

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er} remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et l'article 2 remplacé par la loi du 18 juillet 1990 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018 ;

Vu l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 ;

Vu le rapport du 16 septembre 2021 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril visant la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de la Commission consultative wallonne administration-industrie, donné le XX/XX/XXXX ... (date) ;

Vu l'avis XXXXXX/X du Conseil d'État, donné le XXX ... (date), en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2° des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

CHAPITRE 1^{er}. Modifications de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la directive déléguée 2021/1717 de la commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive.

Art. 2. L'annexe 15 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018, est remplacée par l'annexe 1^{re}, jointe au présent arrêté.

Art. 3. L'annexe 41 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018, est remplacée par l'annexe 2, jointe au présent arrêté.

CHAPITRE 2. Modifications de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

Art. 4. L'annexe 1 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2017, est remplacée par l'annexe 3 jointe au présent arrêté.

Art. 5. A l'annexe 2 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 2, b), 1, les mots « être porteurs au moins du diplôme de l'enseignement technique secondaire supérieur certifiant leur connaissance en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants » sont remplacés par les mots « disposer de connaissances certifiées en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants » ;

2° dans le 2, b), 2, les mots « justifier d'au moins trois ans d'expérience ou d'un niveau équivalent » sont remplacés par les mots « disposer d'au moins trois ans d'expérience attestée ou d'un niveau équivalent tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés et d'une formation appropriée » ;

3° le 4 est remplacé par ce qui suit :

« 4. Formation :

La formation ou l'examen approprié des inspecteurs porte au moins sur les points suivants :

a) technique automobile :

- (1) système de freinage ;
- (2) systèmes de direction ;
- (3) champs de vision ;

- (4) installations et équipements d'éclairage, composants électroniques ;
- (5) essieux, roues et pneumatiques ;
- (6) châssis et carrosserie ;
- (7) nuisances et émissions ;
- (8) exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux ;
- b) méthodes d'essai ;
- c) appréciation des défaillances ;
- d) exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur réception ;
- e) exigences légales applicables concernant le contrôle technique ;
- f) dispositions administratives relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules ;
- g) applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.

La formation ou l'examen approprié des inspecteurs adjoints porte au moins sur les points suivants :

- a) technique automobile :
 - (1) système de freinage ;
 - (2) systèmes de direction ;
 - (3) champs de vision ;
 - (4) installations et équipements d'éclairage ;
 - (5) roues et pneumatiques ;
 - (6) nuisances et émissions.

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2022.

Art. 7. Le ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le ... (date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE

Annexe 1^{re}. Annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

« Annexe 15 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de Points de contrôle.

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées

A. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler. Elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Service Public Wallonie Mobilité et Infrastructures tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix dans la colonne « élément » du tableau au point C, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié.

B. Etendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

C. Contenu et méthode de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les « causes de défaillance » sont des exemples de défaillances qui sont appliquées. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévues par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					

1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .		X	

		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	
		Performances du frein de secours insuffisantes.			X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		Faible pression non détectable.		X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X		
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X		X
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X		X
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X		X
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X		X
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X

		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X

		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte).		X	
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).			X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
		a) Disque ou tambour usé.		X	
		Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
		a) Câbles endommagés ou flambage.		X	
		Performances de freinage réduites.			X

		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X

		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	

		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	X

1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	

		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes sont contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route sont réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾ : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012 : — catégorie M₁ : 58 % — catégories M₂ et M₃ : 50 % — catégorie N₁ : 50 % — catégories N₂ et N₃ : 50 % — catégories O₂, O₃ et O₄ : • pour les semi-remorques : 45 % ⁽²⁾ • pour les semi-remorques plateaux : 50 %		X	
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012 : — catégories M₁, M₂ et M₃ : 50 % ⁽³⁾ — catégorie N₁ : 45 % — catégories N₂ et N₃ : 43 % ⁽⁴⁾ — catégories O₂, O₃ et O₄ : 40 % ⁽⁵⁾		X	

		3. Autres catégories Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.		X	X
		Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	

1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (6) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		Risque imminent de défaillance.			X

2. DIRECTION

2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X

	dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		a) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque ³ . Fonctionnement affecté.		X	X

		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X		
		Réservoir insuffisant.		X	
		c) Mécanisme inopérant.		X	
		Direction touchée.			X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		Direction touchée.			X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		Direction touchée.			X

		f) Modification présentant un risque ³ . Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X
		2.2. Volant, colonne et guidon			
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccord souple détérioré.		X	
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque ³ .			X

2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ¹). Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	

		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X		

		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		

		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	

		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	

		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X

4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X		
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X		
				X	
					X

		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Fonctionnement retardé. Totalemtent inopérante.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalement inopérante.	X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		

		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalement inopérante.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		

		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple).	X		
		Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	

4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	

		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	

		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptr. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X

		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X

		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X

		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .		X	
		Couche de protection de la corde affectée.			X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X		
		Manifestement inopérant.		X	
5.3. Suspensions					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible.		X	
		Fixations très mal attachées.			X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c) Ressort manquant.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X

		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.		X	X

5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X

		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	

		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X

		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque ³ (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X

		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	

		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	

		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X
6.2.3. Porte et poignées de	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X

		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	X	X	

		c) Équipement hydraulique non étanche.	X		
		Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	X		
		Risque de blessures ; risque de chute.		X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
		Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	c) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
		a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
		a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X	

7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
		Stabilité réduite.			X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée.	X		
		Coupure ou signes de distension.		X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	

		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	

7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalelement inopérant.	X	X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	

7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ¹ . Manquant (si requis).	X	X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalemtent inopérant.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Totalemtent dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	

7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	

		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)					
7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant		X	
		b) Version du logiciel incorrecte	X		
		c) Codage du système incorrect	X		
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X		
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X		

		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X		
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X		
		e) Défaillance du signal GPS	X		
		f) Composants audio non connectés	X		
		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X		
		h) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule	X		
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Ensemble minimal de données (MSD) incorrect	X		
		b) Mauvais fonctionnement des composants audio	X		
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					

8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
		Très grand risque de chute.			X
8.2. Emissions à l'échappement					
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (7) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions :		X	

	embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	— 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹ ; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % ⁽⁷⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.			
	— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁷⁾ : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
8.2.2. Emissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	

		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁸⁾ : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾ : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD)	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

	conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹. Mise en condition du véhicule : 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant. 2. Exigences concernant la mise en condition: i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le				
--	--	--	--	--	--

	fonctionnement du ventilateur de refroidissement ; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.				
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence : — pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹ — pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m⁻¹, ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹ : 1,5 m⁻¹ (10) ou 0,7 –1 (11)		X	
	Procédure d'essai : 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de				

	manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.				
--	---	--	--	--	--

	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.				
8.2.2.3. Emissions de particules. Ces dispositions sont applicables aux véhicules des catégories M1 et N1 à partir des classes d'émissions Euro 5b.	Mesure de la concentration volumétrique des particules dans les gaz d'échappement à l'aide d'un compteur de particules. La mesure est effectuée à la sortie du tuyau d'échappement, moteur au régime de ralenti, vitesse au point mort et pédale d'embrayage non relâchée.	a) Les émissions de particules sont comprises entre 250.000 et 1.000.000 particules/cm³.	X		
		b) Les émissions de particules sont supérieures à 1.000.000 particules/cm³.		X	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
8.3.1. Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X		

8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur de porte insuffisante.	X		

9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X

9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ¹ . Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ . Totalemt inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	

9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) ²	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ . Informations erronées.	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .	X		

9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)2

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise ; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemtent inopérant(s).	X	X	
		e) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise ; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conformes aux exigences ¹ .		X	

9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ²					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ¹ .	X		
		Risque de blessures.		X	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Sécurité de la conduite affectée.		X	

(¹) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er octobre 1991.

(²) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(³) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(⁴) Exemple : 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012.

(⁵) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(⁶) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(⁷) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) no 715/2007 et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(⁸) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

(⁹) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

² Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

³ On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement. »

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Namur, le ... (date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'C. Bue' or similar, written in a cursive style.

Valérie DE BUE

Annexe 2. Annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

« Annexe 41 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de Points de contrôle.

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées pour le contrôle non périodique mentionné à l'article 23sexies paragraphe 1^{er}, 3^o

A. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler. Elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés aux points C et D ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées et acceptées par le Service Public Wallonie Mobilité et Infrastructures tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix dans la colonne « élément » du tableau au point C, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié.

B. Etendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

C. Contenu et méthode de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les « causes de défaillance » sont des exemples de défaillances qui sont appliquées. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					

1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Pivot trop serré.		X	
	Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur éteint.	b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
	Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés sont contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .		X	

		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		Faible pression non détectable.		X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X		X
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X		X
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X		X
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X		X
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X

		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X

1.1.12. Flexibles des freins		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X	X	
	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte).		X	
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).			X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
		a) Disque ou tambour usé.		X	
		Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
		a) Câbles endommagés ou flambage.		X	
		Performances de freinage réduites.			X

		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X

		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	

		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	X

1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	

		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes sont contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route sont réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾ : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012 : — catégorie M₁ : 58 % — catégories M₂ et M₃ : 50 % — catégorie N₁ : 50 % — catégories N₂ et N₃ : 50 % — catégories O₂, O₃ et O₄ : • pour les semi-remorques : 45 % ⁽²⁾ • pour les semi-remorques plateaux : 50 %		X	
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012 : — catégories M₁, M₂ et M₃ : 50 % ⁽³⁾ — catégorie N₁ : 45 % — catégories N₂ et N₃ : 43 % ⁽⁴⁾ — catégories O₂, O₃ et O₄ : 40 % ⁽⁵⁾		X	

		3. Autres catégories Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	

1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (6) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		Risque imminent de défaillance.			X

2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X

	dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		a) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque ³ . Fonctionnement affecté.		X	X

		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X		
		Réservoir insuffisant.		X	
		c) Mécanisme inopérant.		X	
		Direction touchée.			X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		Direction touchée.			X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		Direction touchée.			X

		f) Modification présentant un risque ³ . Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X
2.2. Volant, colonne et guidon					
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccord souple détérioré.		X	
		d) Mauvaise fixation.		X	
		Risque très grave de détachement.			X
		e) Modification présentant un risque ³ .			X

2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ¹). Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	

		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X		

		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		

		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	

		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	c) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	

		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	

4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X

		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalement inopérante.	X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		

		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X		
		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Totalement inopérante.		X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		

		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple).	X		
		Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	

4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X		X
		d) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X		X
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X		X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X		X
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X		X

		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	

		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptr. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X

		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X

		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X

		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g) Pneumatiques retailés non conformes aux exigences ¹ .		X	
		Couche de protection de la corde affectée.			X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X		
		Manifestement inopérant.		X	
5.3. Suspensions					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible.		X	
		Fixations très mal attachées.			X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c) Ressort manquant.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X

		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X)2	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.		X	X

5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X

		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	

		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.		X	
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	
					X
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X

		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque ³ (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X

		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	

		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	

		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X
6.2.3. Porte et poignées de	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X

		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	X	X	

		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X	

7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
		Stabilité réduite.			X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée.	X		
		Coupure ou signes de distension.		X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	

		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X		X

7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemtent inopérant.	X	X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	

7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ¹ . Manquant (si requis).	X	X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	

7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	

		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)					
7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant		X	
		b) Version du logiciel incorrecte	X		
		c) Codage du système incorrect	X		
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X		
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X		

		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X		
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X		
		e) Défaillance du signal GPS	X		
		f) Composants audio non connectés	X		
		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X		
		h) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule	X		
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Ensemble minimal de données (MSD) incorrect	X		
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					

8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X
8.2. Emissions à l'échappement					
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (7) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : iii) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions :		X	

	embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	— 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹ ; iv) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % (7) — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.			
	— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (7) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
8.2.2. Emissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	

		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁸⁾ : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾ : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD)	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

	conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹. Mise en condition du véhicule : 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant. 2. Exigences concernant la mise en condition : iii) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le				
--	---	--	--	--	--

	fonctionnement du ventilateur de refroidissement; iv) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.				
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence : — pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹ — pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m⁻¹, ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹ : 1,5 m⁻¹ (10) ou 0,7 m⁻¹ (11)		X	
	Procédure d'essai : 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de				

	manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.				
--	---	--	--	--	--

	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.				
8.2.2.3. Emissions de particules. Ces dispositions sont applicables aux véhicules des catégories M1 et N1 à partir des classes d'émissions Euro 5b.	Mesure de la concentration volumétrique des particules dans les gaz d'échappement à l'aide d'un compteur de particules. La mesure est effectuée à la sortie du tuyau d'échappement, moteur au régime de ralenti, vitesse au point mort et pédale d'embrayage relâchée.	a) Les émissions de particules sont comprises entre 250.000 et 1.000.000 particules/cm³.	X		
		b) Les émissions de particules sont supérieures à 1.000.000 particules/cm³.		X	
8.5. Suppression des interférences électromagnétiques					
8.3.1. Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X		

8.6. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	X
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			

(¹) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er octobre 1991.

(²) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(³) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(⁴) Exemple : 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012.

(⁵) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(⁶) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(⁷) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) no 715/2007 et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(⁸) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(⁹) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

NOTES

¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

- ² Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- ³ On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement. »

D. Points de diagnostic

1. Etat général du véhicule.

- 1.1. Corrosion qui n'influence pas la sécurité ;
- 1.2. Traces d'accident/réparation/effraction ;
- 1.3. Etat de l'intérieur ;
- 1.4. Infiltration d'eau.

2. On Board Diagnostics (si possible) :

- 2.1. EOBD ;
- 2.2. Eléments de sécurité actifs ;
- 2.3. Eléments de sécurité passifs.

3. Pièces mécaniques :

- 3.1. Alternateur ;
- 3.2. Courroies d'entraînement ;
- 3.3. Carburateur/injection/injection diesel ;
- 3.4. Embrayage ;
- 3.5. Moteur ;
- 3.6. Démarreur ;
- 3.7. Transmission ;
- 3.8. Boîte de vitesses.

4. Pièces de garnissage :

- 4.1. Pare-chocs ;
- 4.2. Couvercles ;
- 4.3. Portières ;
- 4.4. Capot ;
- 4.5. Ailes ;
- 4.6. Ailerons.

5. Feux :

- 5.1. Lave-phares et essuie-phares ;
- 5.2. Phares antibrouillard devant.

6. Equipements :

- 6.1. Climatisation ;
- 6.2. Commande des vitres ;
- 6.3. Commandes intérieures ;
- 6.4. Extincteur ;
- 6.5. Douille pour boulons de sécurité ;
- 6.6. Verrouillage central ;
- 6.7. Triangle de danger ;
- 6.8. Tableau de bord ;
- 6.9. Cric ;
- 6.10. Toit ouvrant ;
- 6.11. Roue de secours ;
- 6.12. Ventilation ;
- 6.13. Boîte de secours ;
- 6.14. Chauffage ;

- 6.15. Enjoliveurs ;
- 6.16. Clé pour écrous de roue. »

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité .et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Namur, le ... (date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE

Annexe 3. Annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

« Annexe 1^{re}. - Equipement minimal d'une station de contrôle

L'équipement minimal d'une station de contrôle se compose des installations, des appareils de mesure, des dispositifs d'étalonnage et des équipements suivants :

1. Par organisme :

Des dispositifs d'étalonnage pour :

- 1.1. les freinomètres,
- 1.2. les dispositifs pour le contrôle des phares des véhicules automobiles,
- 1.3. les appareils de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel,
- 1.4. les analyseurs de gaz d'échappement,
- 1.5. les appareils de mesure de la concentration de particules dans les gaz d'échappement des véhicules.

2. Par station de contrôle :

- 2.1. un détecteur de gaz GPL/GNL/GNC/hydrogène et un dispositif d'étalonnage,
- 2.2. une bascule ou un peseur d'essieux d'une capacité minimale de dix tonnes,
- 2.3. un compte-tours et un sonomètre,
- 2.4. un décéléromètre,
- 2.5. un cric mobile et chandelles,
- 2.6. deux pieds à coulisses,
- 2.7. deux doubles décamètres en acier,
- 2.8. un calibre pour le contrôle des accouplements de remorque et de semi-remorque,
- 2.9. un pied à coulisse télescopique,
- 2.10. un multimètre électronique,
- 2.11. un ensemble de poinçons alphanumériques,
- 2.12. un compresseur à air,
- 2.13. un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD.

3. Par quatre lignes d'inspection :

- 3.1. un appareil de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel.

4. Par trois lignes d'inspection :

- 4.1. un freinomètre à rouleaux,
- 4.2. un dispositif pour le contrôle des phares des véhicules automobiles,
- 4.3. un analyseur de gaz d'échappement,
- 4.4. un appareil de mesure de la concentration de particules (compteur de particules) dans les gaz d'échappement des véhicules,

4.5. un ou plusieurs dispositifs pour le contrôle des suspensions des voitures et voitures mixtes.

5. Par ligne d'inspection :

5.1. une fosse d'inspection, une cave d'inspection ou un pont élévateur d'inspection, chacun équipé de dispositifs d'éclairage fixe et mobile, d'au moins un dispositif de levage et d'au moins une paire de détecteurs de jeu,

5.2. un dispositif pour la mesure de la profondeur d'un profil de pneu.

6. un ensemble de deux miroirs convexes par ligne d'inspection ou par freinomètre.

7. un manomètre avec accessoires par freinomètre lourd ou universel.

8. Par ligne de contrôle délocalisé : outre ce qui est prévu au point 5, l'ensemble du matériel nécessaire à la réalisation des contrôles réalisables sur cette ligne au regard de l'agrément qu'elle a obtenu. ».

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité .et l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Namur, le ... (date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE