 m au-dessus du sol, pour autant qu'ils dépassent de 20 mm au maximum de chaque côté,
  2. supérieure à 2,00 mais ne dépassant pas 2,50 m au-dessus du sol, pour autant qu'ils dépassent de 50 mm au maximum de chaque côté,
  3. supérieure à 2,50 m au-dessus du sol, pour autant qu'ils dépassent de 150 mm au maximum de chaque côté;
- c. indicateurs de pression et de défaillance des pneumatiques, pour autant qu'ils dépassent au maximum de 100 mm au total des deux côtés;
- f. plate-formes de levage, ponts de chargement et dispositifs de levage similaires sur des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et O, pour autant qu'ils dépassent de 10 mm au maximum de chaque côté lorsqu'ils ne sont pas déployés;
- l. stabilisateurs aérodynamiques fixés latéralement aux bâches des véhicules, constitués de matériaux mous et mesurant au maximum 50 × 50 mm de section;
- n. aides visuelles et dispositifs d'orientation, appareils radar compris, pour autant qu'ils dépassent au maximum de 100 mm au total des deux côtés sur des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et O;
- o. dispositifs escamotables destinés à atténuer la résistance à l'air sur des véhicules des catégories N et O, pour autant qu'ils :
1. dépassent le véhicule de 50 mm au maximum, des deux côtés,
  2. n'augmentent pas la surface de chargement, et
  3. puissent, lorsque le véhicule est à l'arrêt, être escamotés complètement et n'entravent pas l'utilisation du véhicule pour le transport combiné non accompagné (art. 67, al. 1<sup>bis</sup>, OCR);
  4. n'augmentent pas la largeur du véhicule à plus de 2,65 m en état de fonctionnement;
- p. parapets de sécurité sur des véhicules affectés au transport d'au moins deux véhicules automobiles à voies multiples, pour autant qu'ils :
1. se trouvent à 2,00 m au moins, mais 3,70 m au plus au-dessus du sol,
  2. dépassent d'au maximum 50 mm sur le côté du véhicule, et
  3. n'augmentent pas la largeur du véhicule à plus de 2,65 m.

<sup>1ter</sup> La hauteur du véhicule se mesure lorsqu'il est en état de rouler, en position de marche normale pour les véhicules à suspension avec régulation de niveau. Elle se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des:

- a. antennes radio et antennes de radionavigation;

*Art. 39, al. 1, phrase introductive et let. b*

<sup>1</sup> S'agissant des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, les dimensions et les poids indiqués comme caractéristiques techniques dans les réglementations suivantes sont déterminants, même s'ils divergent des prescriptions suisses:

- b. règlement (UE) n° 1230/2012.

*Art. 40, al. 3*

<sup>3</sup> Le débordement des véhicules des catégories N, M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> doit satisfaire aux exigences de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012.

*Art. 41, al. 3 à 5*

<sup>3</sup> Le poids garanti doit être identique pour tous les véhicules de la même version d'une variante d'un type donné. Sont applicables, s'agissant des termes de version, variante et type, les définitions de l'annexe II, let. B, de la directive 2007/46/CE. Pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, sont applicables les définitions énoncées à l'art. 3 du règlement (UE) n° 168/2013. Les modifications du poids garanti apportées par le constructeur à l'occasion d'un changement de modèle sont admises.

<sup>4</sup> Si une garantie soulève des doutes, l'OFROU ou, pour les véhicules dispensés de la réception par type, l'autorité d'immatriculation peut exiger qu'un organe d'expertise agréé par l'OFROU procède à une expertise. Les garanties fixées manifestement trop bas sont refusées. La garantie est également refusée si le constructeur l'a fixée notablement plus bas pour la Suisse que pour l'étranger.

<sup>5</sup> Si, pour un véhicule transformé, il n'existe aucune garantie selon l'al. 2, l'atelier qui effectue la transformation peut délivrer cette garantie pour autant qu'un rapport d'expertise, établi par un organe d'expertise agréé par l'OFROU, atteste la sécurité de fonctionnement et la sécurité routière du véhicule.

*Art. 46, al. 1 à 3*

<sup>1</sup> La puissance des moteurs à combustion est déterminée conformément aux réglementations suivantes:

- a. règlement (CE) n° 595/2009;
- b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 134/2014;
- c. règlement CEE-ONU n° 85; ou

d. règlement CEE-ONU n° 120.

<sup>2</sup> La puissance des moteurs électriques est déterminée conformément au règlement CEE-ONU n° 85. Sont déterminantes:

- a. pour les voitures automobiles, la puissance utile la plus élevée;
- b. pour les cyclomoteurs, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, la puissance maximale sur 30 minutes.

<sup>3</sup> Les mesures de puissance réalisées selon d'autres normes, comme la norme CEI 60034-1: 2010 Machines électriques tournantes – partie 1: caractéristiques assignées et caractéristiques de fonctionnement, peuvent être reconnues si elles fournissent des résultats comparables.

*Art. 48, al. 5, let. d*

<sup>5</sup> Ne sont pas visés par l'al. 4:

- d. les véhicules à voie unique d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> ou d'une puissance maximale de 11 kW s'ils ont un moteur électrique.

*Art. 51, al. 3*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 52, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> Le dispositif d'échappement est construit de manière qu'aucun gaz brûlé ne puisse pénétrer à l'intérieur du véhicule.

<sup>4</sup> Les tuyaux d'échappement ne dépassent pas la surface latérale du véhicule. Ne sont pas visés les tuyaux d'échappement:

- a. des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> conformes au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 26;
- b. des véhicules de la catégorie N conformes au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 61;
- c. des quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur carrossés conformes au règlement (UE) n° 168/3013 et au règlement délégué (UE) n° 44/2014.

*Art. 53, al. 1 et 2 à 4*

<sup>1</sup> Les émissions sonores causées par le véhicule ne doivent pas dépasser le niveau qu'il est techniquement impossible de réduire. Les dispositifs d'aspiration et d'échappement sont munis de silencieux efficaces et durables. Si d'autres composants causent un bruit évitable, il y a lieu de prendre des mesures propres à l'atténuer. La mesure des émissions sonores est régie par l'annexe 6.

<sup>2</sup> Les silencieux d'échappement usés ou endommagés doivent être remplacés.

<sup>3</sup> Les silencieux de remplacement doivent être aussi efficaces que les dispositifs admis à l'origine. Sont également admis les silencieux de remplacement qui bénéficient, pour le type de véhicule considéré, d'une réception conforme à l'une des réglementations suivantes:

- a. règlement (UE) n° 540/2014;
- b. directive 70/157/CEE;
- c. règlement CEE-ONU n° 51;
- d. règlement CEE-ONU n° 59;
- e. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 134/2014;
- f. règlement CEE-ONU n° 41, ou
- g. règlement CEE-ONU n° 92.

<sup>4</sup> Toute intervention augmentant inutilement le niveau sonore du véhicule et de ses composants réceptionnés est interdite, même si la limite fixée n'est pas dépassée.

#### *Art. 55, al. 2*

<sup>2</sup> Les compteurs doivent être conformes à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement CEE-ONU n° 39. La vitesse indiquée par le compteur ne doit jamais être inférieure à la vitesse effective du véhicule. Entre 40 km/h et 120 km/h, le rapport entre la vitesse indiquée au compteur  $v_1$  et la vitesse effective du véhicule  $v_2$  en km/h doit être le suivant:

- a. pour les véhicules visés aux art. 14, let. a, et 15, al. 1 et 3:  
 $0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 v_2 + 8 \text{ km/h}$ ;
- b. pour les véhicules des catégories M et N:  
 $0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 v_2 + 6 \text{ km/h}$ ;
- c. pour tous les autres véhicules:  
 $0 \leq (v_1 - v_2) \leq 0,1 v_2 + 4 \text{ km/h}$ .

#### *Art. 57* Suspension, systèmes de démarrage

<sup>1</sup> Est réputée suspension pneumatique ou suspension reconnue équivalente toute suspension conforme aux exigences en la matière énoncées dans le règlement (UE) n° 1230/2012.

<sup>2</sup> Sont admis les systèmes de démarrage conformes à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1230/2012.

#### *Art. 58, al. 2, 6 et 6<sup>bis</sup>*

<sup>2</sup> Les pneumatiques doivent être adaptés à la vitesse maximale du véhicule. Font exception les pneus d'hiver visés à l'art. 59, al. 3 et 4.

<sup>6</sup> La charge nominale, l'indice de vitesses, les combinaisons jantes/pneumatiques et la circonférence de roulement doivent être conformes à l'état de la technique, tel

qu'il est notamment décrit dans les normes de l'ETRTO ou dans les réglementations suivantes:

- a. règlement CEE-ONU n° 30;
- b. règlement CEE-ONU n° 54;
- c. règlement CEE-ONU n° 75, ou
- d. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014.

<sup>6bis</sup> Le nom du fabricant, la charge nominale et l'indice de vitesses doivent être marqués sur les pneumatiques de manière durable. Pour les pneumatiques non normalisés, pour les pneumatiques ou les combinaisons jantes/pneumatiques qui divergent des normes ou des réglementations et pour les pneumatiques dont l'utilisation n'est pas conforme au code d'identification, une garantie du constructeur du véhicule ou du fabricant de pneumatiques est nécessaire. Dans ces cas-là, il convient de mentionner dans le permis de circulation la marque, le type, les dimensions et, s'il y a lieu, les indications divergentes des pneumatiques ainsi que les conditions requises.

*Art. 59, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> Les pneus d'hiver qui ne sont pas adaptés à la vitesse maximale du véhicule doivent:

- a. sur les voitures automobiles, être munis du symbole alpin visé à l'annexe 7, appendice 1, du règlement CEE-ONU n° 117, et être adaptés au minimum à une vitesse de 160 km/h;
- b. sur les motocycles, les quadricycles à moteur ou les tricycles à moteur, porter l'indication supplémentaire M+S et être adaptés au minimum à une vitesse de 130 km/h.

<sup>4</sup> Pour les pneus d'hiver visés à l'al. 3, le vendeur des pneus doit fournir une inscription attirant l'attention sur la vitesse maximale autorisée pour les pneumatiques.

*Art. 60, al. 6*

<sup>6</sup> Sont réputés pneumatiques larges les pneumatiques dont la largeur représente au moins un tiers du diamètre extérieur du pneumatique ou mesure au moins 0,60 m.

*Art. 63, al. 2*

*Abrogé*

*Art. 66, al. 1<sup>bis</sup> et 1<sup>ter</sup>*

<sup>1bis</sup> Les superstructures de véhicules affectés au transport de choses dont le poids total dépasse 3,50 t et qui sont destinées au transport de marchandises solides doivent être munies de dispositifs d'attache propres à assurer le chargement et conformes à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans la norme EN 12640. Les superstructures renforcées conformes à la norme EN 12642 peuvent

être reconnues comme dispositifs d'arrimage si un concept de chargement précise les modalités de disposition du chargement permettant d'en assurer une sécurité optimale.

<sup>1er</sup> Lorsqu'elles sont basculantes, les cabines de conducteur et les superstructures doivent pouvoir être assurées contre un retour intempestif à leur position normale.

*Art. 67, al. 1 et 2*

<sup>1</sup> Les véhicules ne doivent présenter aucune pointe tranchante ou arrête vive ni aucune saillie ou ouverture qui augmente le risque de blessures en cas de collision. Cette règle s'applique à la fois à l'habitacle, pour la protection des passagers, et à l'extérieur du véhicule, notamment pour la protection des piétons ou des usagers des deux-roues.

<sup>2</sup> Les composants des véhicules, notamment les rétroviseurs, les dispositifs d'éclairage, les charnières et les poignées de portes doivent être conçus, fixés ou protégés de manière à réduire au maximum le risque de blesser les passagers et les usagers de la route en cas d'accident et à respecter l'annexe 8. Les composants inutiles et dangereux, notamment à l'extérieur du véhicule, sont interdits; les pare-buffles, les figurines et les décorations sont admis s'ils sont conformes à l'annexe 8. L'art. 104a, al. 3, relatif aux pare-buffles demeure réservé.

*Art. 68, al. 3*

<sup>3</sup> Les camions, les voitures automobiles de travail lourdes, les tracteurs dont la vitesse maximale dépasse 30 km/h de par leur construction ainsi que leurs remorques peuvent être signalés à l'arrière par des plaques d'identification rétroréfléchissantes et fluorescentes, conformément au règlement CEE-ONU n° 70 et à l'annexe 4.

*Art. 69, al. 2, 2<sup>bis</sup> et 3*

<sup>2</sup> Afin de les rendre plus visibles et conformément au règlement CEE-ONU n° 104, les véhicules automobiles et les remorques peuvent être munis de bandes rétroréfléchissantes jaunes, rouges ou blanches, visibles de l'arrière, et jaunes ou blanches, visibles de côté. Les exigences du règlement CEE-ONU n° 104 s'appliquent par analogie aux véhicules qui n'entrent pas dans son champ d'application; des bandes plus étroites sont toutefois admises pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>.

<sup>2<sup>bis</sup></sup> Les véhicules des catégories N<sub>2</sub> d'un poids total de plus de 7,50 t et N<sub>3</sub>, sauf les tracteurs à sellette, ainsi que O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent, conformément au règlement CEE-ONU n° 48, être rendus visibles vers l'arrière si leur largeur dépasse 2,10 m et vers le côté si leur longueur dépasse 6,00 m.

<sup>3</sup> Les véhicules de la police, de la douane, du service du feu, de la protection civile et du service d'ambulances ainsi que les véhicules régulièrement employés pour l'entretien des routes ou comme véhicules convoyeurs pour les véhicules spéciaux

ou les transports spéciaux peuvent être marqués de façon fluorescente ou rétro réfléchissante.

*Art. 71, al. 2, phrase introductive et let. b*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 72, titre, al. 2, 5 et 5<sup>bis</sup>*

Habitacle, ancrages des ceintures de sécurité, ceintures de sécurité, appui-tête, airbags, dispositifs de commande

<sup>2</sup> Les ancrages des ceintures de sécurité doivent être conformes aux réglementations suivantes:

- a. règlement (CE) n° 661/2009;
- b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014;
- c. règlement CEE-ONU n° 14, ou
- d. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) n° 1322/2014.

<sup>5</sup> Les ceintures de sécurité doivent être conformes aux réglementations suivantes:

- a. règlement (CE) n° 661/2009;
- b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014;
- b. règlement CEE-ONU n° 16, ou
- e. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) n° 1322/2014.

<sup>5<sup>bis</sup></sup> Les appui-tête doivent être conformes aux règlements de la CEE-ONU ci-après ou offrir une protection équivalente:

- a. règlement CEE-ONU n° 17;
- b. règlement CEE-ONU n° 25, ou
- c. règlement CEE-ONU n° 80.

*À insérer après le titre du chapitre 9*

*Art. 72a* Réglementations déterminantes

Les feux et catadioptres doivent satisfaire soit aux exigences techniques de la présente ordonnance, soit aux exigences techniques des réglementations ci-après pour le genre de véhicule en question:

- a. règlement CEE-ONU n° 48;
- b. règlement CEE-ONU n° 53;
- c. règlement CEE-ONU n° 74;
- d. règlement CEE-ONU n° 86;
- e. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) n° 2015/208, ou



- f. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014.

*Art. 76, al. 3, 4, 5 et 5<sup>bis</sup>*

<sup>3</sup> Les feux arrière de brouillard doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 38.

<sup>4</sup> Les exigences en matière de commande électrique des feux arrière de brouillard se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 48 pour les voitures automobiles, sur le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) n° 2015/208 pour les tracteurs, ainsi sur le règlement (UE) n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 3/2014 pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur.

<sup>5</sup> Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 87. Les exigences quant à leur montage et à leur commande se fondent sur:

- a. le règlement CEE-ONU n° 53 pour les motocycles à une voie;
- b. le règlement UE n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 3/2014 pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur ainsi que les motocycles légers à trois roues;
- c. le règlement (UE) n° 2015/208 ou le règlement CEE-ONU n° 86 pour les voitures automobiles qui entrent dans le champ d'application du règlement (UE) n° 167/2013;
- d. le règlement CEE-ONU n° 48 pour les autres voitures automobiles.

<sup>5bis</sup> Les feux de circulation diurne à éteindre manuellement sont autorisés pour les véhicules de l'armée, de la police ou de la douane.

*Art. 77, al. 2*

<sup>2</sup> Les catadioptres doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 3.

*Art. 78, al. 2 et 3*

<sup>2</sup> Sont réputés feux clignotants destinés à signaler les plates-formes de levage, les panneaux arrière rabattus ou les portes arrière ouvertes les feux clignotants qui y sont fixés à demeure. Ils doivent émettre un feu jaune clignotant d'une fréquence de  $90 \pm 30$  battements par minute. Ils peuvent être enclenchés en même temps que les feux clignotants avertisseurs visés à l'al. 1. Les ch. 21, 312 et 322 de l'annexe 10 ne sont pas applicables.

<sup>3</sup> Les exigences applicables aux feux bleus et aux feux orange de danger se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 65. Les feux bleus doivent être visibles de toutes les directions, sous réserve des art. 110, al. 3, let. a, ch. 2 à 4, et 141, al. 2, let. a, les feux orange de danger de toutes les directions ou de l'avant et de l'arrière. Leur fonctionnement doit être signalé au conducteur par un témoin lumineux.

*Art. 80, titre et al. 3*

## Équipement électrique, compatibilité électromagnétique

<sup>3</sup> L'équipement électrique et les moteurs supplémentaires ne doivent pas perturber la réception des émissions de radio et de télévision ni les installations de télécommunication. Les exigences relatives à la compatibilité électromagnétique sont réglées à l'annexe 12.

*Art. 82, al. 1<sup>bis</sup> et 1<sup>ter</sup>*

<sup>1bis</sup> En vue de garantir leur audibilité, les véhicules à propulsion électrique peuvent être équipés d'un système d'avertissement acoustique conforme à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement (UE) n° 540/2014. De tels systèmes ne sont pas soumis à la réception par type.

<sup>1ter</sup> Les bennes de collecte des déchets conformes à la norme EN 1501 peuvent être équipées d'un dispositif d'avertissement acoustique de marche arrière au sens du ch. 7.1.2.1 de ladite norme. D'autres véhicules dont le poids total excède 3,50 t peuvent être munis d'un tel dispositif si celui-ci est conforme à la norme EN 7731 et peut être désactivé depuis le poste de conduite.

*Art. 83, al. 1*

<sup>1</sup> Est réputé système d'alarme pour véhicules (SAV) un système installé à bord d'un véhicule afin de le protéger contre les interventions intérieures et extérieures et de contrecarrer toute utilisation illicite du véhicule. S'il n'est pas approuvé selon le règlement (UE) n° 661/2009 ou les règlements CEE-ONU n° 97 ou n° 116, il doit satisfaire aux exigences des art. 83 à 88.

*Art. 91, al. 2*

<sup>2</sup> Les dispositifs d'attelage doivent être conformes à l'état de la technique, tel qu'il est notamment décrit dans le règlement CEE-ONU n° 55, dans le règlement (UE) n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 44/2014 ou dans le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) n° 2015/208.

*Art. 95, al. 2, phrase introductive et let. b*

<sup>2</sup> La charge par essieu, sans tenir compte d'un système de démarrage conforme à l'art. 57, al. 2, ne doit pas dépasser:

	en tonnes
b. pour un essieu simple entraîné:	
1. d'une récolteuse agricole munie de pneumatiques larges (art. 60, al. 6)	14,00
2. d'un chariot de travail muni de pneumatiques larges (art. 60, al. 6)	14,00
3. d'une autre voiture automobile	11,50

*Art. 97, al. 4 et 5*

<sup>4</sup> Pour les véhicules des catégories M et N ainsi que pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, il y a lieu de déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> lors de la procédure de réception par type. Font exception les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> ayant une affectation particulière au sens de l'annexe XI de la directive 2007/46/CEE.

<sup>5</sup> Le calcul de la consommation de carburant ou d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> se fonde sur le règlement (CE) n° 715/2007, le règlement (CE) n° 595/2009 ou sur le règlement (UE) n° 168/013 et le règlement délégué (UE) n° 134/2014.

*Art. 99, al. 1*

<sup>1</sup> Les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> doivent être équipés d'un dispositif automatique visant à limiter la vitesse selon le règlement (CE) n° 661/2009 ou selon le règlement CEE-ONU n° 89.

*Art. 103, al. 1, 1<sup>bis</sup> et 6*

<sup>1</sup> Les dispositifs de freinage des véhicules des catégories M et N doivent être conformes au règlement (CE) n° 661/2009, au règlement CEE-ONU n° 13 ou au règlement CEE-ONU n° 13-H.

<sup>1bis</sup> Les voitures automobiles lourdes des catégories M et N à plus de quatre essieux doivent être équipées de systèmes antiblocage automatiques de la catégorie 1 selon le règlement CEE-ONU n° 13.

<sup>6</sup> Les systèmes antiblocage, les systèmes avancés de freinage d'urgence, les systèmes de détection de dérive de la trajectoire et les systèmes de contrôle de la stabilité des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> doivent être conformes au règlement (CE) n° 661/2009.

*Art. 104*            Dispositifs de recouvrement des roues

Lorsque les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> roulent en ligne droite, leur carrosserie ou leurs dispositifs de recouvrement des roues (art. 66, al. 2) doivent recouvrir toute la largeur de la bande de roulement des pneumatiques aux endroits suivants:

- a. en haut de la roue jusqu'à 30° devant le centre de la roue et 50° derrière celui-ci, et
- b. à l'arrière de la roue jusqu'à 15 cm au-dessus de l'axe de l'essieu.

*Art. 104a, al. 1, 2, 2<sup>bis</sup>, 2<sup>ter</sup> et 4*

<sup>1</sup> Les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doivent, en ce qui concerne la protection des occupants en cas de choc frontal, satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 661/2009 ou du règlement CEE-ONU n° 94. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule

répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

<sup>2</sup> La partie frontale des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> doit, en ce qui concerne la protection des piétons, être conforme au règlement (CE) n° 78/2009 si les véhicules en question relèvent de son champ d'application. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que la partie frontale du véhicule offre un niveau de protection équivalent suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

<sup>2bis</sup> Il est permis de déroger à l'al. 2 en matière d'installation d'outils frontaux pour:

- a. les véhicules devant être équipés d'outils frontaux dans le cadre du service hivernal et de l'entretien des routes;
- b. les véhicules de la police, de la douane et du service du feu;
- c. les véhicules des services de secours et de la protection civile;
- d. les véhicules militaires;
- e. les véhicules autres que ceux visés aux let. a à d pour lesquels il est impossible de satisfaire aux exigences visées à l'al. 2 pour des raisons opérationnelles, à moins de prendre des mesures techniques disproportionnées.

<sup>2ter</sup> Les dérogations prévues à l'al. 2<sup>bis</sup>, let. e, requièrent une autorisation de l'autorité d'immatriculation.

<sup>4</sup> Les véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> doivent être équipés d'un dispositif de protection avant, conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 93.

#### *Art. 104b, al. 1 et 2*

<sup>1</sup> Les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t et les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> doivent, en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale, satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 661/2009 ou du règlement CEE-ONU n° 95. La confirmation d'un organe d'expertise agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état de la technique en la matière suffit pour les véhicules d'un type dont la production n'excède pas 100 pièces par année.

<sup>2</sup> Les camions des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> doivent être équipés d'un dispositif de protection latérale, conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 73.

#### *Art. 104c, al. 1*

<sup>1</sup> Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés d'un dispositif de protection arrière, conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 58.

*Art. 105, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> Il est interdit de réparer le pare-brise en verre feuilleté des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dans le champ de vision du conducteur, défini dans le règlement CEE-ONU n° 125.

<sup>4</sup> Les places assises dans les camions doivent être complètement séparées du compartiment de charge. Par dérogation à cette disposition, l'aménagement de places assises et de possibilités de transport pour les marchandises dans le même secteur est admis, si la surface de charge est équipée de dispositifs d'arrimage destinés à protéger les passagers contre le basculement du chargement.

*Art. 106, al. 1, 3, 4 et 5*

<sup>1</sup> Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés de ceintures de sécurité répondant aux exigences du règlement (CE) n° 661/2009 ou du règlement CEE-ONU n° 16. Les dispositions figurant à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE s'appliquent aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> ayant une affectation particulière.

<sup>3</sup> Dans les véhicules des catégories M et N, les sièges prévus pour des enfants doivent au moins offrir une protection équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants conformes au règlement CEE-ONU n° 44/03 pour le groupe d'âge concerné ou du règlement CEE-ONU n° 129.

<sup>4</sup> Les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> ainsi que les minibus doivent être équipés d'appuie-tête sur les sièges avant les plus à l'extérieur.

<sup>5</sup> Les voitures automobiles de travail et les tracteurs dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction ainsi que les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement doivent être équipés de ceintures de sécurité conformes au règlement (UE) n° 167/2013 et au règlement délégué (UE) n° 1322/2014 ou au règlement CEE-ONU n° 16.

*Art. 107, al. 3*

<sup>3</sup> L'annexe 9, ch. 1 à 3, est applicable pour déterminer le nombre de places des voitures automobiles.

*Art. 110, al. 3, let. a, c et e*

<sup>3</sup> Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation:

- a. sur les véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane:
  1. des gyrophares bleus,
  2. deux feux clignotants bleus placés à l'avant et dirigés vers l'avant,
  3. deux feux clignotants bleus placés sur les rétroviseurs extérieurs et dirigés vers l'avant,
  4. deux feux clignotants bleus placés le plus possible à l'avant et dirigés vers le côté,

5. des feux orientables,
  6. des feux clignotants orange d'avertissement montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, couplés au moyen d'un commutateur séparé avec les feux clignotants avertisseurs (art. 78, al. 1),
- c. sur les véhicules de la police et de la douane: une inscription éclairée en écriture normale ou renversée et dirigée vers l'avant et vers l'arrière telle que «Bouchon», «Accident», «Stop-Police», «Stop-Gardes-frontière»; cette inscription ne doit pas être éblouissante; l'annexe 10, ch. 1, ne s'applique pas;
- e. sur les véhicules de la police, de la douane, du service du feu et du service d'ambulances, ainsi que sur les véhicules régulièrement employés pour l'entretien des routes ou comme véhicules convoyeurs pour les véhicules spéciaux ou les transports spéciaux: des panneaux à affichage variable éclairés ou auto-lumineux.

*Art. 111* Clignoteurs de direction et feux clignotants avertisseurs

Les voitures automobiles doivent être munies de clignoteurs de direction. Les véhicules des catégories M et N doivent en outre disposer de feux clignotants avertisseurs (art. 78, al. 1).

*Art. 112, titre, et al. 4<sup>bis</sup> et 4<sup>ter</sup>*

Miroir et autres dispositifs de vision indirecte

<sup>4bis</sup> Les exigences relatives aux miroirs visés à l'al. 4 et à leur fixation se fondent sur le règlement (CE) n° 661/2009 ou le règlement CEE-ONU n° 46.

<sup>4ter</sup> Au lieu des miroirs visés aux al. 1 à 4, d'autres dispositifs permettant au conducteur d'avoir le même champ de vision sont admis, pour autant qu'ils soient conformes au règlement CEE-ONU n° 46.

*Art. 118a, al. 3*

*Abrogé*

*Art. 119, let. f, i, m, q et s*

Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:

- f. le frein de service ne peut agir que sur les roues d'un seul essieu. Lorsque deux essieux sont freinés, le frein de service peut être placé à l'avant des différentiels. Il n'est pas nécessaire que le frein auxiliaire soit modérable, et tous les mécanismes de transmission du frein de service peuvent être utilisés pour le frein auxiliaire;

- i. les ceintures de sécurité ne sont pas nécessaires, sauf pour les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement;
- m. les dispositions fixant la distance du bord du véhicule et l'intervalle entre les feux de croisement, les feux de circulation diurne, les clignoteurs de direction et les feux de brouillard (art. 76, al. 5, et annexe 10, ch. 21 et 23) ne sont pas applicables;
- q. les compartiments de citerne ou les parois brise-flots ne sont pas nécessaires (art. 125, al. 1);
- s. les dispositions des art. 104a, al. 1, et 104b, al. 1, relatives à la protection des occupants en cas de collision frontale ou latérale ne s'appliquent pas.

*Art. 120, let. b*

*Abrogée*

*Art. 123, al. 2*

<sup>2</sup> Les exigences concernant l'ouverture des portes des autocars se fondent sur le règlement CEE-ONU n° 107.

*Art. 123a, al. 1*

<sup>1</sup> Les bus scolaires sont des minibus et des autocars dont les places et les compartiments sont de dimension réduite et où le poids par personne est limité. Ils ne sont admis que lorsque le rapport établi par un organe d'expertise agréé par l'OFROU confirme que la protection offerte est équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants conformes au règlement CEE-ONU n° 44/03 pour le groupe d'âge concerné ou au règlement CEE-ONU n° 129.

*Art. 124, al. 2*

*Abrogé*

*Art. 125, al. 1, 1<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup> et 2*

<sup>1</sup> Les citernes destinées au transport de substances liquides qui ne sont pas des marchandises dangereuses au sens de la SDR<sup>15</sup> doivent disposer de compartiments ou de cloisons séparées par des parois brise-flots dont la capacité n'excède pas 7500 l.

<sup>1bis</sup> La surface des parois brise-flots doit représenter au moins 70 % de la section transversale de la citerne.

<sup>1ter</sup> L'autorité d'immatriculation peut admettre des citernes sans parois brise-flots ou sans compartiments si elle prescrit explicitement pour les substances transportées le

<sup>15</sup> RS 741 621

degré de viscosité ou un certain niveau de remplissage par une inscription dans le permis de circulation.

<sup>2</sup> Les véhicules équipés de citernes ou de silos destinés au transport de substances qui ne sont pas des marchandises dangereuses doivent présenter au niveau de l'essieu le plus large une distance entre les extrémités de la surface de contact des pneumatiques sur la chaussée au moins égale à 90 % de la hauteur du centre de gravité du véhicule chargé de manière homogène.

*Titre précédant l'art. 135*

### **Titre troisième**

## **Motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur**

### **Chapitre 1 Dimensions, poids, places, identification**

*Art. 135, al. 3, phrase introductive et let. b*

<sup>3</sup> Pour les quadricycles légers à moteur munis d'une carrosserie fermée et les luges à moteur, les dimensions sont les suivantes, en dérogation à l'al. 1:

b. largeur 1,50

*Art. 136, al. 1, 1<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup>, 1<sup>quater</sup>, 2, let. a à e, et 3*

<sup>1</sup> Pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, le poids des véhicules déterminant pour leur classification est le poids à vide (art. 7, al. 1), mais sans l'équipement spécial, sans les poids pour le stockage de carburants alternatifs et sans conducteur.

<sup>1bis</sup> Pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2, le poids de l'équipement spécial peut représenter au maximum 10 % du poids visé à l'al. 1. Est considéré comme équipement spécial l'équipement surpassant l'équipement standard proposé par le constructeur. La carrosserie, la cabine, les vitres et les portières ne sont pas considérées comme équipement spécial.

<sup>1ter</sup> Sont considérés comme poids pour le stockage de carburants alternatifs:

- a. le poids des réservoirs destinés au stockage de l'air comprimé pour la propulsion des véhicules à air comprimé;
- b. le poids du système d'alimentation pour les carburants gazeux ainsi que le poids des réservoirs pour les carburants gazeux dans le cas des véhicules monocarburant, bicarburant ou multicarburant;

<sup>1quater</sup> Si le véhicule est équipé de chenilles a posteriori, celui-ci conserve sa classification initiale.

<sup>2</sup> La charge utile (art. 7, al. 5) des véhicules ne doit pas excéder:



	en tonnes
a. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2, affectés au transport de choses et pour les quadricycles légers à moteur affectés au transport de choses	0,30
b. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2, affectés au transport de personnes et pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 1	0,25
c. pour les tricycles à moteur	1,00
d. pour les quadricycles légers à moteur affectés au transport de personnes	0,25
e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes	0,45

<sup>3</sup> Lorsqu'il est supérieur à 80 kg, le poids remorquable ne doit pas excéder 50 % du poids défini à l'al. 1, sauf pour les luges à moteur.

#### *Art. 136a* Nombre de places

Le nombre de places des véhicules peut s'élever au maximum, conducteur compris, à:

	Places
a. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2	2
b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes	5
c. pour les tricycles à moteur affectés au transport de choses	2
d. pour les quadricycles légers à moteur	2
e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes et ne disposant pas d'une carrosserie fermée	2
f. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes et ne disposant pas d'une carrosserie fermée mais d'une protection contre le retournement	3
g. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes et disposant d'une carrosserie fermée	4
h. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses	2

#### *Art. 137, titre et al. 3*

Dispositif de démarrage, puissance de démarrage, propulsion

<sup>3</sup> Les roues intérieures et extérieures des véhicules à voies multiples doivent pouvoir tourner à des vitesses différentes dans des conditions de circulation normales.

#### *Art. 138, al. 1*

<sup>1</sup> Des pneumatiques de conception différente comme les pneus radiaux et les pneus diagonaux sont admis sur un même véhicule. Sur les quadricycles à moteur et les

tricycles à moteur, tous les pneumatiques d'un essieu doivent toutefois être du même type.

*Art. 139, al. 3*

<sup>3</sup> Le véhicule doit être pourvu de sièges pour le conducteur et pour les éventuels passagers. Ces sièges doivent être fixés solidement au châssis. En ce qui concerne le poids par personne déterminant pour l'établissement du nombre de places, l'annexe 9, ch. 41, est applicable.

*Art. 140, al. 2, 3 et 4*

<sup>2</sup> Sur les véhicules équipés d'une installation à courant alternatif, les clignoteurs de direction avant/arrière peuvent s'allumer alternativement de chaque côté.

<sup>3</sup> En l'absence de feux de circulation diurne, le feu de croisement doit s'allumer automatiquement lorsque le moteur est en marche.

<sup>4</sup> Les feux individuels, à l'exception de l'éclairage pour la plaque de contrôle, doivent être montés dans l'axe longitudinal du véhicule. Les feux de route et les feux de croisement peuvent être juxtaposés, à condition d'être équidistants de l'axe longitudinal du véhicule et d'être placés à la même hauteur. Le feu de position peut être monté dans l'un des deux projecteurs.

*Art. 141, al. 1 et 3*

<sup>1</sup> Outre les dispositifs d'éclairage obligatoires, d'autres dispositifs sont autorisés. Au total leur nombre, y compris les dispositifs obligatoires, ne doit toutefois pas dépasser:

- a. deux feux de route ou feux de croisement;
- b. un avertisseur optique, branché sur le feu de route ou sur le feu de croisement;
- c. deux feux de position;
- d. deux feux arrière;
- e. deux feux-stop;
- f. à l'avant, deux feux de circulation diurne;
- g. quatre feux clignotants avertisseurs;
- h. deux feux avant de brouillard;
- i. deux feux arrière de brouillard;
- j. à gauche et à droite, deux catadioptres non triangulaires éclairant latéralement, qui ne doivent pas être fixés aux roues;
- k. à l'avant, deux catadioptres non triangulaires;
- l. à l'arrière, deux catadioptres non triangulaires;

- m. par pédale, un catadioptré dirigé vers l'avant et un catadioptré dirigé vers l'arrière;
- n. un clignoteur de direction de chaque côté pour les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur;
- o. deux feux de recul pour les véhicules à voies multiples équipés d'un dispositif de marche arrière.

<sup>3</sup> Sont également autorisés les feux clignotants avertisseurs destinés à signaler les plates-formes de levage, les panneaux arrière rabattus ou les portes arrière ouvertes (art. 78, al. 2) ainsi que les feux clignotants avertisseurs sur les béquilles ou d'autres dispositifs similaires qui, en position de travail, dépassent le contour du véhicule.

#### *Art. 142* Dispositifs d'éclairage par paire

<sup>1</sup> Lorsqu'ils mesurent plus de 1,00 m de large, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur, les luges à moteur et les motocycles avec side-car doivent être équipés de deux catadioptrés arrière. S'ils sont munis de catadioptrés avant, ceux-ci doivent également être au nombre de deux.

<sup>2</sup> Lorsqu'ils mesurent plus de 1,30 m de large, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur doivent être équipés de deux feux de route, de deux feux de croisement, de deux feux de position, de deux feux arrière et de deux feux-stop. S'ils sont munis de feux de circulation diurne et de feux de brouillard, ceux-ci doivent également être au nombre de deux.

#### *Art. 143, al. 1 et 2*

<sup>1</sup> Un rétroviseur d'une surface de 69 cm<sup>2</sup> au minimum, placé à l'extrême gauche et à l'extrême droite du véhicule, est nécessaire. Pour les véhicules à deux roues dont la vitesse maximale est limitée à 50 km/h de par leur construction, un rétroviseur placé à l'extrême gauche suffit. La construction, le montage et l'angle de visibilité sont définis à l'art. 112.

<sup>2</sup> Sur les véhicules disposant d'une carrosserie fermée qui ne peuvent tirer une remorque, un rétroviseur intérieur peut remplacer le rétroviseur extérieur droit, si la lunette arrière est suffisamment grande.

#### *Art. 145, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Les motocycles sans side-car au sens de l'art. 14, let. a, doivent être équipés d'un système antiblocage ou d'un système de freinage combiné conforme au règlement (UE) n° 168/2013, ou offrir un niveau de protection équivalent. Font exception les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application dudit règlement.

#### *Art. 145a* Puissance du moteur

Les motocycles sans side-car au sens de l'art. 14, let. a, d'une puissance supérieure à 11 kW mais ne dépassant pas 35 kW et d'un rapport poids-puissance supérieur à

0,1 kW/kg mais de 0,2 kW/kg au maximum, ne peuvent pas être modifiés à partir d'un motocycle dont la puissance est deux fois plus élevée.

*Art. 147, al. 3*

<sup>3</sup> L'art. 145, al. 1 et 2, s'applique au système de freinage des motocycles avec side-car. Les side-cars doivent cependant être équipés de leur propre frein si les freins du motocycle ne répondent pas, quant à leur efficacité, aux exigences requises pour les motocycles avec side-car, selon l'annexe 7. Le frein du side-car peut être actionné séparément ou avec un frein du motocycle.

*Art. 148, al. 2*

<sup>2</sup> La disposition et l'angle de visibilité des clignoteurs de direction sont réglés à l'annexe 10.

*Art. 149, al. 1*

<sup>1</sup> L'art. 145, al. 1 et 2, s'applique au système de freinage des motocycles légers à deux roues placées l'une derrière l'autre. Les véhicules dont le poids à vide sans conducteur ne dépasse pas 35 kg ne sont pas soumis à l'exigence de contrôlabilité facile du niveau de liquide concernant les systèmes de freinage hydrauliques.

*Art. 152, titre et al. 3*

Dispositif de marche arrière, tachygraphe, enregistreur de données et chenilles

<sup>3</sup> L'installation de chenilles sur des quadricycles légers à moteur est admise.

*Art. 154, al. 1*

*Abrogé*

*Art. 155, titre et al. 1*

Ceintures de sécurité, dégivreur et ventilation, dispositif antivol

<sup>1</sup> Les ceintures de sécurité et les points d'ancrage ne sont pas nécessaires, sauf sur les sièges des quadricycles légers à moteur munis d'une carrosserie et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, est supérieur à 0,27 t.

*Art. 156, titre et al. 3*

Dispositif de marche arrière, tachygraphe, enregistreur de données et chenilles

<sup>3</sup> L'installation de chenilles sur des quadricycles à moteur est admise.

*Art. 158* Ceintures de sécurité

<sup>1</sup> Les sièges des quadricycles à moteur munis d'une carrosserie fermée doivent disposer de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage au moins.

<sup>2</sup> Les sièges des quadricycles à moteur munis d'une carrosserie non fermée et des tricycles à moteur munis d'une carrosserie doivent être équipés de ceintures de sécurité si le poids au sens de l'art. 136, al. 1, est supérieur à 0,27 t. Le siège du conducteur et les sièges avant latéraux doivent disposer de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage au moins.

*Art. 159* Puissance du moteur, vitesse maximale par construction

La puissance et la vitesse maximale par construction des quadricycles à moteur doivent être conformes au règlement (UE) n° 168/2013 si ces derniers entrent dans son champ d'application. Pour les quadricycles à moteur qui n'entrent pas dans le champ d'application dudit règlement, la puissance maximale est de 15,00 kW.

*Art. 175* Généralités, dimensions, poids

<sup>1</sup> Les cyclomoteurs doivent être conformes uniquement aux art. 175 à 181a pour ce qui est des exigences techniques.

<sup>2</sup> La largeur des cyclomoteurs ne doit pas dépasser 1,00 m. Les rétroviseurs qui se plient sous une légère pression peuvent être mesurés en position rabattue.

<sup>3</sup> Les cyclomoteurs doivent disposer d'un guidon d'une largeur d'au moins 0,35 m. Celui-ci ne doit pas gêner les mouvements.

<sup>4</sup> Le poids total ne doit pas dépasser 200 kg, sauf dans le cas des fauteuils roulants.

*Art. 176, al. 2*

<sup>2</sup> Dans le cas des moteurs à combustion, un composant du moteur dont l'échange ne peut se faire facilement doit porter la désignation du type de moteur, l'indication de la cylindrée ainsi que le nom du constructeur ou la marque. Les indications à faire figurer sur les moteurs électriques sont régies par l'art. 51, al. 1, let. a et c.

*Art. 177, al. 2 et 6*

<sup>2</sup> Le véhicule, en particulier le moteur, la boîte de vitesses et la transmission, doit être conçu de manière qu'il soit autant que possible exclu d'augmenter la puissance du moteur et la vitesse maximale en procédant à des modifications subséquentes ou à l'échange de composants.

<sup>6</sup> La détermination de la puissance du moteur est régie par l'art. 46, al. 1 à 3. Les véhicules à propulsion électrique doivent en outre satisfaire aux exigences de l'art. 51, al. 2 à 4. S'agissant de l'assistance au pédalage, une interruption automatique du courant en cas de freinage à fond n'est pas nécessaire (art. 51, al. 3).

*Art. 178b, al. 2*

<sup>2</sup> Les prescriptions générales relatives à l'équipement électrique et à la compatibilité électromagnétique (art. 80) s'appliquent par analogie.

*Art. 179, al. 1, 4 et 6*

<sup>1</sup> Sauf dans le cas des cyclomoteurs à propulsion électrique, le poids à vide sans conducteur ne doit pas excéder 65 kg.

<sup>4</sup> *Abrogé*

<sup>6</sup> *Ne concerne que le texte italien.*

*Art. 179a, al. 4*

<sup>4</sup> Les feux arrière doivent être conformes au règlement CEE-ONU n° 50 ou satisfaire à des exigences équivalentes.

*Art. 179b, al. 2*

<sup>2</sup> Un avertisseur au sens du règlement (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou du règlement CEE-ONU n° 28 est admis à la place d'une sonnette.

*Art. 181, al. 5 et 6*

<sup>5</sup> Les fauteuils roulants à propulsion électrique et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 10 km/h de par leur construction peuvent comprendre deux places. Si la vitesse maximale par construction dépasse 10 km/h, seule une place est admise.

<sup>6</sup> Les fauteuils roulants peuvent disposer d'une carrosserie fermée s'ils sont équipés de clignoteurs de direction.

*Art. 181a, al. 4*

<sup>4</sup> Un avertisseur au sens du règlement (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou du règlement CEE-ONU n° 28 est admis à la place d'une sonnette.

*Art. 183, al. 1, let. d*

<sup>1</sup> Sous réserve des poids admis en circulation internationale, le poids total ne doit pas dépasser:

en tonnes

- |    |  |       |
|----|--|-------|
| d. | pour les remorques à plus de trois essieux, semi-remorques et remorques à essieux centraux exceptées | 32,00 |
|----|--|-------|

*Art. 184, al. 2*

<sup>2</sup> Ne sont pas visées par l'al. 1 les remorques agricoles ainsi que les remorques de travail attelées à des camions, des chariots à moteur lourds ou des tracteurs lourds. En pareils cas, la charge maximale autorisée du timon peut atteindre jusqu'à 40 % du poids garanti de la remorque; s'agissant des remorques agricoles équipées de rotules de traction, elle peut toutefois atteindre au maximum 4,00 t et, s'agissant des remorques agricoles équipées d'autres dispositifs de remorquage, au maximum 3,00 t.

*Art. 189, al. 1*

<sup>1</sup> Les dispositifs de freinage des remorques de catégorie O doivent être conformes au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 13.

*Art. 191, al. 1 et 3*

<sup>1</sup> Les remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent être équipées d'un dispositif de protection latérale conforme au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 73.

<sup>3</sup> Les remorques des catégories O<sub>1</sub> à O<sub>4</sub> doivent être équipées d'un dispositif de protection arrière conforme au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement CEE-ONU n° 58.

*Art. 193, phrase introductive et al. 1, let. t*

<sup>1</sup> Sont autorisés les dispositifs supplémentaires suivants:

- t. sur les remorques de la police, de la douane, du service du feu, du service de protection civile et du service d'ambulances, ainsi que sur les remorques régulièrement employées pour l'entretien des routes, des panneaux à affichage variable éclairés ou auto-lumineux.

*Art. 204, al. 3*

<sup>3</sup> Les feux et les clignoteurs de direction ne doivent pas être fixés à demeure. L'éclairage de la plaque de contrôle n'est pas nécessaire. Pour circuler sur la voie publique, de jour, des feux-stop et des clignoteurs de direction doivent être installés si ceux du véhicule tracteur ne sont pas bien visibles. De nuit et par mauvais temps, les feux et les clignoteurs de direction doivent être fixés.

*Art. 213, al. 1<sup>ter</sup> et 2*

1<sup>ter</sup> *Abrogé*

<sup>2</sup> Lors de la mise en circulation, un numéro individuel, facilement lisible, doit être frappé sur le cadre des cycles construits en série, et le nom du constructeur ou une marque doivent y être inscrits de manière indélébile.

*Art. 215, titre et al. 2*

## Cadre, inscriptions, places

<sup>2</sup> Sur les cycles, le nombre de places ne doit pas dépasser celui des pédaliers ou d'unités de propulsion mécaniques similaires. Font exception les cycles spécialement aménagés munis au maximum de deux places assises protégées pour enfants ou d'une place pour personnes handicapées.

*Art. 216, al. 4*

<sup>4</sup> Les clignoteurs de direction sont autorisés. Ils doivent être de couleur orange (annexe 10, ch. 111) et montés symétriquement par paire. Ils doivent être clairement identifiables comme indicateurs de direction et ne doivent pas éblouir. En présence de clignoteurs de direction, d'autres feux clignoteurs ne sont pas autorisés.

*Art. 217, al. 4*

<sup>4</sup> Les pédales doivent porter des catadioptrés à l'avant et à l'arrière. Font exception les pédales de course, les pédales de sécurité et les dispositifs assimilés.

*Art. 218**Abrogé**Art. 219, al. 1, phrase introductive*

<sup>1</sup> Est réputé non conforme à la présente ordonnance, ce qui rend applicable l'art. 93, al. 2, LCR, le véhicule:

*Art. 222o* Dispositions transitoires relatives à la modification du ...

<sup>1</sup> En ce qui concerne l'art. 14, let. b, ch. 1 et 2, relatif à la classification des motocycles légers et l'art. 15, al. 2, relatif à la classification des quadricycles légers à moteur, les véhicules munis d'un moteur à combustion importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>2</sup> En ce qui concerne l'art. 76, al. 5, let. d, il est permis de déroger de 20 cm au maximum à l'espacement minimal entre les feux de circulation diurne prescrit par le règlement CEE-ONU n° 48 sur les véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2016. Les feux doivent toutefois être installés avec un espacement minimal aussi proche que possible des prescriptions.

<sup>3</sup> En ce qui concerne l'art. 106, al. 5, relatif à l'obligation d'équiper les voitures automobiles de travail, les tracteurs et les chariots à moteur de ceintures de sécurité et l'art. 119, let. i, relatif à l'obligation d'équiper les tracteurs et les chariots à moteur de ceintures de sécurité, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.



<sup>4</sup> En ce qui concerne l'art. 123, al. 2, relatif aux exigences applicables à l'ouverture des portes des autocars, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>5</sup> En ce qui concerne l'art. 135, al. 3, relatif à la largeur des quadricycles légers à moteur munis d'une carrosserie fermée, les quadricycles légers à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>6</sup> En ce qui concerne l'art. 136, al. 1, relatif au poids des véhicules déterminant pour leur classification et l'art. 136, al. 1<sup>bis</sup>, relatif à l'équipement spécial, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>7</sup> En ce qui concerne l'art. 136, al. 2, relatif à la charge utile et l'art. 136a relatif au nombre de places, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit; si le véhicule est immatriculé selon le nouveau droit, l'art. 136a doit être respecté.

<sup>8</sup> En ce qui concerne l'art. 137, al. 3, relatif aux vitesses différentes des roues intérieures et extérieures des véhicules, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>9</sup> En ce qui concerne l'art. 139, al. 3, relatif aux sièges des véhicules et l'annexe 9, ch. 41, relative au poids déterminant pour l'établissement du nombre de places, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>10</sup> En ce qui concerne l'art. 140, al. 3, relatif à l'allumage automatique des feux de croisement, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2019 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>11</sup> En ce qui concerne l'art. 142, al. 1, il est possible de renoncer aux dispositifs d'éclairage par paire pour les véhicules réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et pour les véhicules dispensés de réception par type et importés ou construits en Suisse avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 lorsqu'ils mesurent au maximum 1,30 m de large.

<sup>12</sup> En ce qui concerne l'art. 145, al. 1<sup>bis</sup>, relatif aux systèmes antiblocage ou aux systèmes de freinage combinés, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>13</sup> En ce qui concerne l'art. 145a relatif à la modification à partir de véhicules d'une puissance plus élevée, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>14</sup> En ce qui concerne l'art. 155, al. 1, relatif à l'obligation d'équiper les quadricycles légers à moteur de ceintures de sécurité et l'art. 158 relatif à l'obligation d'équiper les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur de ceintures de sécurité, les véhi-

cules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

<sup>15</sup> Les véhicules d'une puissance maximale de 15 kW et importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 ne sont pas soumis à la disposition de l'art. 159 relative à la vitesse maximale par construction, sauf s'ils disposent d'une réception selon le règlement (UE) n° 168/2013.

<sup>16</sup> En ce qui concerne l'annexe 8, ch. 22, relatif à la dangerosité des rétroviseurs extérieurs et à leur basculement sous une légère pression, les véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.

## II

<sup>1</sup> Les annexes 2 et 5 à 11 sont modifiées conformément aux textes ci-joints.

<sup>2</sup> L'annexe 12 est remplacée par la version ci-jointe.

## III

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 15 janvier 2017, sous réserve de l'al. 2.

<sup>2</sup> L'art. 33, al. 1 et 2, let. a, a<sup>bis</sup>, c, ch. 4, et e, ch. 5 et 6, et al. 2<sup>bis</sup>, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,  
Johann N. Schneider-Ammann  
Le chancelier de la Confédération,  
Walter Thurnherr

*Annexe 2*(art. 3a, al. 1, 3b, al. 1, 5, al. 1, let. a, 30, al. 1, let. b<sup>bis</sup>, d et f, 49, al. 5, et 164, al. 2)*Titre***Versions contraignantes pour la Suisse des réglementations internationales***Ch. 111, directive 2007/46/CE, règlement (UE) n° 167/2013 et règlement (UE) 2015/504***111 Textes législatifs de l'UE concernant la réception générale**

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Directive 2007/46/CE	Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO L 263 du 9.10.2007, p. 1; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/758, JO L 123 du 19.5.2015, p. 77.
Règlement (UE) n° 167/2013	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, version du JO L 60 du 2.3.2013, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/1628, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.
Règlement (UE) 2015/504	Règlement d'exécution (UE) 2015/504 de la Commission du 11 mars 2015 portant exécution du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, JO L 85 du 28.3.2015, p. 1.

*Ch. 112, règlement (CE) n° 692/2008, règlement (CE) n° 661/2009, règlement (UE) n° 1003/2010, règlement (UE) n° 109/2011, règlement (UE) n° 458/2011, règlement (UE) n° 347/2012, règlement (UE) 2015/68, règlement (UE) 2015/96, règlement (UE) 2015/208 et règlement (UE) 2015/758***112 Prescriptions de l'UE intégrées dans les textes législatifs concernant la réception générale**

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (CE) n° 692/2008	Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, JO L 199 du 28.7.2008, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/646, JO L 109 du 26.4.2016, p. 1.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (CE) n° 661/2009	Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 200 du 31.7.2009, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/1004, JO L 165 du 23.6.2016, p. 1.
Règlement (UE) n° 1003/2010	Règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 291 du 9.11.2010, p. 22; modifié par le règlement (UE) 2015/166, JO L 28 du 4.2.2015, p. 3.
Règlement (UE) n° 109/2011	Règlement (UE) n° 109/2011 de la Commission du 27 janvier 2011 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en matière de systèmes antiprojections, JO L 34 du 9.2.2011, p. 2; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/166, JO L 28 du 4.2.2015, p. 3.
Règlement (UE) n° 458/2011	Règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011 portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 124 du 13.5.2011, p. 11; modifié par le règlement (UE) 2015/166, JO L 28 du 4.2.2015, p. 3.
Règlement (UE) n° 347/2012	Règlement (UE) n° 347/2012 de la Commission du 16 avril 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur en matière de systèmes avancés de freinage d'urgence, JO L 109 du 21.4.2012, p. 1; modifié par le règlement (UE) 2015/562, JO L 93 du 9.4.2015, p. 35.
Règlement (UE) 2015/68	Règlement délégué (UE) 2015/68 de la Commission du 15 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions en matière de freinage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, version du JO L 17 du 23.1.2015, p. 1.
Règlement (UE) 2015/96	Règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission du 1 octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers, version du JO L 16 du 23.1.2015, p. 1.
Règlement (UE) 2015/208	Règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, version du JO L 42 du 17.2.2015, p. 1.

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (UE) 2015/758	Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE, version du JO L 123 du 19.5.2015, p. 77.

*Ch. 113, directive 97/68/CE et règlement (UE) 2016/1628*

### **113 Prescriptions de l'UE hors des textes législatifs concernant la réception générale**

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Directive 97/68/CE	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, JO L 59 du 27.2.1998, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/1628, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53..
Règlement (UE) 2016/1628	Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destiné aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, version du JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.

*Ch. 114, règlement (CEE) n° 3821/85 et règlement (UE) 2016/799*

### **114 Droit de l'UE concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route**

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Règlement (CEE) n° 3821/85	Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 370 du 31.12.1985, p. 8; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 2016/130, JO L 25 du 2.2.2016, p. 46.
Règlement (UE) 2016/799	Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la commission du 18 mars 2016 mettant en oeuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, version du JO L 139 du 26.5.2016, p. 1.

*Ch. 12 règlements CEE-ONU n° 3, 7, 10 à 14, 16, 17, 19, 20, 23, 26, 28, 29, 34, 37 à 39, 41, 43 à 46, 48 à 51, 53 à 55, 58, 59, 61, 74 à 76, 78, 80, 83, 85, 86, 94, 95, 97 à 101, 106, 107, 109, 110, 112, 113, 116 à 119, 121, 123, 125, 127 à 131, 134 à 138*

## 12 Règlements de la CEE-ONU

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 3 <sup>16</sup>	Règlement CEE-ONU n° 3, du 1 <sup>er</sup> novembre 1963, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 16, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.2 Rév.4 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 7 <sup>17</sup>	Règlement CEE-ONU n° 7, du 15 octobre 1967, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position (latéraux) avant et arrière, des feux-stop et des feux-encombrement pour véhicules à moteur et de leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 24, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.6 Rév.6 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 10 <sup>18</sup>	Règlement CEE-ONU n° 10, du 1 <sup>er</sup> avril 1969, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 05, complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.9 Rév.5 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 11	Règlement CEE-ONU n° 11, du 1 <sup>er</sup> juin 1969, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la résistance des serrures et charnières de portes; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add.10 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 12 <sup>19</sup>	Règlement CEE-ONU n° 12, du 1 <sup>er</sup> juillet 1969, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 4, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.11 Rév.4 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 13 <sup>20</sup>	Règlement CEE-ONU n° 13, du 1 <sup>er</sup> juin 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 11, complément 13, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.12 Rév.8 Amend.3).

16 RO 2005 3765

17 RO 2005 3765

18 RO 2011 891

19 RO 2005 3765

20 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 14 <sup>21</sup>	Règlement CEE-ONU n° 14, du 1 <sup>er</sup> avril 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité, les ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 6, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.13 Rév.5 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 16 <sup>22</sup>	Règlement CEE-ONU n° 16, du 1 <sup>er</sup> décembre 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour les occupants adultes des véhicules à moteur: I Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX pour les occupants des véhicules à moteur; II Véhicules équipés de ceintures de sécurité, témoins de port de ceinture, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants, dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et dispositifs de retenue pour enfants i-Size; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 6, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.15 Rév.8 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 17 <sup>23</sup>	Règlement CEE-ONU n° 17, du 1 <sup>er</sup> décembre 1970, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les sièges, leur ancrage et les appuie-tête; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 08, complément 3, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.16 Rév.5 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 19 <sup>24</sup>	Règlement CEE-ONU n° 19, du 1 <sup>er</sup> mars 1971, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard avant pour véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 8, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.18 Rév.7 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 20 <sup>25</sup>	Règlement CEE-ONU n° 20, du 1 <sup>er</sup> mai 1971, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules à moteur émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route, et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H4); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 9 septembre 2001 (Add.19 Rév.3).
Règlement CEE-ONU n° 23 <sup>26</sup>	Règlement CEE-ONU n° 23, du 1 <sup>er</sup> décembre 1971, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-marche arrière et feux de manœuvre pour véhicules à moteur et pour leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 20, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.22 Rév.4 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 26	Règlement CEE-ONU n° 26, du 1 <sup>er</sup> juillet 1972, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leurs saillies extérieures; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 3, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.25 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 28 <sup>27</sup>	Règlement CEE-ONU n° 28, du 15 janvier 1973, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des avertisseurs sonores et des véhicules à moteur en ce qui concerne leur signalisation sonore; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.27 Amend.4).

21 RO 2005 3765

22 RO 2005 3765

23 RO 2005 3765

24 RO 2005 3765

25 RO 2005 3765

26 RO 2005 3765

27 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 29 <sup>28</sup>	Règlement CEE-ONU n° 29, du 15 juin 1974, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants d'une cabine de véhicule utilitaire; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 3, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.28 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 34	Règlement CEE-ONU n° 34, du 1 <sup>er</sup> juillet 1975, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add.33 Rév.2 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 37 <sup>29</sup>	Règlement CEE-ONU n° 37, du 1 <sup>er</sup> février 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des lampes à incandescence utilisées dans les projecteurs homologués pour les véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 44, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.36 Rév.7 Amend.7).
Règlement CEE-ONU n° 38 <sup>30</sup>	Règlement CEE-ONU n° 38, du 1 <sup>er</sup> août 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 17, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.37 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 39	Règlement CEE-ONU n° 39, du 20 novembre 1978, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'appareil indicateur de vitesse, y compris son installation; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.38 Rév.2).
Règlement CEE-ONU n° 41	Règlement CEE-ONU n° 41, du 1 <sup>er</sup> juin 1980, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 3, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.40 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 43	Règlement CEE-ONU n° 43, du 15 février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et de l'installation de ces vitrages sur les véhicules; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 4, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.42 Rév.3 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 44 <sup>31</sup>	Règlement CEE-ONU n° 44, du 1 <sup>er</sup> février 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur; modifié par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 12 septembre 1995 (Add.43 Rév.1), inclus tous les amendements suivants jusque-là: – série d'amendements 04, complément 10, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.43 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 45	Règlement CEE-ONU n° 45, du 1 <sup>er</sup> juillet 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des nettoie-projecteurs et des véhicules à moteur en ce qui concerne les nettoie-projecteurs; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 9, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.44 Rév.2 Amend.3).

28 RO 2005 3765

29 RO 2005 3765

30 RO 2005 3765

31 RO 2005 3765



N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 46	Règlement CEE-ONU n° 46, du 1 <sup>er</sup> septembre 1981, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes de vision indirecte, et des véhicules à moteur en ce qui concerne le montage de ces systèmes; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 04, complément 2, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.45 Rév.6).
Règlement CEE-ONU n° 48	Règlement CEE-ONU n° 48, du 1 <sup>er</sup> janvier 1982, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 6, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.47 Rév.12 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 49 <sup>32</sup>	Règlement CEE-ONU n° 49, du 15 avril 1982, sur les prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules émises par les moteurs à allumage par compression utilisés pour la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants émises par les moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié utilisés pour la propulsion des véhicules; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 3, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.48 Rév.6 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 50 <sup>33</sup>	Règlement CEE-ONU n° 50, du 1 <sup>er</sup> juin 1982, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position, des feux-arrière, des feux-stop, des indicateurs de direction et des dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière pour véhicules de la catégorie L; modifié en dernier lieu par le complément 17, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.49 Rév.3 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 51 <sup>34</sup>	Règlement CEE-ONU n° 51, du 15 juillet 1982, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, en ce qui concerne les émissions sonores; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.50 Rév.3).
Règlement CEE-ONU n° 53	Règlement CEE-ONU n° 53, du 1 <sup>er</sup> février 1983, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L <sub>3</sub> (motos-cycles) en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 17, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.52 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 54 <sup>35</sup>	Règlement CEE-ONU n° 54, du 1 <sup>er</sup> mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 20, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.53 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 55 <sup>36</sup>	Règlement CEE-ONU n° 55, du 1 <sup>er</sup> mars 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 4, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.54 Rév.2).

32 RO 2005 3765

33 RO 2005 3765

34 RO 2011 891

35 RO 2005 3765

36 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 58 <sup>37</sup>	Règlement CEE-ONU n° 58, du 1 <sup>er</sup> juillet 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation: I des dispositifs arrière de protection anti-encastrement; II des véhicules en ce qui concerne le montage d'un dispositif arrière de protection anti-encastrement d'un type homologué; III des véhicules en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'arrière; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.57 Rév.3).
Règlement CEE-ONU n° 59	Règlement CEE-ONU n° 59, du 1 <sup>er</sup> octobre 1983, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> ; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 1, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.58 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 61	Règlement CEE-ONU n° 61, du 15 juillet 1984, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires en ce qui concerne leurs saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine; modifié en dernier lieu par le complément 3, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.60 Rév.3).
Règlement CEE-ONU n° 74	Règlement CEE-ONU n° 74, du 15 juin 1988, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 9, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.73 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 75	Règlement CEE-ONU n° 75, du 1 <sup>er</sup> avril 1988, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour motocycles; modifié en dernier lieu par le complément 15, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.74 Rév.2 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 76 <sup>38</sup>	Règlement CEE-ONU n° 76, du 1 <sup>er</sup> juillet 1988, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs émettant un faisceau-croisement et un faisceau-route; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 12 septembre 2001 (Add.75 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 78	Règlement CEE-ONU n° 78, du 15 octobre 1988, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne le freinage; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 2, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.77 Rév.1 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 80 <sup>39</sup>	Règlement CEE-ONU n° 80, du 23 février 1989, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sièges des autocars et de ces véhicules en ce qui concerne la résistance des sièges et de leurs ancrages; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 1, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.79 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 83 <sup>40</sup>	Règlement CEE-ONU n° 83, du 5 novembre 1989, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 07, complément 1, en vigueur dès le 29 janvier 2016 (Add.82 Rév.5 Amend.1).

37 RO 2005 3765

38 RO 2005 3765

39 RO 2011 891

40 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 85 <sup>41</sup>	Règlement CEE-ONU n° 85, du 15 septembre 1990, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à la propulsion des véhicules à moteur des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de leur puissance nette; modifié en dernier lieu par le complément 7, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.84 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 86	Règlement CEE-ONU n° 86, du 1 <sup>er</sup> août 1990, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules agricoles ou forestiers en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse; modifié en dernier lieu par le complément 6, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.85 Rév.2).
Règlement CEE-ONU n° 94	Règlement CEE-ONU n° 94, du 1 <sup>er</sup> octobre 1995, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de véhicules à moteur ( $M_1 \leq 2,5$ t) en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.93 Rév.3).
Règlement CEE-ONU n° 95	Règlement CEE-ONU n° 95, du 6 juillet 1995, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de véhicules à moteur ( $M_1$ et $N_1$ ) en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 03, complément 6, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.94 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 97	Règlement CEE-ONU n° 97, du 1 <sup>er</sup> janvier 1996, sur les dispositions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules à moteur (SAV) et des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 8, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.96 Rév.1 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 98 <sup>42</sup>	Règlement CEE-ONU n° 98, du 15 avril 1996, sur les dispositions uniformes concernant l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 7, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.97 Rév.3 Amend.6).
Règlement CEE-ONU n° 99 <sup>43</sup>	Règlement CEE-ONU n° 99, du 15 avril 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par le complément 11, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.98 Rév.3 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 100 <sup>44</sup>	Règlement CEE-ONU n° 100, du 23 août 1996, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à batterie en ce qui concerne les prescriptions applicables à la construction et à la sécurité fonctionnelle; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 3, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.99 Rév.2 Amend.3).

41 RO 2005 3765

42 RO 2011 891

43 RO 2011 891

44 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 101 <sup>45</sup>	Règlement CEE-ONU n° 101, du 1 <sup>er</sup> janvier 1997, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.100 Rév.3 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 106 <sup>46</sup>	Règlement CEE-ONU n° 106, du 7 mai 1998, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 13, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.105 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 107 <sup>47</sup>	Règlement CEE-ONU n° 107, du 18 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, complément 4, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.106 Rév.6 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 109 <sup>48</sup>	Règlement CEE-ONU n° 109, du 23 juin 1998, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques; modifié en dernier lieu par le complément 7, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.108 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 110 <sup>49</sup>	Règlement CEE-ONU n° 110, du 28 décembre 2000, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation: I des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) sur les véhicules; II des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) en ce qui concerne l'installation de ces organes; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 4, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.109 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 112 <sup>50</sup>	Règlement CEE-ONU n° 112, du 21 septembre 2001, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules à diode électroluminescente (DEL); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 6, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.111 Rév.3 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 113 <sup>51</sup>	Règlement CEE-ONU n° 113, du 21 septembre 2001, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence, de sources lumineuses à décharge ou de modules DEL; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 5, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.112 Rév.3 Amend.4).

45 RO 2005 3765

46 RO 2005 3765

47 RO 2005 3765

48 RO 2005 3765

49 RO 2005 3765

50 RO 2005 3765

51 RO 2005 3765

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 116 <sup>52</sup>	Règlement CEE-ONU n° 116, du 6 avril 2005, sur les prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée; modifié en dernier lieu par le complément 5, en vigueur dès le 18 juin. 2016 (Add.115 Rév.5).
Règlement CEE-ONU n° 117 <sup>53</sup>	Règlement CEE-ONU n° 117, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et/ou l'adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au roulement; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 8, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.116 Rév.4).
Règlement CEE-ONU n° 118 <sup>54</sup>	Règlement CEE-ONU n° 118, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, complément 2, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.117 Rév.1 Amend.2).
Règlement CEE-ONU n° 119 <sup>55</sup>	Règlement CEE-ONU n° 119, du 6 avril 2005, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux d'angle pour les véhicules à moteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 4, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.118 Rév.1 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 121 <sup>56</sup>	Règlement CEE-ONU n° 121, du 18 janvier 2006, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add.120 Rév.1 Amend.5).
Règlement CEE-ONU n° 123 <sup>57</sup>	Règlement CEE-ONU n° 123, du 2 février 2007, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 7, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.122 Rév.2 Amend.3).
Règlement CEE-ONU n° 125 <sup>58</sup>	Règlement CEE-ONU n° 125, du 9 novembre 2007, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne le champ de vision vers l'avant du conducteur; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.124 Rév.2 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 127 <sup>59</sup>	Règlement CEE-ONU n° 127, du 17 novembre 2012, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne la sécurité des piétons; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 02, en vigueur dès le 18 juin 2016 (Add.126 Rév.2).
Règlement CEE-ONU n° 128 <sup>60</sup>	Règlement CEE-ONU n° 128, du 17 novembre 2012, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des sources lumineuses à diodes électroluminescentes (DEL) destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et leur remorques; modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.127 Amend.4).

- 52 RO 2011 891
- 53 RO 2011 891
- 54 RO 2011 891
- 55 RO 2011 891
- 56 RO 2011 891
- 57 RO 2011 891
- 58 RO 2011 891
- 59 RO 2014 2611
- 60 RO 2014 2611

N° du règlement CEE-ONU	Titre du règlement avec compléments
Règlement CEE-ONU n° 129 <sup>61</sup>	Règlement CEE-ONU n° 129, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs renforcés de retenue pour enfants (ECRS); modifié en dernier lieu par le complément 4, en vigueur dès le 8 octobre 2015 (Add.128 Amend.4).
Règlement CEE-ONU n° 130 <sup>62</sup>	Règlement CEE-ONU n° 130, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS); modifié par le complément 1, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.129 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 131 <sup>63</sup>	Règlement CEE-ONU n° 131, du 9 juillet 2013, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS); modifié en dernier lieu par la série d'amendements 01, complément 2, en vigueur dès le 8 octobre 2016 (Add.130 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 134 <sup>64</sup>	Règlement CEE-ONU n° 134, du 15 juin 2015, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène; modifié par le complément 1, en vigueur dès le 20 janvier 2016 (Add.133 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 135 <sup>65</sup>	Règlement CEE-ONU n° 135, du 15 juin 2015, sur les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur comportement lors des essais de choc latéral contre un poteau; modifié par la série d'amendements 01, complément 1, en vigueur dès le 25 août 2016 (Add.134 Rév.1 Amend.1).
Règlement CEE-ONU n° 136	Règlement CEE-ONU n° 136, du 20 janvier 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique (Add.135).
Règlement CEE-ONU n° 137	Règlement CEE-ONU n° 137, du 9 juin 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale, axé sur le système de retenue (Add.136).
Règlement CEE-ONU n° 138	Règlement CEE-ONU n° 138, du 5 octobre 2016, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite (Add.137).

#### Ch. 14

### 14 Normes européennes

EN n°	Titre
EN 3	Extincteurs d'incendie portatifs; agent extincteurs, protection de l'environnement, propriétés, exigences de performance et essais, éditions EN3-7 :2004 + A1 :2007, EN3-8 :2006 et EN3-10 :2009.

<sup>61</sup> RO 2014 2611

<sup>62</sup> RO 2014 2611

<sup>63</sup> RO 2014 2611

<sup>64</sup> RO 2015 2435

<sup>65</sup> RO 2015 2435

---

EN 1501-1	Bennes de collecte des déchets – Exigences générales et exigences de sécurité – Partie 1: Bennes à chargement arrière, édition EN 1501-1:2011.
EN ISO 7731	Ergonomie – Signaux de danger pour lieux publics et lieux de travail – Signaux de danger auditifs, édition EN ISO 7731:2008.
EN 12640	Arrimage des charges à bord des véhicules routiers – Points d’arrimage à bord des véhicules utilitaires pour le transport des marchandises – Prescriptions minimales et essais, édition EN 12640 :2001.
EN 12642	Arrimage des charges à bord des véhicules routiers – Structure de la carrosserie des véhicules utilitaires – Exigences minimales, édition EN 12642:2006.
EN 60034	Machines électriques tournantes pour véhicules ferroviaires et routiers, édition EN 60034-1 :2010.

---

### *Ch. 21, directive 97/68/CE et règlement (UE) 2016/1628*

## **21 Droit UE**

---

Texte législatif de base UE	Titre et informations relatives à la publication du texte législatif de base et des actes modificateurs
Directive 97/68/CE	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, JO L 59 du 27.2.1998, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/1628, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.
Règlement (UE) 2016/1628	Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d’émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destiné aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, version du JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.

---

### *Ch. 3*

### *Abrogée*

*Annexe 5*  
(art. 50, al. 2, 52, al. 5, 177, al. 3)

## Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation

*Titre (ne concerne que le texte allemand), ch. 11, titre, 111, 112, 121, 122, 211, 211.1, 211a, 211a.2, 211b, 211c, 212, 214 et 231*

### **11 Mesure à pleine charge**

- 111 Au cours de la procédure de réception par type de voitures automobiles équipées d'un moteur à allumage par compression, il convient d'effectuer une mesure à pleine charge conformément au règlement (CE) n° 715/2007, au règlement CEE-ONU n° 83 ou au règlement CEE-ONU n° 24. Aucune mesure à pleine charge n'est nécessaire pour les voitures automobiles dont les moteurs à allumage par compression répondent au règlement (CE) n° 595/2009.
- 112 Au cours de la procédure de réception par type des tracteurs, des chariots de travail et des chariots à moteur équipés d'un moteur à allumage par compression, il suffit d'effectuer une mesure à pleine charge, conformément à la directive 77/537/CEE. Aucune mesure à pleine charge n'est nécessaire pour les véhicules dont les moteurs à allumage par compression répondent aux exigences de la directive 97/68/CE pour la phase IV.

### **12 Mesure de l'opacité en accélération libre**

- 121 On procède à la mesure de l'opacité en accélération libre pour les voitures automobiles, les tracteurs, les chariots de travail et les chariots à moteur conformément à l'annexe IV de la directive 77/537/CEE ou à l'annexe 5 du règlement CEE-ONU n° 24. Aucune mesure de l'opacité n'est nécessaire pour les véhicules dont les moteurs à allumage par compression répondent au règlement (CE) n° 595/2009 ou de la directive 97/68/CE pour la phase IV.
- 122 On procède à la mesure de l'opacité en accélération libre pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricyles à moteur conformément au règlement (UE) n° 168/2013 et de l'annexe III du règlement délégué (UE) n° 134/2014. Aucune mesure de l'opacité n'est nécessaire pour les luges à moteur.

### **21 Procédure et valeurs limites**

- 211 Les voitures automobiles équipées d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression, pour autant qu'elles entrent dans le champ d'application correspondant, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
- a. règlement (CE) n° 715/2007 ou règlement CEE-ONU n° 83;
  - b. règlement (CE) n° 595/2009 ou règlement CEE-ONU n° 49.

211.1 Font exception:



- a. les voitures automobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
  - b. les voitures automobiles de travail;
  - c. les chariots à moteur;
  - d. les tracteurs;
  - e. les véhicules à chenilles.
- 211a Les moteurs à allumage par compression des voitures automobiles de travail ainsi que les moteurs de travail doivent satisfaire à la directive 97/68/CE ou au règlement CEE-ONU n° 96.
- 211a.2 Si des véhicules des catégories M ou N répondant au règlement (CE) n° 715/2007 ou au règlement CEE-ONU n° 83 sont transformés a posteriori en voitures automobiles de travail ou si leur vitesse maximale est abaissée sans modification de l'équipement influant sur les émissions de gaz d'échappement, il suffit qu'ils soient conformes aux exigences applicables au véhicule de base en matière de gaz d'échappement.
- 211b Les moteurs à allumage par compression des tracteurs et des chariots à moteur doivent satisfaire à la directive 97/68/CE, à la directive 2000/25/CE ou au règlement CEE-ONU n° 96.
- 211c S'agissant des moteurs à allumage par compression des camions d'un poids total ne dépassant pas 7,50 t et d'une vitesse maximale de 45 km/h, il suffit qu'ils répondent à la directive 97/68/CE ou au règlement CEE-ONU n° 96. Dans ce cas, ils doivent être équipés d'un filtre à particules conforme à l'OPair<sup>66</sup> ou d'un système équivalent en ce qui concerne les émissions.
- 212 Les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur équipés d'un moteur à allumage commandé ou par compression doivent satisfaire au règlement (UE) n° 168/2013 et au règlement délégué (UE) n° 134/2014. Font exception les luges à moteur. En cas de montage ultérieur de chenilles sur des quadricycles légers à moteur ou des quadricycles à moteur, il suffit que les véhicules répondent aux exigences applicables au véhicule de base en matière d'émissions de gaz d'échappement. La preuve apportée pour le véhicule de base demeure valable.
- 214 Les cyclomoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé doivent satisfaire à l'OEV 4<sup>67</sup>. Sont exceptés les cyclomoteurs qui ont fait l'objet d'une réception conforme aux exigences du chapitre 5 de la directive 97/24/CE au moins dans la version de la directive 2013/60/UE ou qui sont conformes au règlement (UE) n° 168/2013 et au règlement délégué (UE) n° 134/2014.

### **23 Réaspiration des gaz du carter**

- 231 Les gaz et les vapeurs émanant du carter des moteurs à combustion doivent être reconduits entièrement au moteur pour y être brûlés.

<sup>66</sup> RS 814.318.142.1

<sup>67</sup> RS 741.435.4

*Annexe 6*  
(art. 53, al. 1, et 177, al. 1)

## Mesurage du niveau sonore

*Ch. 111.1, 111.3 111.31, 111.4, let. a et b, 411.2, 43*

### **11 Procédure et valeurs limites**

- 111.1 Les véhicules des catégories M et N doivent satisfaire aux règlements suivants:
- a. directive 70/157/CEE;
  - b. règlement (UE) n° 540/2014;
  - c. règlement CEE-ONU n° 51; ou
  - d. règlement CEE-ONU n° 59.
- 111.3 Les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur doivent satisfaire aux règlements ci-après, applicables au genre de véhicule concerné:
- a. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 134/2014; ou
  - b. règlement CEE-ONU n° 41.
- 111.31 Les valeurs limites énoncées au ch. 37 s'appliquent aux véhicules à propulsion électrique.
- 111.4 Les autres véhicules doivent satisfaire aux ch. 3, 42 et 44. Sont exceptés:
- a. les cyclomoteurs qui ont fait l'objet d'une réception conforme aux exigences techniques du règlement (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 134/2014 et confirmant le respect des valeurs limites visées au ch. 37;
  - b. les véhicules à chenilles et à bandages métalliques (par ex. les rouleaux compresseurs) et les monoaxes qui satisfont aux exigences du ch. 112.

### **41 Dispositions générales**

- 411.2 L'aire de mesurage doit être plane, équipée d'un revêtement de béton ou d'asphalte et non recouverte de neige. En ce qui concerne les véhicules à chenilles utilisés uniquement sur la neige, le niveau sonore peut être mesuré sur une aire recouverte de neige durcie.

### **43 Mesurage effectué à l'arrêt, à proximité de l'échappement**

431 Pour les véhicules des catégories M et N ainsi que pour les motocycles (excepté les luges à moteur), les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, le niveau sonore est mesuré à l'arrêt, à proximité de l'échappement.

- 432 S'agissant du mesurage à l'arrêt, à proximité de l'échappement, les exigences requises pour:
- a. les véhicules des catégories M et N se fondent sur l'annexe I, ch. 5.2.3, de la directive 70/157/CEE, sur le règlement (UE) n° 540/2014 ou sur le règlement CEE-ONU n° 51;
  - b. les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur se fondent sur le règlement (UE) n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 134/2014 ou sur le règlement CEE-ONU n° 41.

*Figures 3 à 5*

*Abrogées*

*Annexe 7*

(art. 103, al. 3, 126, al. 2, 127, al. 5, let. b, 145, al. 2, 147, al. 3, 149, al. 2, 153, al. 2, 157, al. 3, 163, al. 2, 169, 174, al. 2, 178, al. 5, 179, al. 6, 189, al. 3, 199, al. 2, 201, al. 2, et 214, al. 4)

**Freins****Mode d'expertise et prescriptions relatives à l'efficacité**

*Ch. 153, 16, 18, 19, 21, 23, introduction, 411, phrase introductive, 412, phrase introductive, 421, 422.3, 425.1 et 51.*

**15 Contrôle du temps de réponse**

Tout véhicule dont le système de freinage est tributaire au moins en partie d'une source d'énergie (air comprimé, système hydraulique) doit satisfaire aux exigences suivantes:

- 153 La mesure est effectuée conformément aux prescriptions du règlement CEE-ONU n° 13 ou du règlement CEE-ONU n° 13-H.

**16 Contrôle des réservoirs et des sources d'énergie**

Les réservoirs et les sources d'énergie doivent satisfaire aux normes d'essai du règlement CEE-ONU n° 13 ou du règlement CEE-ONU n° 13-H.

**18 Contrôle des systèmes antiblocage automatiques (ABS)**

Les systèmes antiblocage automatiques équipant les voitures automobiles et leurs remorques doivent satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 661/2009, du règlement CEE-ONU n° 13 ou du règlement CEE-ONU n° 13-H. Ceux des motocycles doivent satisfaire au règlement (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou du règlement CEE-ONU n° 78.

**19 Véhicules transformés à partir de véhicules d'une autre catégorie**

Les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> ayant une affectation particulière (annexe XI de la directive 2007/46/CE) et construits à partir de véhicules d'une autre catégorie doivent seulement satisfaire aux exigences applicables au véhicule de base en matière de freinage.

## 21 Véhicules des catégories M et N

Les contrôles de freins selon les ch. 211, 212 et 214 doivent être effectués moteur débrayé.

### 211 *Frein de service*

La décélération doit atteindre au minimum, pour les véhicules de la catégorie:

	m/s <sup>2</sup>	force de commande maximale	vitesse initiale
M <sub>1</sub>	5,8	500 N	100 km/h
N <sub>1</sub>	5,0	700 N	80 km/h
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	5,0	700 N	60 km/h

### 212 *Frein auxiliaire*

La décélération doit atteindre au minimum, à partir d'une vitesse initiale selon le ch. 214, pour les véhicules de la catégorie:

	m/s <sup>2</sup>	force de commande maximale	
		main	pied
M <sub>1</sub>	2,44	500 N	500 N
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	2,5	600 N	700 N
N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	2,2	600 N	700 N

### 213 *Frein de stationnement*

- 213.1 Même s'il est combiné avec un autre système de freinage, le frein de stationnement doit pouvoir empêcher le véhicule chargé de se mettre en mouvement sur les rampes ou les déclivités suivantes:
- 20 % pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>;
  - 18 % pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N.
- 213.2 Sur les véhicules pouvant tracter une remorque, le frein de stationnement du véhicule tracteur doit pouvoir empêcher l'ensemble de véhicules de se mettre en mouvement sur une rampe ou une déclivité de 12 %.
- 213.3 Lorsque le frein est actionné à la main, la force qu'il faut exercer sur la commande ne doit pas dépasser 400 N sur les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et 600 N sur tous les autres véhicules. Lorsque le frein est actionné par pédale, 500 N sur les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et 700 N sur tous les autres véhicules.
- 213.4 Les freins de stationnement qui doivent être actionnés plusieurs fois avant d'atteindre l'efficacité de freinage prescrite sont admissibles.

**214** *Effet de freinage résiduel*

En cas de défaillance d'une partie de son dispositif de transmission, l'effet de freinage résiduel du système de freinage de service doit, en cas de force de commande maximale de 700 N, atteindre au moins les valeurs suivantes pour les véhicules de la catégorie:

	chargés m/s <sup>2</sup>	non chargés m/s <sup>2</sup>
M <sub>2</sub> 60 km/h	1,5	1,3
M <sub>3</sub> 60 km/h	1,5	1,5
N <sub>1</sub> 70 km/h	1,3	1,1
N <sub>2</sub> 50 km/h	1,3	1,1
N <sub>3</sub> 40 km/h	1,3	1,3

**23** **Motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur**

Les exigences requises quant à l'efficacité des systèmes de freinage des motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur se fondent sur le règlement (UE) n° 168/2013 et le règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou sur le règlement CEE-ONU n° 78. Les véhicules sont classés dans les catégories suivantes, qui ne s'appliquent qu'à l'efficacité de freinage:

Catégorie 1: motocycles légers à voie unique;

Catégorie 2: motocycles légers à voies multiples et quadricycles légers à moteur;

Catégorie 3: motocycles;

Catégorie 4: motocycles avec side-car;

Catégorie 5: quadricycles à moteur et tricycles à moteur.

**41** **Documents requis pour l'expertise**

Les documents requis peuvent être établis par le constructeur des composants de freins ou du véhicule ou par un organe d'expertise reconnu. Pour les véhicules dont les documents se réfèrent au véhicule non entièrement carrossé, l'auteur de la transformation, qui termine le véhicule, doit délivrer une attestation prouvant qu'il a tenu compte des instructions de montage du constructeur.

411 Pour l'expertise du système du frein de service, il est nécessaire de produire un calcul des freins conforme au règlement CEE-ONU n° 13, comprenant les documents suivants:

412 Pour l'expertise du système du frein de stationnement, il est nécessaire de produire un calcul des freins conforme au règlement CEE-ONU n° 13, comprenant les documents suivants:

## 42 Procédure d'expertise

### 421 *Contrôle visuel*

Le véhicule à contrôler doit être conforme aux indications qui figurent dans les documents. Les raccords d'essai prescrits, d'un diamètre de 16 mm, doivent être installés et les plaquettes d'information nécessaires pour le régulateur automatique en fonction de la charge (régulateur ALB) doivent être apposées conformément à l'annexe 10, al. 7, du règlement CEE-ONU n° 13.

422.3 Sur les voitures automobiles, l'effet de freinage résiduel en cas de défaillance d'un dispositif de commande de régulateur ALB doit correspondre au moins à l'efficacité prescrite pour le système du frein auxiliaire. Si la voiture automobile est autorisée à tirer une remorque équipée de freins à air comprimé, la pression sur la tête d'accouplement de la conduite de commande doit se situer entre 6,5 et 8,5 bars. Sur les remorques et les semi-remorques, l'effet de freinage résiduel doit atteindre au moins 30 % de l'efficacité du frein de service, conformément à l'annexe 10, al. 6, du règlement CEE-ONU n° 13.

425.1 Les éventuelles connexions par fiches d'alimentation de l'ABS doivent être conformes à la norme ISO 7638-1 ou ISO 7638-2: 2003, «Connecteurs pour liaisons électriques entre véhicules tracteurs et véhicules tractés».

## 51 Attestation du constructeur

Le constructeur peut délivrer une attestation par laquelle il confirme que les exigences énoncées dans le règlement CEE-ONU n° 13-H ou le règlement CEE-ONU n° 13 sont respectées. L'autorité d'immatriculation effectue dans ce cas un contrôle de fonctionnement. Elle peut entreprendre d'autres expertises et aussi exiger la mise à disposition de documents.

*Annexe 8*  
(art. 67, al. 2)

## **Composants dangereux des véhicules**

*Ch. 11*

*Ne concerne que le texte italien.*

*Ch. 22*

### **2 Composants nécessaires ou utiles**

Les composants nécessaires ou utiles doivent satisfaire aux exigences suivantes:

- 22 Les rétroviseurs extérieurs et leurs supports ne doivent pas présenter de pointes, de parties effilées ou d'arêtes vives. S'ils dépassent de plus de 0,10 m la partie la plus large de la carrosserie, ils doivent pouvoir, jusqu'à 2,00 m de hauteur, basculer suffisamment sous une légère pression.



*Annexe 9*  
(art. 107, al. 3)

*Renvoi entre parenthèses sous le numéro d'annexe*

(art. 107, al. 3, et 139, al. 3)

*Titre*

## **Dimensions intérieures des véhicules déterminantes, établissement du nombre de places et calcul du poids des bagages**

*Ch. 1, titre, ch. 2, titre, et ch. 4*

- 1 Dispositions générales pour les voitures automobiles**
- 2 Mesures déterminantes pour les voitures automobiles**
- 4 Dispositions pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur**
- 41 Poids par personne**

Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par passager s'élève, en ce qui concerne les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2, les quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur ainsi que les motocycles avec side-car, à 65 kg.

*Annexe 10*

(art. 73, al. 5, 78, al. 2, 110, al. 1, let. b, ch. 4 à 6, et c, et al. 3, let. c,  
art. 148, al. 2, 178a, al. 5, 179a, al. 2, let. d, 193, al. 1, let. n à p,  
216, al. 3, et 217, al. 3)

*Renvoi entre parenthèses sous le numéro d'annexe*

(art. 73, al. 5, 78, al. 2, 110, al. 1, let. b, ch. 4 à 6, et c, et al. 3, let. c,  
art. 148, al. 2, 178a, al. 5, 179a, al. 2, let. d, 193, al. 1, let. n à p,  
216, al. 3 et 4, et 217, al. 3)

**Feux, clignoteurs de direction et catadioptrés**

*Ch. 111, 112, 113, 24, 5, phrase introductive, 52, schéma I, 731, tableau et 732*

- 11** Les feux doivent avoir les couleurs suivantes:
- 111** Dispositifs dirigés vers l'avant :
- |  |                  |
|--|------------------|
| Feux   | blancs ou jaunes |
| Feux fixés aux pédales et aux rayons<br>des cycles et des cyclomoteurs | orange           |
| Catadioptrés en général  | blancs           |
| Catadioptrés fixés aux pédales et aux rayons                           | orange           |
| Clignoteurs de direction/feux clignotants avertisseurs                 | orange           |
- 112** Dispositifs dirigés vers l'arrière :
- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| Feux-stop  | rouges                      |
| Feux de recul  | blancs, jaunes ou<br>orange |
| Éclairage de la plaque de contrôle   | blanche                     |
| Feux arrière de brouillard   | rouges                      |
| Feux fixés aux pédales et aux rayons<br>des cycles et des cyclomoteurs                     | orange                      |
| Catadioptrés fixés aux pédales et aux rayons   | orange                      |
| Autres feux et catadioptrés  | rouges                      |
| Identification rétro réfléchissante des rayons des roues<br>des cycles et des cyclomoteurs | blanche                     |
| Clignoteurs de direction/feux clignotants avertisseurs                                     | rouges ou orange            |
- 113** Dispositifs latéraux dirigés sur le côté :
- |   |                  |
|---|------------------|
| Catadioptrés, feux de gabarit et feux d'avertissement<br>fixés dans les portières   | rouges ou orange |
| Clignoteurs de direction et feux de gabarit clignotant<br>simultanément   | orange           |
| Feux fixés aux pédales et aux rayons<br>des cycles et des cyclomoteurs  | orange           |
| Identification rétro réfléchissante des pneumatiques,<br>des rayons et des jantes des roues de cycles et<br>de cyclomoteurs | blanche          |

**24** Sur les motocycles, l'espace compris entre les plages éclairantes des clignoteurs de direction doit atteindre au minimum:

- à l'avant 0,24 m
- à l'arrière 0,18 m

## 5 Disposition et angle de visibilité des clignoteurs de direction

Les clignoteurs de direction doivent être disposés selon les schémas figurant ci-après, de manière que les angles de visibilité horizontaux indiqués soient respectés. Sur tous les genres de véhicules, l'angle de visibilité vertical doit être d'au moins 15°, au-dessus et au-dessous du plan horizontal. Lorsque la distance du sol est inférieure à 0,75 m, un angle de visibilité de 5° vers le bas est suffisant. Pour les clignoteurs de direction en position élevée, un angle de visibilité de 5° vers le haut suffit, pour autant que la distance du sol atteigne au moins 2,10 m. Sur le schéma V du ch. 51, les angles de visibilité selon les ch. 61 et 62 de la présente annexe s'appliquent aux feux de gabarit clignotant simultanément. Pour les véhicules sur lesquels les clignoteurs de direction avant/arrière s'allument alternativement sur le même côté (art. 140, al. 2), les clignoteurs de direction avant peuvent ne pas être visibles de l'arrière et les clignoteurs de direction arrière ne pas être visibles de l'avant.

*Ch. 52, schéma I*

*Abrogé*

## 73 Feux de croisement et de brouillard

731 La charge du véhicule et la distance de l'écran de réglage se déterminent d'après le tableau suivant:

Catégorie de véhicule	Charge	Distance de l'écran de réglage	
		Feux de croisement européens et feux de brouillard	Feux de croisement américains
Voitures de tourisme avec système de réglage	aucune	5,00 m	7,50 m
Voitures de tourisme sans système de réglage	1 personne sur le siège arrière	5,00 m	7,50 m
Autocars et minibus	aucune	5,00 m	7,50 m
Camions et voitures de livraison avec système de réglage	aucune	5,00 m	7,50 m
Camions et voitures de livraison sans système de réglage	complète aucune	5,00 m 3,00 m	7,50 m 5,00 m

Catégorie de véhicule	Charge	Distance de l'écran de réglage	
		Feux de croisement européens et feux de brouillard	Feux de croisement américains
Tracteurs	remorque à essieu central en pleine charge	5,00 m	7,50 m
	dans les autres cas	3,00 m	5,00 m
Motocycles	1 personne par siège	6,00 m	9,00 m
Véhicules automobiles dont l'éclairage porte à 30 m selon l'art. 119, let. k		3,00 m	

- 732 La coupure formée par les feux de croisement symétriques et par les feux de brouillard et de virage, la partie horizontale de la coupure formée par les feux de croisement asymétriques européens et le bord supérieur de la tache lumineuse formée par les feux de croisement américains doivent se trouver 10 % au-dessous de la ligne horizontale. Pour les feux de brouillard posés à une hauteur de moins de 1 m, une inclinaison du faisceau lumineux de 2 % est admise.

*Annexe 11*  
(art. 82, al. 1 et 2, 86, al. 3, 116, 144, al. 3)

## **Avertisseurs acoustiques et dispositifs d'alarme**

*Ch. 1, introduction et 211*

### **1 Exigences générales**

Les avertisseurs obligatoires doivent être conformes au règlement (CE) n° 661/2009, au règlement (UE) n° 168/2013 et au règlement délégué (UE) n° 3/2014 ou au règlement CEE-ONU n° 28.

Les avertisseurs à deux sons alternés des véhicules prioritaires, les avertisseurs à trois sons alternés ainsi que les avertisseurs acoustiques des dispositifs d'alarme doivent en outre être conformes aux dispositions des ch. 3, 4 ou 5.

### **2 Avertisseurs obligatoires**

- 21** La pression acoustique (intensité sonore) de l'avertisseur installé doit atteindre les valeurs suivantes:
- 211 au moins 87 dB(A) mais 112 dB(A) au maximum pour les voitures automobiles ainsi que pour les motocycles, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur dont la puissance du moteur dépasse 7 kW;

*Annexe 12*  
(art. 80, al. 3)

## **Compatibilité électromagnétique**

### **1 Exigences**

- 11** L'équipement électrique doit satisfaire aux exigences essentielles en matière de compatibilité électromagnétique.
- 12** Les exigences énoncées dans les règlements ci-après, déterminants pour le genre de véhicule, doivent être respectées:
  - a. règlement (CE) n° 661/2009;
  - b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 44/2014;
  - c. règlement (UE) n° 167/2013 et règlement délégué (UE) n° 2015/208, ou;
  - d. règlement CEE-ONU n° 10.
- 13** Pour autant que les équipements pouvant être montés ou utilisés dans les véhicules ne soient pas régis par la présente ordonnance, l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur la compatibilité électromagnétique<sup>68</sup> s'applique.

<sup>68</sup> RS 734.5

