

Le pare-buffle et la loi

Le 01/12/02

Le pare-buffle... Est-il interdit ???? Qu'en est-il réellement ???

Que dit le **code de la route** :

Article R317-23 : **Tout véhicule** à moteur, toute remorque, à l'exception des véhicules ou matériels agricoles ou de travaux publics, **doit être aménagé de manière à réduire** autant que possible, **en cas de collision, les risques d'accidents corporels**, aussi bien **pour les occupants** du véhicule que **pour les autres usagers** de la route. Le ministre chargé des transports fixe les règles auxquelles sont soumis la construction et l'équipement des véhicules mentionnés au présent article. Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Article L311-1 : Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à **assurer la sécurité de tous les usagers** de la route. Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article.

Pas tellement précis !

Risque-t-on l'**immobilisation** du véhicule ?

Article R.278 (n'est plus en vigueur depuis le 01 juin 2001):

L'immobilisation peut être prescrite: ...

3) Lorsque le **mauvais état** du véhicule, son **poids**, sa **charge par essieu**, la forme, la nature, l'état et les conditions d'utilisation des **bandages**, la **pression sur le sol**, l'absence, la non-conformité et la défektivité de son équipement réglementaire en ce qui concerne les **freins** ou l'**éclairage**, ou son **chargement** créent un danger important pour les autres usagers ou constituent une menace pour l'intégrité de la chaussée ainsi que dans les cas où il est fait application de la procédure prévue par les articles R.294 à R.294-4. Toutefois, peuvent seuls être retenus les dépassements du poids total autorisé ou des charges par essieu prévues aux articles R.56 et R.58, excédant 5%;

12) Lorsque le véhicule circule en infraction aux règles relatives aux **visites techniques** définies aux articles R.117-1 à R.122;

13) Lorsqu'un conducteur est en infraction aux dispositions des articles 1 et 3 de la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du Code des communes, et aux mesures édictées en application des articles L.131-4-1 et L.131-14-1 du Code des communes; ...

Article L325-1 : (Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 17 I Journal Officiel du 16 novembre 2001) Les véhicules dont la **circulation** ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur **compromettent la sécurité** ou le droit à réparation **des usagers de la route**, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, **peuvent**, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et L. 325-11, **être immobilisés**, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction. Peuvent également être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules

qui, se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols.

Article R325-5 : Lorsque la décision d'immobilisation résulte d'une infraction aux règles concernant l'**état** ou l'**équipement** du véhicule, elle peut n'être rendue effective que dans un lieu où le conducteur du véhicule sera susceptible de trouver les moyens de faire cesser l'infraction.

Article R325-6 : Lorsque le véhicule circule en infraction aux règles relatives aux **contrôles techniques**, la décision d'immobilisation doit prescrire la présentation du véhicule à un contrôle technique dans une installation de contrôle du choix du conducteur.

Article R325-9 : I. - Lorsque l'infraction qui a motivé l'immobilisation n'a pas cessé au moment où l'agent quitte le lieu où le véhicule est immobilisé, l'agent saisit l'officier de police judiciaire territorialement compétent en lui remettant soit la **carte grise** du véhicule s'il s'agit d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes et une fiche d'immobilisation, ...

Non si votre contrôle technique est ok !

Votre pare-buffle doit-il être homologué ?

Article R321-4 : Le fait de mettre en vente ou de vendre un véhicule ou un élément de véhicule sans qu'il ait fait l'objet d'une réception est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe, sans préjudice des mesures administratives qui peuvent être prises par le ministre chargé des transports... Le fait de mettre en vente ou de vendre un dispositif ou un **équipement non conforme à un type homologué** ou à un type ayant fait l'objet d'une réception, **lorsque l'agrément de ce dispositif ou équipement est imposé par le présent code ou par les textes réglementaires** pris pour son application, **est puni** de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Le fait de **faire usage d'un dispositif ou d'un équipement non conforme à un type homologué** ou à un type ayant fait l'objet d'une réception, **lorsque l'agrément de ce dispositif ou équipement est imposé par le présent code ou par les textes réglementaires** pris pour son application, **est puni** de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Aucun texte ne demande l'homologation des pare-buffle.

Et ce qui est surprenant, c'est que les pare-buffle actuellement homologués vendus en France le sont généralement par le TUV allemand, organisme équivalent à notre DRIRE (ex Mines), et non par la DRIRE. Surprenant !

Certains sont homologués CE (directive 93/465/CEE, 22 juillet 1993; journal officiel L 220, 30.08.1993).

Et au niveau du contrôle technique ?

Les défauts constatables en rapport avec les saillies:

Capot, partie saillante

Aile, partie saillante

Pare-choc, bouclier, partie saillante

Lexique des défauts constatables : Structure, Carrosserie

Version 1.02/2002, Date 12/2002

6.2.5. Pare-chocs, bouclier

Définition : Dispositif, débordant l'aplomb avant et arrière du véhicule, destiné à protéger la carrosserie des menus chocs.

NOTA : Les spoilers font partie intégrante du bouclier.

En présence d'un pare-buffle, celui-ci doit être assimilé au pare-chocs.

6.2.5.1.2. Partie saillante (soumis à contre-visite)

Défauts inclus :

- Déchirure ou déformation faisant saillie.
- Enjoliveur ou pièce d'ornement faisant saillie.
- Ferrure de fixation faisant saillie.
- Partie coupante due à l'absence d'embout de pare-chocs.

6.2.5.3.1. Absence (soumis à contre-visite)

Défauts inclus :

- Absence de pare-chocs.
- Absence de bouclier.

Défaut exclus :

- Absence de spoiler indépendant.

Donc, si votre contrôle technique est ok, alors votre véhicule ne présente pas de partie saillante dangereuse et votre 4x4 est conforme à la législation en vigueur !

(Contrôle technique = directive 96/96/CEE, 20 décembre 1996; 1999/52/CE, 26 mai 1999; 2001/11/CE, 14 février 2001)

Que dit l'Europe ?

Voici la directive **74/483/CEE** du Conseil, du 17 septembre 1974 :

Article 3 : Les États membres ne peuvent refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage des véhicules pour des motifs concernant les **saillies extérieures**, si celles-ci répondent aux prescriptions des annexes I et II. ANNEXE I

5.2. La surface extérieure des véhicules ne doit comporter ni **parties pointues ou tranchantes**, ni **saillies dirigées vers l'extérieur qui**, du fait de leur forme, de leurs dimensions, de leur orientation ou de leur dureté, seraient susceptibles d'**accroître le risque ou la gravité des lésions corporelles** subies par une **personne heurtée ou frôlée** par la carrosserie en cas de collision.

5.3. La surface extérieure des véhicules ne doit pas comporter de **parties orientées vers l'extérieur susceptibles d'accrocher les piétons**, cyclistes ou motocyclistes.

5.4. Sous réserve des dispositions des points 5.5, 6.1.3, 6.3, 6.4.2, 6.7.1, 6.8.1 et 6.10, **aucun point en saillie sur la surface extérieure ne doit avoir un rayon de courbure inférieur à 2,5 mm.**

5.5. Les parties en saillie sur la surface extérieure, constituées par un matériau dont la dureté ne dépasse pas 60 shore A, peuvent avoir un rayon de courbure inférieur à 2,5 mm.

6.5. Pare-chocs 6.5.1. Les extrémités latérales des **pare-chocs** doivent être **rabattues** vers la «surface extérieure», de façon à réduire le danger d'accrochage.

6.5.2. Les éléments constitutifs des pare-chocs doivent être conçus de telle sorte que toutes les surfaces rigides tournées vers l'extérieur aient un rayon de courbure minimal de 5 mm.

[directive 74/483/CEE](#)

Donc les pare-buffles comprenant des parties pointues ou tranchantes sont en effet à proscrire.

Mais cette directive a-t-elle été transposée dans la loi française (texte de loi de transposition des directives communautaires) ?

Mais l'Europe dit :

depuis le **1er janvier 1996** en ce qui concerne les véhicules de catégorie M1 (véhicules particuliers), **l'harmonisation est totale et obligatoire** en vertu de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le **rapprochement des législations** des États membres relatives à la **réception des véhicules à moteur** et de leurs remorques et des directives particulières concernant cette catégorie de véhicules

Et plus précisément :

Considérant que, pour **assurer une transition** techniquement et administrativement adéquate **entre l'actuel système facultatif d'exigences communautaires et la procédure de réception obligatoire** établie par la présente directive, il apparaît approprié de laisser aux constructeurs, **pendant une période de trois ans, la faculté de choisir** entre la procédure prévue par la présente directive et celle prévue par l'article 10 de la directive 70/156/CEE; que les réceptions octroyées en application de **cette dernière procédure demeurent valables jusqu'au 31 décembre 1997** (directive **92/53/CEE** du Conseil du 18 juin 1992 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques).

Voici l'article 10 de la directive 70/156/CEE :

1. Dès l'entrée en vigueur de la présente directive et **au fur et à mesure que les directives particulières nécessaires pour procéder à la réception C.E.E. entrent en application:**
- **les prescriptions techniques harmonisées sont appliquées au lieu des prescriptions nationales correspondantes** comme fondement d'une réception de portée nationale si celui qui demande cette réception le requiert.

Concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, la directive **70/156/CEE** a été remplacé par la directive **92/53/CEE** du 18 juin 1992, elle même remplacé par la directive **98/14/CEE** du 6 février 1998, elle même remplacé par la directive **2001/116/CE** du 20 décembre 2001

[directive 70/156/CEE](#) - [directive 92/53/CEE](#)
[directive 98/14/CEE](#) - [directive 2001/116/CEE](#)

Au niveau français :

Voici l'arrêté (France) du 29 juillet 1997 (JORF 13 août 1997), nommant la directive européenne **74/483/CEE** (arrêté relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale) :

En vigueur depuis le 13 août 1997

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 96/79/CE du 16 décembre 1996 ;

Vu la directive 70/387/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques ;

Vu la directive **74/483/CEE** du Conseil du 17 septembre 1974 modifiée concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur ;

Vu la directive 76/115/CEE du Conseil du 18 décembre 1975 modifiée relative aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur ;

Vu la directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE ;

Vu le code de la route, et notamment ses articles L. 8-A, R. 104, R. 106, R. 107, R. 108, R. 109-1, R. 109-3 à R. 109-6, R. 109-8 et R. 109-9 ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements ;

Sur la proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Article 1 En Vigueur

Le présent arrêté s'applique à la réception communautaire (CE) et à la réception de type nationale des véhicules à moteur, en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale.

Article 2 En Vigueur

Au sens du présent arrêté, on entend par véhicule à moteur tout véhicule appartenant aux catégories internationales M 1 (voitures particulières) et N 1 (camionnettes) définies par la directive **70/156/CEE** susvisée et satisfaisant aux conditions énoncées au paragraphe 1 de l'annexe II de la directive 96/27/CE susvisée.

Article 3 En Vigueur

La **réception des véhicules** visés à l'article 2 du présent arrêté doit **être effectuée conformément aux dispositions administratives et techniques des directives 70/156/CEE** et 96/27/CE susvisées. **Les réceptions communautaires** sont **délivrées en France** aux véhicules conformément aux dispositions définies aux articles 3 à 7 de l'**arrêté du 16 septembre 1994** susvisé. Arrêtés cités : Arrêté 1997-07-29 art. 2. Arrêté 1994-09-16 art. 3 à 7.

Article 4 En Vigueur

Les dispositions de l'article 3 du présent arrêté sont applicables aux véhicules réceptionnés à partir du 1er octobre 1998.

Arrêtés cités : Arrêté 1997-07-29 art. 3.

Article 5 En Vigueur

Toutefois, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 de la directive 96/27/CE susvisée, les dispositions de l'**article 3** du présent arrêté ne sont **pas applicables** aux types de **véhicules** auxquels une **réception** a été accordée **avant le 1er octobre 1998** en application de deux quelconques des directives suivantes : 70/387/CEE (serrures et charnières), **74/483/CEE (saillies extérieures)** et 76/115/CEE (ancrages des ceintures de sécurité), ni, s'il y a lieu, aux extensions ultérieures de ces réceptions.

Arrêtés cités : Arrêté 1997-07-29 art. 3.

Article 6 En Vigueur

A partir du 1er octobre 2003, les dispositions des annexes de la directive 96/27/CE susvisée sont applicables à tous les véhicules neufs mis pour la première fois en circulation.

Donc un véhicule réceptionné avant le 1er octobre 1998 n'a pas obligation de respecter la directive 70/156/CEE mais doit alors respecter 2 des 3 directives suivantes : 70/387/CEE, 74/483/CEE, 76/115/CEE (article 5 de l'arrêté).

Nous pourrions penser que depuis le **1er janvier 1996 voire le 1er octobre 1998**, seul le **certificat de conformité européen** suffit en France pour obtenir une carte grise (lors d'un achat dans la CEE), puisque le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques devait être effectif au 1er janvier 1996. Erreur, ce n'est valable que depuis le **1er octobre 2002** (Arrêté du 16 sept 94 modifié le 27 oct 2002).

Arrêté du 16 septembre 1994, modifié par Arrêté **2002-09-27**

Arrêté relatif à la **réception communautaire** (C.E.) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements

Article 1

Modifié par Arrêté 2002-09-27

Au sens du présent arrêté, on entend par :

"**Réception C.E.** par type" l'acte par lequel un Etat membre certifie qu'un type de véhicule, de système ou d'équipement satisfait aux exigences techniques de la directive n° 70/156/C.E.E. modifiée ou de l'une des directives particulières énumérées dans la liste figurant en annexes IV ou XI de la **directive n° 2001/116/C.E.** susvisée ;

"Véhicule" tout véhicule à moteur complet ou incomplet destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers et de toute machine mobile ;

"Système" tout système d'un véhicule, tel que les freins, les dispositifs de lutte contre la pollution provoquée par les gaz d'échappement, les aménagements intérieurs, etc., devant satisfaire aux exigences d'une directive particulière ;

"**Equipement**" tout dispositif devant satisfaire aux exigences d'une directive particulière et destiné à

faire partie d'un véhicule comme composant ou entité technique ou à assurer la protection de ses occupants ;

"Composant" tout dispositif, tel qu'un feu, devant satisfaire aux exigences d'une directive particulière et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné séparément lorsque la directive particulière le prévoit expressément ;

"**Entité technique**" tout dispositif, tel qu'une barre anti-encastrement, devant satisfaire aux exigences d'une directive particulière et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné séparément mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés, lorsque la directive particulière le prévoit expressément.

Article 2 En Vigueur

En vigueur depuis le 31 décembre 1994

Le présent arrêté fixe les conditions dans lesquelles les **réceptions C.E. sont délivrées en France** aux véhicules, systèmes ou équipements définis à l'article 1er de la directive n° 70/156/C.E.E. modifiée, conformes aux spécifications communautaires applicables à leur catégorie.

Le présent arrêté fixe aussi les modalités d'établissement des certificats de conformité délivrés par les constructeurs pour les véhicules immatriculés en France conformes à un type réceptionné selon la directive n° 70/156/C.E.E. susvisée, et les modalités d'application nationales de la réception C.E. des véhicules.

Article 3 En Vigueur

Modifié par Arrêté 1998-10-01 art. 2 JORF 29 novembre 1998.

Modifié par Arrêté 2002-09-27 art. 2 JORF 1er octobre 2002.

En vigueur depuis le 01 octobre 2002

Le ministre chargé des transports est l'autorité compétente en matière de réception C.E. au sens de l'article 2 de la directive n° 70/156/C.E.E. modifiée.

Au sens de l'article 14 de la directive n° 70/156/C.E.E. modifiée, le ministre chargé des transports :

- délivre les **réceptions C.E. des équipements** autres que les entités techniques visés par les directives particulières énumérées aux **annexes IV ou XI de la directive n° 2001/11/C.E.**, qui font aussi l'objet d'**homologation** selon des règlements annexés à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 ;

- notifie la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement d'Ile-de-France comme service administratif chargé d'examiner les dossiers de demande présentés par les constructeurs et de délivrer les réceptions C.E. pour les voitures particulières (véhicules de la catégorie internationale M 1) ainsi que les réceptions C.E. des systèmes et entités techniques des véhicules à moteur de toutes catégories, visées par les directives particulières énumérées aux annexes IV ou XI de la directive n° 2001/116/C.E. susvisée .

- agréé le laboratoire de l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (U.T.A.C.), autodrome de Linas - Montlhéry, 91310 Montlhéry, comme service technique chargé de procéder aux essais et inspections prévus en matière de réception de véhicules, systèmes et équipements visés par la directive n° 70/156 modifiée et par l'ensemble des directives particulières, et indiqués aux annexes IV, X et XI de la directive n° 2001/116/C.E..

Article 4 En Vigueur

Modifié par Arrêté 1998-10-01 art. 3 JORF 29 novembre 1998.

Modifié par Arrêté 2002-09-27 art. 3 JORF 1er octobre 2002.

En vigueur depuis le 01 octobre 2002

Les réceptions des véhicules, systèmes et équipements et les communications relatives à ces réceptions sont effectuées conformément aux dispositions prévues par les articles 3, 4 et 5 de la directive n° 70/156/C.E.E. modifiée.

Les informations à fournir par le demandeur de la réception doivent être établies conformément aux fiches de renseignements et dossiers constructeurs définis aux annexes I ou III de la directive n° 2001/116/C.E. ou aux annexes correspondantes des directives particulières.

Les fiches de réception doivent être établies par les autorités compétentes conformément aux modèles figurant en annexe VI de la directive n° 2001/116/C.E. ou en annexe aux directives particulières.

La fiche des résultats d'essais annexée à la fiche de réception des véhicules à moteur doit être établie conformément au modèle défini n annexe VIII de la directive n° 2001/116/C.E.

Article 8 En Vigueur

Modifié par Arrêté 1998-10-01 art. 4 JORF 29 novembre 1998.

Modifié par Arrêté 2002-09-27 art. 4 JORF 1er octobre 2002.

En vigueur depuis le 01 octobre 2002

1. Pour l'immatriculation nationale des véhicules dont le type à fait l'objet d'une **réception C.E.**, le certificat de conformité délivré par le constructeur à tout véhicule conforme à un type, variante et version déterminés, doit être établi suivant le modèle défini en annexe IX de la directive n° 2001/116/C.E. et rédigé en langue française.

Toutefois, conformément aux dispositions du paragraphe 9 de l'article 2 de la directive 98/14 CE susvisée, et **afin de faciliter l'édition des certificats d'immatriculation** des véhicules, le certificat de conformité précité doit être complété par le code d'identification national du type de véhicule et par les données nécessaires et suffisantes **pour l'immatriculation en France** regroupés à la fin du **certificat de conformité communautaire**.

Le certificat de conformité doit être établi de manière à exclure toute possibilité de falsification. A cette fin, l'impression est effectuée sur du papier protégé soit par des graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du fabricant.

2. **Le document de demande d'immatriculation** simplifié, dit "trois en un", **établi sur les bases du certificat communautaire** et comportant le code d'identification national du type de véhicule **est aussi accepté pour obtenir l'immatriculation nationale**. Le numéro de réception C.E. devra figurer à la rubrique "numéro de réception" et le code d'identification national à la rubrique "désignation du type". Les dispositions destinées à éviter la falsification du certificat de conformité sont aussi applicables au document "trois en un".

3. Une attestation d'identification du code national correspondant au type C.E., délivré par le constructeur ou par son représentant, ou par la direction régionale de l'industrie de la recherche et de l'environnement pourra, dans certaines conditions, être acceptée lors de la demande d'immatriculation.

Textes appliqués : Directive 70-156 CEE 1970-02-06.

Traités cités : Directive 2001-116 CE 2001-12-20.

Directive 98-14 CE 1998-02-06.

Arrêtés cités : Arrêté 1994-09-16 annexe I, annexe II, annexe III.

Article 9 En Vigueur

Créé par Arrêté 1994-09-16 JORF 31 décembre 1994.

En vigueur depuis le 31 décembre 1994

La vérification pour les types, variantes et versions de véhicules visés à l'article 8 précédent, des données nécessaires et suffisantes à leur immatriculation nationale qui sont indiquées sur le certificat de conformité est effectuée sur la base des fiches de réception (et de leurs annexes) communiquées au ministre chargé des transports par les autorités compétentes des Etats membres qui ont procédé à la réception de type des véhicules concernés.

Lors de cette vérification, un code d'identification comportant au maximum douze caractères alphanumériques sera attribué à chaque type, variante et version de véhicule. Ces informations, mises à jour par les communications des autorités compétentes des Etats membres relatives aux nouvelles réceptions et aux modifications et retraits de réceptions existantes, sont ensuite communiquées aux préfetures par l'intermédiaire des services du ministre en charge de l'intérieur.

Article 10 En Vigueur

Créé par Arrêté 1994-09-16 JORF 31 décembre 1994.

En vigueur depuis le 31 décembre 1994

Pour les voitures particulières (catégorie M 1) les opérations de vérification, d'attribution du code d'identification national et de mise à jour des informations nécessaires et suffisantes à l'immatriculation nationale des véhicules, visées à l'article 9 précédent, sont effectuées par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement d'Ile-de-France.

Article 11 En Vigueur

Modifié par Arrêté 2002-09-27 art. 5 JORF 1er octobre 2002.

En vigueur depuis le 01 octobre 2002

Les dispositions de la directive n° 70/156/C.E.E., modifiée par la directive n° 92/53/C.E.E. susvisée, relatives à la réception C.E. de type doivent être appliquées aux voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne :

- réceptionnées par type à dater du 1er janvier 1996 .

- mises pour la première fois en circulation à dater du 1er janvier 1998.

Ces dispositions sont applicables sous réserve des dispositions transitoires prévues aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 2 de la directive n° 92/53/C.E.E. concernant la réception des véhicules incomplets, la réception des catégories de véhicules autres que celle des voitures particulières équipées de moteurs à combustion interne et la validité des réceptions C.E. des systèmes et équipements délivrés conformément aux directives particulières. Les dispositions de la **directive 98/14/CE** susvisée s'appliquent en **remplacement** de celles introduites par la **directive 92/53/CEE** à la date de publication du présent arrêté ; toutefois, les réceptions délivrées conformément à la directive 92/53/CEE avant cette date restent valides et des extensions peuvent être accordées à ces réceptions conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle elles ont été accordées initialement.

Le cas échéant, à la demande du constructeur, le modèle précédent de certificat de conformité peut encore être utilisé dans les conditions prévues aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2 de la directive 98/14/CE susvisée.

Jusqu'au 31 décembre 1997 pour les véhicules complets, jusqu'au 31 décembre 1999 pour les véhicules complétés suivant la procédure de réception en plusieurs étapes, les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 7 de la directive 70/156/CEE, modifiée par la directive 98/14/CE, ne s'appliquent pas aux véhicules, composants et entités techniques d'un type pour lequel une réception nationale a été délivrée (ou d'un type dont la vente ou la mise en circulation a été autorisée) avant le

1er janvier 1996 pour les véhicules complets, ou avant le 1er janvier 1998 pour les véhicules complétés.

Les véhicules à usages spéciaux visés à l'annexe IX de la directive 70/156/CEE susvisée peuvent, à la demande du constructeur, faire l'objet d'une réception communautaire conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, modifiée par la directive 2001/116/CE, et sous réserve des dispositions du paragraphe 10 de l'article 2 de la directive 98/14/CE susvisée.

Les réceptions faisant partie de la procédure de réception nationale visées aux alinéas précédents et qui ont été accordées conformément aux directives particulières restent en vigueur après les dates mentionnées à ces alinéas, sous réserve des dispositions prévues au quatrième alinéa du paragraphe 3 de l'article 5 de la directive 70/156/CEE, modifiée par la directive 98/14/CE. Les dispositions de la **directive 2001/116/CE** susvisée s'appliquent en **remplacement** de celles introduites par la **directive 98/14/CE** à la date de publication du présent arrêté. Toutefois les réceptions délivrées conformément à la directive 98/14/CE avant cette date restent valides et des extensions peuvent être accordées à ces réceptions conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle elles ont été accordées initialement.

En ce qui concerne les certificats de conformité consécutifs à des réceptions CE, **les modèles existants introduits par la directive 98/14/CE et par l'arrêté du 1er octobre 1998 susvisé continuent d'être utilisés jusqu'au 30 juin 2003.**

Article 12 En Vigueur

Créé par Arrêté 1994-09-16 JORF 31 décembre 1994.

En vigueur depuis le 31 décembre 1994

L'arrêté du 10 mars 1972 relatif à la réception C.E.E. des véhicules et homologation C.E.E. des dispositifs d'équipements pour véhicules est abrogé.

Conclusion, seuls les **modèles** de véhicules mis pour la première fois en **circulation après le 1er janvier 1998** sont concernés par les dispositions de la directive n° 70/156/C.E.E., modifiée par la directive n° 92/53/C.E.E. susvisée, relatives à la réception C.E. ... et donc par la 74/483/CEE

Le pare-buffle ne doit pas masquer l'éclairage du véhicule !

Voici la directive 76/756/CEE du 27 juillet 1976 relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques :

4.2. Feu de croisement

4.2.5. Visibilité géométrique

À l'intérieur de ce champ, la quasi-totalité de la surface apparente du feu doit être visible. La présence de parois ou d'autres équipements au voisinage du projecteur ne doit pas donner lieu à des effets secondaires gênants pour les autres usagers de la route.

4.5 Feu indicateur de direction

Angles horizontaux : voir appendice 4.

Angles verticaux : 15° au-dessus et au-dessous de l'horizontale. L'angle vertical au-dessous de l'horizontale peut être réduit jusqu'à 5° pour les feux indicateurs de direction latéraux du schéma A, si leur hauteur au-dessus du sol est inférieure à 750 mm.

4.9. Feu de position avant

4.9.5. Visibilité géométrique

Angle horizontal pour les deux feux de position avant: 45° vers l'intérieur et 80° vers l'extérieur ou 80° vers l'intérieur et 45° vers l'extérieur.

Angle vertical: 15° au-dessus et au-dessous de l'horizontale. L'angle vertical au-dessous de l'horizontale peut être réduit à 5° si la hauteur du feu au-dessus du sol est inférieure à 750 mm.

[directive 76/756/CEE](#)

Le sujet alimente certaines conversations au niveau de l'Europe.

91997E2965

QUESTION ECRITE no 2965/97 de Niels SINDAL (PSE) à la Commission
(17 septembre 1997).

Journal officiel n° C 134 du 30/04/1998 p. 0045

Objet: Calandres pare-buffles

Une étude réalisée au laboratoire des transports routiers de Grande-Bretagne (TRL) a examiné de nombreux rapports de police ayant trait à des accidents entre des véhicules équipés de calandres «**pare-buffles**» et des piétons ou des deux-roues. Les dommages corporels et les décès provoqués par certains de ces accidents étaient en relation directe avec ce type de calandres. On connaît les calandres dites «pare-buffles», qui équipent les véhicules tout terrain et qui sont destinées à renforcer la sécurité dans des conditions particulières de conduite (tout terrain). Mais quelle est l'utilité de ces équipements sous nos latitudes?

La Commission a-t-elle entrepris des études sur ce problème?

La Commission envisage-t-elle d'interdire ce genre d'accessoires inutiles sur les véhicules tout terrain?

La Commission envisage-t-elle de présenter une **proposition relative à l'homologation de ces calandres spéciales** avant qu'elles ne soient montées sur des véhicules?

Réponse donnée par M. Bangemann au nom de la Commission (29 octobre 1997)

En 1996 la Commission avait consulté son groupe d'experts sur les véhicules à moteur au sujet de l'opportunité d'introduire des dispositions pour l'homologation des pare-buffles dans la directive 74/483/CEE du 17 septembre 1974 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur ((JO L 266 du 2.10.1974.)). **Le but visé était de s'assurer que seuls des dispositifs «pare-buffles» non agressifs soient mis sur le marché.** A l'issue de cette consultation, **la Commission a estimé que l'introduction de dispositions spécifiques visant les seuls pare-buffles n'était pas suffisante. Les mesures visant à empêcher le montage de pare-buffles qui présenteraient un danger devront, au niveau communautaire, résulter de l'application de règles plus générales, destinées à réduire l'agressivité des faces avant des véhicules vis-à-vis des usagers vulnérables** de la route notamment des piétons, en cas de choc. Selon l'usage en matière de législation, l'intention serait de définir des règles de performances minimales plutôt que de proposer l'interdiction de dispositifs particuliers. La Commission a entrepris des travaux dans ce but et **espère pouvoir prendre des mesures au cours de 1998.**

Donc ils souhaitent interdire seulement les pare-buffle dangereux et non tous ces accessoires ! Mais ils veulent établir des règles plus générales en définissant les caractéristiques de la face avant des véhicules.

Il n'existe pas de dispositions définies par la Commission européenne pour l'homologation des pare-buffles.

En 1998, les mesures prévues n'existent pas :

91998E1063

QUESTION ECRITE no 1063/98 de Glyn FORD (PSE) à la Commission (6 avril 1998).

Journal officiel n° C 386 du 11/12/1998 p. 0076

Objet: Installation de pare-buffle sur les véhicules

La Commission envisage-t-elle de mettre en place une nouvelle législation européenne pour interdire, dans les meilleurs délais, l'installation de pare-buffle sur tous les véhicules neufs?
Réponse donnée par M. Bangemann au nom de la Commission (14 mai 1998)

L'Honorable Parlementaire voudra bien se reporter à la réponse que la Commission a donnée à la question écrite E-2965/97 de M. Sindal(1).

En 2000, les mesures prévues n'existent toujours pas :

92000E2462

QUESTION ÉCRITE E-2462/00 posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission (24 juillet 2000).
Journal officiel n° C 081 E du 13/03/2001 p. 0151 – 0151

Objet: Diminution du nombre de victimes d'accidents de la route par l'introduction rapide des mesures visant à **rendre les parties avant des automobiles moins dangereuses**
2. La Commission peut-elle confirmer qu'en rendant les parties avant des automobiles moins dangereuses, il serait possible d'éviter, chaque année, que plus de 2 000 personnes soient tuées et 19 000 blessées?

3. Peut-elle également confirmer que le Commissaire compétent pour la politique industrielle s'est engagé à présenter au printemps 2000 un nouveau projet de proposition visant à protéger les piétons en rendant les parties avant des automobiles moins dangereuses, et que le 27 juin 2000, le Conseil Transports a demandé instamment à la Commission de présenter aussi rapidement que possible une telle proposition législative?

4. Peut-elle indiquer, compte tenu de la **lenteur à laquelle progressent actuellement les travaux préparatoires**, quand aura lieu l'examen parlementaire du texte, et est-elle disposée à opter, en l'occurrence, pour une date aussi rapprochée que possible pour éviter que des personnes ne soient les innocentes victimes d'une procédure qui dure trop longtemps?

Réponse commune aux questions écrites P-2131/00, P-2133/00, P-2155/00, P-2156/00, P-2157/00, P-2158/00, E-2239/00, E-2385/00, E-2410/00, E-2462/00, P-2482/00, P-2493/00, P-2503/00, P-2579/00, P-2583/00, E-2610/00 et P-2760/00 donnée par M. Liikanen au nom de la Commission (8 septembre 2000)

La Commission partage le point de vue du Parlement sur le renforcement de la sécurité routière dans la Communauté et les préoccupations exprimées dans une série de questions écrites par plusieurs Honorables Parlementaires. L'adoption de mesures permettant d'accroître la sécurité des transports et de diminuer le nombre de victimes est un objectif prioritaire de la politique de la Commission. La Commission est convaincue que l'amélioration de la sécurité routière est l'affaire de tous, c'est-à-dire de la Communauté, des autorités nationales, régionales et locales des États membres, de l'industrie automobile et des usagers de la route eux-mêmes. Les mesures à prendre concernent l'amélioration des infrastructures, l'éducation des usagers de la route et des conducteurs, le code de la route et les contrôles techniques, ainsi que les mesures de sécurité active et passive appliquées aux véhicules à moteur.

Comme l'ont fait remarqué plusieurs Honorables Parlementaires, la Commission, dans sa communication du 17 mars 2000 intitulée Les priorités de la sécurité routière dans l'Union européenne Rapport d'avancement et hiérarchisation des actions(1), fait de l'amélioration de la **sécurité du profil avant des véhicules pour les piétons et les cyclistes** via la réception des véhicules et **éventuellement une législation sur les véhicules en circulation**, une de ses priorités à court et moyen terme en matière de sécurité routière. La Commission est bien consciente des risques encourus par les piétons et les cyclistes dans les accidents de la route. Au cours des derniers mois, la protection des piétons a fait l'objet de discussions intenses avec les parties intéressées. Toutes les parties concernées, y compris **les constructeurs automobiles, ont été consultées** et ont eu la possibilité de présenter leurs solutions pour résoudre ce problème. Les discussions ont également porté sur les **aspects techniques du profil à donner à l'avant** pour augmenter la sécurité en cas de collision.

La construction de voitures permettant de diminuer les blessures en cas d'accident survenant à faible vitesse est une question techniquement complexe et constitue une approche unique au monde. Un travail important a été effectué par les instituts universitaires européens spécialisés dans la sécurité passive des véhicules pour préparer une norme de performance européenne. L'Europe se situe à la pointe dans ce domaine. Les mesures prises doivent se fonder sur des procédures d'évaluation

scientifique bien établies. C'est un travail qui prend du temps et qui n'est pas encore terminé. Au cours des discussions, les fabricants ont présenté un projet d'engagement en matière d'exigences techniques.

De nombreuses questions techniques n'étant pas résolues, la Commission a demandé au Centre commun de recherche de participer aux évaluations. La Commission va continuer de consulter toutes les parties intéressées et informera le Parlement de l'avancement des discussions au début de l'automne. Elle n'a pas l'intention de transiger avec l'objectif consistant à diminuer le nombre de blessés, mais elle estime qu'il est nécessaire de trouver la solution technique qui reflète le mieux l'état des connaissances actuelles.

Rapport d'avancement et hiérarchisation des actions : les priorités de la sécurité routière dans l'Union européenne.

Communication de la Commission du **17 mars 2000** - Non publié au Journal officiel. La Commission considère le programme d'action pour la période 1997-2001, toujours en cours, comme une opération réussie. Beaucoup a été fait dans les domaines stratégiques du respect de la réglementation routière, de la sensibilisation du public à la sécurité routière, et de la collecte et de la diffusion d'informations sur la sécurité.

Une analyse fondée sur plusieurs critères, suivie d'une évaluation du coût et de l'efficacité des actions énumérées dans le programme 1997-2001, ont abouti à la définition de priorités à court et moyen terme pour la sécurité routière dans l'Union européenne :

- poursuite et approfondissement des travaux dans le cadre du programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP);

- **législation** concernant des **faces avant de voitures moins dangereuses** pour les piétons et les cyclistes.

Cela va être long et apparemment ne concernera que les nouveaux véhicules : "éventuellement une législation sur les véhicules en circulation".

En 2001, une nouvelle information :

11 juillet 2001 - Protection des piétons : vers la suppression des pare-buffle
(<http://www.info-europe.fr/europe.web/document.dir/actu.dir/AC004928.htm>)

"Chaque année, on compte environ 9.000 morts et 200.000 blessés lors de collisions entre des voitures et des piétons ou des cyclistes. Pour tenter de réduire la gravité des accidents, la Commission européenne et l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) ont élaboré, le 11 juillet 2001, une série de mesures à prendre pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes.

Dans ce texte, l'ACEA s'engage, notamment, pour tout véhicule neuf, à : intégrer, à compter du 1er juillet 2005, des mesures de sécurité passives, équiper ces véhicules de ceintures de sécurité, à partir de 2002 et de systèmes de freinage ABS, à partir de 2003, ou encore ne plus installer de pare buffles. Si l'ACEA ne respectait pas ces engagements, la Commission européenne se réserverait le droit de légiférer en la matière."

Les pare buffle ne seront donc plus installés lors de l'achat d'un 4x4 neuf (2002). Cela ne concerne pas les véhicules existants. Personnellement, je n'ai pas vu de changement.

Fin 2002 : Pas de nouvelle loi !!!!

Conclusion :

Premier cas de figure, les **4x4 d'ancienne génération** construit autour d'un châssis échelle ne se déformant pas en cas de choc.

Les pare-buffle actuellement commercialisés ne changent rien et respectent les lois en vigueur (les modèles dangereux ayant été écartés de la vente par les accessoiristes). En effet cet accessoire ne dépasse pas en hauteur du capot, ni en largeur des ailes du véhicule. Le risque (pour les piétons) provient de l'avant du 4x4 qui est assez massif et haut. Ces 4x4 se rapprochent plus d'un camion léger.

Le pare-buffle ne change rien à la non déformation du véhicule en cas de choc.

Deuxième cas de figure, **les nouveaux 4x4** étant capable de se déformer en cas de choc (nouveau châssis échelle et coque autoporteuse).

Leur face avant (capot, calandre) ainsi que leur structure a été étudié pour se déformer lors d'un choc. Cette déformation permet de diminuer les effets du choc pour les passagers du véhicule et pour le piéton heurté.

Par exemple le châssis échelle du Mercedes ML a été étudié pour qu'il se déforme en cas de choc (les longerons avant s'écartent). Un pare-buffle rend solidaire les deux longerons et diminue ainsi la déformation. Certains possèdent un capot plongeant. **Avec un pare-buffle, vous allez modifier les caractéristiques de votre véhicule**, tout comme la pose d'un attelage qui modifie la rigidité (accrue) de l'arrière du véhicule.

C'est pour cette raison que la commission européenne cherche à définir les **caractéristiques de la face avant** d'un véhicule qui permettrait la **diminution des blessures** en cas de choc avec un piéton ou un cycliste.

Il existe un organisme européen qui teste les véhicules commercialisés lors de crash-tests et d'un test avec un piéton. Il s'appelle **Euroncap** (<http://www.euroncap.com>). Pour le test piéton, voici les résultats des 4x4 2002 (le pourcentage doit être le plus élevé possible):

Suzuki Grand Vitara 0%, Range Rover 6%, Opel Frontera 6%, Jeep Cherokee 8%, Hyundai Santa Fe 11%, Mercedes ML 11%, Freelander 19%, Nissan Xtrail 28%, Honda CRV 53%.

Si vous mettez un pare-buffle sur un CRV, un Xtrail, ou un Freelander, vous allez ramener le pourcentage à 0%. C'est pourquoi je vous **déconseille de poser cet accessoire sur les nouveaux 4x4, sur ces véhicules étudiés pour réduire les risques pour les piétons et les cyclistes.**

Attention, donc lorsque vous achetez cet accessoire, vérifiez s'il comporte des parties tranchantes. Les points à respecter :

- le pare-buffle ne doit pas présenter de partie pointue ou tranchante et ni de saillie dirigée vers l'extérieur, dangereuse pour une personne heurtée ou frôlée, ce qui condamne les pare-buffles incluant des montants constitués de lames.

- Le gabarit du pare-buffle ne doit pas dépasser celui du véhicule, c'est à dire qu'il ne peut pas être plus large que les ailes, ni plus haut que le capot ou la calandre (ne pas comporter de partie extérieure orientée vers l'extérieur susceptible d'accrocher les piétons).

Cet article veut simplement faire la lumière sur la législation vis à vis des pare-buffle, mais sachez restez vigilant dans tous les cas, afin de diminuer le risque d'accident avec un piéton ou un cycliste. Même si vous êtes dans votre droit, la vie de tout le monde est précieuse !

Le 27/05/05 ... mise à jour

Au niveau de l'Europe :

Avis du Comité économique et social européen sur la "Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE"

Journal officiel n° C 234 du **30/09/2003**

1.1. Objectif de la proposition

- 1.2. 1.1.1. La présente proposition vise à réduire le nombre des décès et des blessures dus aux accidents impliquant des piétons et des cyclistes en modifiant l'avant des voitures particulières et des fourgonnettes de moins de 2,5 tonnes.
- 1.3. 1.2. Contenu de la directive1.2.7.
- 1.4. **Etudier des pare-buffles non rigides sur les nouveaux véhicules et supprimer rapidement la vente de cet équipement rigide. La Commission a l'intention de proposer une directive contenant une méthode d'essai pour agréer les pare-buffles disponibles sur le marché.**
- Les "pare-buffles" des 4X4 devront être moins dangereux pour les piétons

1.5.

26/05/2005

Le Parlement européen a approuvé en première lecture une proposition de directive visant à réduire la dangerosité des protections frontales de certains véhicules, dont les "pare-buffles" montés sur certains 4X4. Dans un premier temps, la Commission européenne avait envisagé d'interdire purement et simplement ces équipements particulièrement dangereux pour les piétons et cyclistes en cas de choc. **Vu la sécurité supplémentaire que peuvent offrir ces équipements pour les occupants, il a toutefois été décidé de renoncer à cette interdiction, mais d'imposer des normes strictes d'homologation,** dont quatre tests d'évaluation de la dangerosité. La directive ne s'imposerait qu'aux véhicules allant jusqu'à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers. Selon certaines estimations, une conception plus réfléchie de ces protections frontales pourrait éviter chaque année le décès de 2.000 piétons et cyclistes dans l'Union européenne.

<http://www.levif.be/>

26 mai 2005

Sécurité des piétons: la Commission se félicite de l'accord du Parlement sur la réglementation des «pare-buffle»

Bruxelles, le 26 mai 2005 (<http://europa.eu.int>)

Le commissaire européen chargé des entreprises et de l'industrie, M. Günter Verheugen, s'est félicité du vote du Parlement européen (en première lecture) sur une directive qui permettra de mieux encadrer l'utilisation des systèmes de protection frontale, plus connus sous le nom de «pare-buffle». Ces dispositions assureront un niveau accru de sécurité à tous les usagers de la route vulnérables. **La directive autorisera néanmoins l'utilisation de ces systèmes dans les cas où il peut être démontré qu'ils accroissent les niveaux de sécurité lorsqu'ils sont employés sur certains véhicules circulant actuellement sur les routes européennes.** Cette directive doit encore être approuvée par le Conseil des ministres.

Le commissaire chargé des entreprises et de l'industrie, M. Günter Verheugen, a déclaré: «Une meilleure réglementation des pare-buffle contribuera à réduire le nombre de blessés et de tués parmi les piétons, les usagers de la route les plus vulnérables.»

Chaque année, on recense pas moins de 47 000 tués et 1,7 million de blessés sur les routes européennes. Le livre blanc de la Commission de 2001 avait fixé comme objectif une réduction de 50 % du nombre de décès d'ici 2010, les questions liées à la sécurité directe des véhicules constituant l'une des pistes à explorer. Depuis bien des années déjà, la sécurité des véhicules de transport de personnes s'améliore sans cesse, mais l'accent est surtout mis sur la protection des occupants. Plus récemment, une certaine attention a été accordée à la protection des piétons et des autres usagers de la route vulnérables. La directive sur la protection des piétons de 2003 a été le fruit de cette prise en compte, et cette dernière directive sur ce qu'on appelle les «pare-buffle» (les systèmes de protection montés en dessous et au-dessus du pare-chocs de certains véhicules) peut être vue comme une extension des exigences formulées en vue d'accroître la sécurité de ces usagers.

Depuis de nombreuses années, des efforts importants ont été consentis pour tenter de comprendre les blessures occasionnées et le nombre d'accidents entre piétons et véhicules de transport de personnes. En 2001, ces travaux ont donné lieu à un accord volontaire présenté par l'industrie automobile afin d'améliorer la construction des véhicules de manière à ce que le risque de blessures pour les piétons en cas de collision soit plus acceptable. Cet accord incluait l'engagement de l'industrie automobile de ne pas monter de «pare-buffle» rigides sur les véhicules. À la suite de cet accord, et de la demande d'un acte législatif de la part du Parlement, une directive reposant sur le contenu de cet engagement a été adoptée en 2003. Outre les exigences prévues par cette directive, la Commission a été invitée à traiter d'autres questions, telles que l'installation de «pare-buffle».

Bien qu'il ait été reconnu que les «pare-buffle» rigides peuvent assurer la protection des occupants du véhicule lors d'une collision à faible vitesse avec des animaux, leur présence fait courir aux usagers de la route vulnérables un risque nettement supérieur de subir des lésions plus graves.

La réglementation de l'usage des «pare-buffle» est l'un des éléments que la Commission a examinés; elle a ensuite formulé une proposition sur laquelle repose la directive qui nous intéresse aujourd'hui. Il a d'abord été envisagé d'interdire totalement l'utilisation de ces dispositifs, **mais il a été également reconnu que dans certaines circonstances la présence d'un système de protection frontale peut se traduire par des blessures moins importantes.** Cette constatation se reflète donc dans la formulation de la directive. **Tous les systèmes de protection frontale destinés aux voitures particulières (véhicules M1) jusqu'à 3,5 tonnes et aux véhicules utilitaires légers (véhicules N1) devront satisfaire un certain nombre de tests, notamment en ce qui concerne l'absorption d'énergie, avant de pouvoir être réceptionnés.** Globalement, ce texte devrait apporter une réelle amélioration des niveaux de risque pour le piéton moyen qui se trouve en contact étroit avec le trafic urbain.

Pour en savoir plus:

<http://europa.eu.int/comm/entreprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>

Le 26/06/06 ... 2ème mise à jour

Au niveau de l'Europe :

La Directive Européenne **2005/66/CE** du 26 octobre 2005 relative à l'utilisation de **systèmes de protection frontale (pare-buffles + pare-chocs tubes)** sur les véhicules à moteur, est parue au bulletin officiel du 25 novembre 2005.

La directive doit être adoptée (et donc transposée) à partir du 25 août 2006 au plus tard. A partir du 25 novembre 2006, vous ne pourrez plus acheter et installer un pare-buffle ne respectant pas la directive 2005/66/CE.

Chaque pare-buffle ainsi homologué doit porter une **marque de réception CE** composée d'un **rectangle** incluant la lettre **e** suivi du code du pays (**1** pour l'Allemagne, **2** pour la France). Sous le rectangle est inscrit deux nombres, le nombre 01 (version n°1 de la directive) et le numéro de réception de base 1471. **Les pare-buffles et les pare-chocs tubes mis sur le marché avant l'entrée en vigueur de la directive (25 août 2006) ne sont pas affectés par celle-ci.**

[La directive 2005/66/CE](#)

Les pare-chocs en tubes sont concernés au même titre que les pare-buffles (système de protection frontale = une ou plusieurs structures distinctes telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, au dessus et/ou en dessous

du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet. Les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui ne servent qu'à protéger les phares, sont exclues de cette définition.). Par contre les grilles protège phares ne sont pas concernées.

[Décision 2006/368/CE du 20 mars 2006 concernant les prescriptions techniques détaillées pour la réalisation des essais prévus dans la directive 2005/66/CE](#)

Le 18/08/06 ... 3ème mise à jour

Au niveau de la France :

L'arrêté du 28 juillet 2006 relatif à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur est paru au Bulletin Officiel du 6 août 2006.

Il valide la Directive 2005/66/CE.

Les nouveaux pare-buffles devront être conforme à la directive à partir du 25 novembre 2006. Les anciens pare-buffles ne sont pas concernés.

[L'arrêté du 28 juillet 2006](#)