

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

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}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 2, et alinéa 2, modifié par la loi du 18 juillet 1990, et § 4, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, et l'article 2, § 1^{er}, modifié par la loi du 18 juillet 1990 ;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

Vu le rapport du 27 octobre 2021 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 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 l'Inspecteur des Finances, donné le 10 mars 2022 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le XXX ;

Vu l'avis de la commission consultative wallonne administration-industrie, donné le 13 décembre 2021 ;

Vu l'avis n° XX.XXX/X du Conseil d'État, donné le ... (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}. Contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique

périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° la directive 2014/45/UE : la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

2° la loi du 21 juin 1985 : 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 ;

3° l'arrêté royal du 10 octobre 1974 : l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

4° l'arrêté royal du 23 décembre 1994 : 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 ;

5° l'autorité compétente : le ministre wallon qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué ;

6° l'agent qualifié : la personne visée à l'article 36 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

7° le véhicule : tout cyclomoteur, motocyclette, motocycle, tricycle à moteur et quadricycle tel que visés par le présent arrêté ;

8° le cyclomoteur : tout véhicule tel que visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 1 et 1bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

9° la motocyclette ou le motocycle : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 2 et 2bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

10° le tricycle à moteur : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 3 et 3bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

11° Le quadricycle : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 4 et 4bis de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

12° le contrôle technique : l'inspection menée conformément à l'annexe 1^{re}, qui vise à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires ;

13° le certificat de contrôle technique : le rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un organisme de contrôle technique agréé contenant les résultats du contrôle technique ;

14° l'organisme de contrôle technique agréé : tout organisme agréé tel que visé à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 ;

15° la station de contrôle : le centre de contrôle technique d'un organisme de contrôle technique agréé ;

16° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique ;

17° les défaillances mineures : les défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

18° les défaillances majeures : les défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

19° les défaillances critiques : les défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre de l'Union européenne ou ses autorités compétentes puissent interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique ;

20° les dispositions réglementaires : les dispositions telles que reprises à l'arrêté royal du 10 octobre 1974.

Art. 3. § 1^{er}. Sont soumis aux dispositions du présent arrêté :

1° les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être, et équipés par un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ ;

2° les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être, et équipés par un moteur électrique ou hybride dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

§ 2. Les cyclomoteurs et les autres véhicules qui ne sont pas visés par le paragraphe 1^{er} sont uniquement soumis aux articles 1 à 5, 6, § 1^{er}, 1°, et 7 à 15.

Art. 4. § 1^{er}. Les véhicules mis en circulation sont contrôlés en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

Les contrôles sont réalisés par les organismes de contrôle technique agréés.

§ 2. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent les vérifications énoncées à l'annexe 1^{re} et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.

L'autorité compétente fixe les modalités relatives aux divers contrôles à accomplir.

§ 3. Le véhicule est présenté à l'initiative du titulaire dans une des stations de contrôle des organismes agréés.

Toutes les revisites ont lieu dans la station de contrôle où le contrôle complet a eu lieu.

§ 4. Les véhicules se trouvent dans un état de propreté qui n'entrave pas le contrôle des différents éléments à vérifier.

Le contrôle est arrêté lorsque des fuites de carburant ou de gaz sont constatées.

Le conducteur se conforme aux indications qui lui sont fournies en vue de permettre le contrôle de son véhicule.

§ 5. A l'occasion de ces contrôles et pour autant que le véhicule doive être pourvu de ces documents, celui qui présente le véhicule au contrôle remet le dernier certificat de contrôle technique à l'organisme agréé et présente les documents suivants :

1° le certificat d'immatriculation ;

2° le certificat de conformité européen, le certificat de conformité ou ce qui en tient lieu ;

3° le document intitulé « Inspection visuelle du véhicule ».

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 2°, les conducteurs des véhicules importés précédemment immatriculés dans un autre État membre de l'Union européenne et précédemment immatriculés ne produisent pas le certificat de conformité, sauf si le certificat d'immatriculation est illisible ou incomplet, en application des annexes de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Dans ce cas-là, l'absence de certificat de conformité ne pourra, toutefois, pas donner lieu à une sanction.

Art. 5. § 1^{er}. Les contrôles tels que prévus à l'article 4 sont répartis en deux catégories :

1° les contrôles complets, qui consistent à vérifier :

a) l'identification du véhicule, au cours de laquelle sont contrôlés :

1) le numéro de châssis ;

2) le certificat d'immatriculation ;

3) le certificat de conformité, le certificat de conformité européen ou ce qui en tient lieu, si l'un de ces documents est exigé comme document de bord ;

b) l'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement.

2° Les contrôles partiels, qui sont répartis en plusieurs catégories :

a) les contrôles administratifs, qui ont uniquement trait à la vérification :

1) du certificat d'immatriculation ;

2) du certificat de conformité, du certificat de conformité européen ou ce qui en tient lieu en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé ;

b) les revisites administratives, qui ont uniquement trait à la vérification :

1) en présence du véhicule : du numéro de châssis, de la plaquette d'identification et des documents ;

2) en l'absence du véhicule : des documents ;

c) les revisites techniques, à savoir, tous les autres contrôles partiels.

§ 2. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe 1^{re}.

§ 3. Tous les contrôles, excepté ceux sans présentation du véhicule, s'accompagnent d'un contrôle d'identification.

A cette occasion, il est vérifié si le véhicule est bien entretenu et s'il est conforme aux dispositions réglementaires ainsi qu'aux dispositions prévues dans le présent arrêté.

Art. 6. § 1^{er}. Les contrôles sont obligatoires :

1° à la demande d'un agent qualifié ;

2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, de tout véhicule :

a) ayant fait l'objet d'une modification ou d'une transformation en rapport avec le châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence, une modification des caractéristiques techniques du véhicule ;

b) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée ;

c) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage, ou ayant subi un sinistre total ;

3° avant l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un autre titulaire.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, c, le contrôle comprend le contrôle complet pour tous les véhicules et, en outre, le contrôle de géométrie des trains roulants et du châssis.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, si toutefois le nouveau titulaire est l'époux, le cohabitant légal, un des enfants ou un des parents du titulaire précédent, aucun contrôle n'est effectué si le nouveau titulaire envisage de transférer à son nom l'ancienne plaque d'immatriculation, pour autant qu'elle réponde aux dispositions prises en exécution de l'article 21 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. S'il n'envisage pas ce transfert, seul un contrôle partiel administratif sera effectué avant l'immatriculation.

§ 2. L'expert en automobile au sens de la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles ou tout agent qualifié qui constate qu'un véhicule a subi les détériorations ou le sinistre mentionnés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, c), le signale au Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures et conformément à l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules.

§ 3. Lors du contrôle visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, le véhicule est présenté avec son dernier certificat d'immatriculation délivré ainsi qu'une marque d'immatriculation dont l'autorité compétente définit les caractéristiques et la couverture en responsabilité civile y afférente.

Par dérogation à l'article 5, § 2, le contrôle mentionné au paragraphe 1^{er}, 3°, se limite à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule dans les cas suivants :

1° si le véhicule dispose d'un certificat de contrôle technique conforme à l'article 9, délivré moins de deux mois avant le contrôle ;

2° s'il s'agit d'un véhicule importé en Belgique précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne disposant d'un certificat de contrôle technique délivré par les autorités compétentes de cet État membre attestant que le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle visé au paragraphe 1^{er}, 3°, un contrôle technique respectant, au moins, les dispositions de la Directive 2014/45/CE.

Lorsqu'à l'issue de cette inspection visuelle, il est constaté que le véhicule ne présente ni défectuosité technique, ni manquement aux dispositions réglementaires, un document intitulé "Inspection visuelle du véhicule" est délivré.

Si, par contre, à l'issue de cette inspection visuelle, le véhicule présente une ou plusieurs défectuosités techniques ou un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires, le véhicule est à nouveau immédiatement soumis au contrôle complet.

Le document "Inspection visuelle du véhicule" visé à l'alinéa 2 mentionne les données reprises à l'article 9, § 2, alinéa 2, points 1° à 9°.

Le document "Inspection visuelle du véhicule" accompagne toujours le certificat de contrôle technique visé à l'alinéa 1^{er}, sur lequel la station d'inspection automobile qui a procédé à l'inspection visuelle de l'état technique du véhicule appose, de manière indélébile, la mention « NON VALABLE EN L'ABSENCE DU DOCUMENT "INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE" ».

Art. 7. Les contrôles partiels sont obligatoires :

- 1° à la demande d'un agent qualifié ;
- 2° pour les véhicules visés à l'article 10, §§ 2 à 4 ;
- 3° dans le cas d'un transfert prévu à l'article 6, § 1^{er}, troisième alinéa.

Le contrôle visé à l'alinéa 1^{er}, 2°, a lieu dans les deux mois suivant l'échéance de la validité du contrôle complet ou partiel précédent. À l'expiration de ce délai, un contrôle complet sera exécuté.

Art. 8. Sont exemptés de contrôle technique :

- 1° les véhicules de la police ;
- 2° les véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'essai et d'un certificat d'immatriculation en cours de validité, conformément à l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques ;
- 3° Les véhicules conçus, construits et immatriculés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale.

Art. 9. § 1^{er}. Les contrôles donnent lieu, selon les cas, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique ou d'un document « Inspection visuelle du véhicule », dont le modèle est déterminé par l'autorité compétente.

§ 2. Le certificat mentionne, au moins :

- 1° le numéro d'identification du véhicule (VIN) ;
- 2° le numéro de la plaque d'immatriculation et le symbole du pays d'immatriculation ;
- 3° le lieu et la date du contrôle ;
- 4° le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle, s'il est disponible ;
- 5° la catégorie du véhicule, si elle est disponible ;

- 6° le nombre de places assises, outre le siège conducteur ;
- 7° les éventuelles déficiences constatées et leur catégorie ;
- 8° les manquements éventuels aux dispositions réglementaires ;
- 9° l'évaluation globale du véhicule ;
- 10° les données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires ;
- 11° certaines informations utiles pour les visites ultérieures ;
- 12° les données d'identification relatives à l'organisme de contrôle technique agréé ayant procédé au contrôle.

§ 3. Un certificat de contrôle technique valide, délivré dans un État membre de l'Union européenne pour un véhicule immatriculé dans cet État membre, démontrant que le véhicule a subi un contrôle technique favorable tel que visé dans la directive 2014/45/UE, est reconnu par l'autorité compétente.

En cas de doute, l'autorité compétente peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

Art. 10. § 1^{er}. Le certificat de contrôle technique est valide lorsqu'à l'occasion du contrôle, il est constaté que :

- 1° le véhicule ne présente ni déficience technique, ni manquement aux dispositions réglementaires ;
- 2° le véhicule présente une ou plusieurs déficiences techniques qui, tout en ne le rendant pas dangereux, doivent néanmoins être surveillées ;
- 3° le véhicule présente un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires catégorisées comme défaillances mineures, qui peuvent être aisément corrigés.

§ 2. La période de validité du certificat de contrôle technique est de trois mois lorsque, malgré des déficiences éventuelles telles que fixées au paragraphe 1^{er}, le véhicule présente un ou plusieurs manquements administratifs catégorisés comme défaillances mineures déterminés par l'autorité compétente.

§ 3. La période de validité du certificat de contrôle technique est de quinze jours, lorsque le véhicule, sans qu'il constitue un danger immédiat, présente une ou plusieurs défaillances majeures.

§ 4. La période de validité du certificat de contrôle technique est nulle lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments ou encore un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule n'est pas admis ou maintenu en circulation. Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances critiques.

Dans ce cas, le certificat de contrôle technique porte la mention "INTERDIT A LA CIRCULATION".

§ 5. La couleur du certificat de contrôle technique est verte dans les cas fixés aux paragraphes 1^{er} et 2 et rouge dans les cas fixés aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. La durée de validité de la demande d'immatriculation délivrée pour le contrôle mentionné à l'article 6, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, s'élève à deux mois.

Art. 11. § 1^{er}. Les organismes de contrôle technique agréés sont habilités à percevoir les redevances du présent article.

Les organismes agréés de contrôle technique affichent dans chacune de leurs stations de contrôle technique toutes les redevances qu'ils sont habilités à percevoir.

§ 2. Les frais des contrôles sont à charge du titulaire du véhicule.

Les paiements se font au comptant, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente.

§ 3. Les montants des redevances, en ce comprise la taxe sur la valeur ajoutée, sont fixés comme suit :

1° le contrôle complet suivant l'annexe 1^{re} : 48,50 euros ;

2° le contrôle partiel d'un véhicule, suite à :

a) la demande d'un agent qualifié : 13,30 euros ;

b) une visite ou revisite administrative : 8,40 euros ;

c) une revisite technique : 13,30 euros ;

3° la rédaction, la validation et la délivrance d'une demande d'immatriculation pour les autres contrôles que celui prévu au paragraphe 3, 1° : 4,20 euros ;

4° la recherche ou la délivrance d'un duplicata de tout document original délivré : 13,30 euros ;

5° le contrôle d'un véhicule après accident :

a) contrôle de la géométrie des trains roulants et du châssis : 103,10 euros ;

b) contrôle de la géométrie des trains roulants : 51,80 euros ;

6° supplément de non-présentation du véhicule au contrôle technique, après avoir pris un rendez-vous : 30,00 euros ; ce supplément ne s'applique pas en cas d'annulation plus 48 h avant le rendez-vous ou en cas de force majeure dûment justifiée ;

7° le contrôle de conformité d'un véhicule importé dans le cadre de l'article 3, § 3^{ter}, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques : 85,00 euros ;

8° le contrôle de conformité :

a) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule en vue de la délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité : 108,50 euros ;

b) validation ou délivrance d'une plaquette d'identification : 8,40 euros

§ 4. Les montants mentionnés au paragraphe 3 sont automatiquement adaptés le 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est, le cas échéant, arrondi à la première décimale entière la plus proche.

L'indice de départ est celui du mois de novembre 2020 à l'exception des montants mentionnés au paragraphe 3, 1° et 7° pour lesquels l'indice de départ est celui de novembre 2022.

§ 5. En cas de force majeure à apprécier par l'autorité compétente, le supplément de non-présentation du véhicule, payable en vertu du paragraphe 3, 6°, peut être remboursé.

En cas de force majeure, le véhicule ne peut être utilisé que pour effectuer des déplacements à vide par le chemin le plus direct entre la station de contrôle technique et la résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa.

Chapitre 2. Modifications de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

Art. 12. L'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, est complété par un point 24, rédigé comme suit :

« 24. « l'organisme de contrôle technique agréé » : les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. ».

Art. 13. L'article 3 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 19 décembre 2010, est complété par un paragraphe 3^{ter}, rédigé comme suit :

« § 3^{ter}. Les véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous couvert de la procédure prévue à l'article 1^{er}, § 4^{bis} de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont présentés à un organisme de contrôle technique agréé, qui procède à un contrôle de conformité du véhicule et contrôle le respect des dispositions réglementaires du présent arrêté. ».

Chapitre 3. Dispositions finales

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Art. 15. La 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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Caroup'.

Valérie DE BUE

Annexe 1^{re}.

Annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées

A. Généralités

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

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

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

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

- 0. identification du véhicule ;
- 1. équipements de freinage ;

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

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

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

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

La liste des défaillances n'est pas exhaustive. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	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	
		W.a) Non réglementaire.	X		
		W.b) État.	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		

		W.a) Absent mais repris sur plaque d'identification.	X		
		W.b) Attestation constructeur.			X
0.W.1. Plaque d'identification	Contrôle visuel.	a) Plaquette manque ou introuvable.	X		
		b) Erronée.	X		
		c) État.	X		
		d) Fixation insuffisante.	X		
		e) Non réglementaire.	X		
0.W.2. Homologation/PVA	Contrôle visuel.	a) Provisoire.		X	
		b) Absent.		X	
0.W.3. Document de bord/Certificat d'immatriculation	Contrôle visuel.	a) Absence ou détérioration rendant l'identification impossible.			X
		b) Falsification.			X

		c) Divergence avec plaque d'immatriculation.			X
		d) Erronée.	X		
		e) Genre inexact.	X		
		f) Périmé.	X		
0.W.4. Document de réhabilitation	Contrôle visuel.	a) Incomplet.		X	
		b) Manque.		X	
		c) Cachet après CAA.		X	
0.W.5. Assurance	Contrôle visuel.	a) Absence.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
		a) Pivot trop serré.		X	

1.1.1. Axe 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 doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
		W.a) Frottement excessif.		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 doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		c) État caoutchouc/antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
		W.a) État soudure – surchauffe.			X
		W.b) État.		X	
		W.c) Sécurité manquante.			X
		W.d) Montage non réglementaire.		X	
		W.e) Ergonomie – manœuvrabilité commande.		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 de verrouillage.	X		
		Usure excessive.		X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		W.a) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.			X
		W.b) Levier de commande non opérationnel, endommagé, positionné, déformé ou court de façon à rendre l'actionnement du frein difficile.			X
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques), servo frein, liquide de frein	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		
		W.a) Maître-cylindre / Servo frein.			X
1.1.11. Hydraulique - 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	
		W.a) Conduites de freins frottement.	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	
		W.a) Fixation incorrecte.			X
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).		X	X

		b) Garnitures ou plaquettes encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
		W.a) Corrosion.			X
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	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	
		W.a) Montage inadapté.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques) – Étriers de freins	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	
1.1.21. 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
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification/réparation dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	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.		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 doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes : 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 % 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
1.6. 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	
		W.a) Fuite.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)		a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	

	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	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 ou le guidon 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, fuite.	X		
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		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 Dispositif 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
		c) 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) Réparation/Modification présentant un risque ³ . Fonctionnement affecté.		X	X
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	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 ou le guidon 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). Réservoir insuffisant.	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	X

		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f) Réparation/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 ou le guidon et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Fixation - Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant ou le guidon. 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

		W.a) Réparation/modification présentant un risque.		X	
		W.b) Actionnement involontaire d'une commande suite au mouvement du guidon.		X	
		W.c) Symétrie.		X	
		W.d) Non réglementaire (max 1 m).	X		
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction – Roulements de colonne 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
		W.a) Tés de fourche déformés, fracturés, fissurés, modification présentant un risque, fixation.			X
		W.b) Ponton entre les deux fourreaux de fourches cassé.		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 ou le guidon 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. Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme - Alignement (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	a) Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
		W.a) Défaut d'alignement.		X	

2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant ou du guidon 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 <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		X	
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège/la selle 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 – Panneaux transparents	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 exigences¹ (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		d) Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X
		W.a) Fixation.		X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences¹ (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X		
				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. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	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). 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 exigences¹ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	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.	X		
		Si lampes à décharge gazeuse.		X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		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		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance <i>via</i> 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		
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	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalelement inopérante.	X	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 30 % 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	X	

		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'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). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X		
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalement inopérante.	X		
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		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		
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		
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) Catadioptré défectueux ou endommagé. Catadioptré touché.	X		X
		b) Mauvaise fixation du catadioptré. 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 .	X		
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		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 exigences¹. 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 catadioptre. Très grand risque de chute.	X	X	

4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
		W.a) Batterie déchargée.		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) Réparation/Modification présentant un risque ³ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
		W.a) Cache poussière déchiré ou manquant.		X	
		W.b) Corrosion importante Corrosion critique		X	X
	5.1.2. Porte-fusées	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

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

		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Réparation/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	
		W.a) Réparation/modification présentant un risque.			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) Réparation/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 ou structure portante 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, déformation ou dégradation du châssis ou cadre. Grave fêlure, déformation ou dégradation.		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
		W.a) Réparation présentant un risque.		X	
		W.b) Modification.		X	
		W.c) Contrôle non réalisable.		X	
		W.d) Contrôle après accident.		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
		W.a) Modification présentant un risque.		X	
		W.b) État.	X		
		W.c) Positionnement.		X	
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant). Orifice de remplissage.	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 anti-encastrement 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	
		W.a) Non conforme aux exigences.	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 (joints de cardan) 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	
W.a) Protection de la chaîne, courroie ou cardan de transmission défectueux sans risque de se blesser.	X		
W.b) Protection de la chaîne, courroie ou cardan de transmission défectueux - Risque potentiel de se blesser.		X	

		W.c) Chaines – courroie : mauvaise tension, modèle inadapté aux pignons/poulies.		X	
		W.d) Pignon-Poulie.		X	
		W.e) Embrayage - Manque de progressivité.	X		
		W.f) Transmission hydraulique side car roue motrice et directrice.	X		
		W.g) Boite de vitesses.	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, carrosserie et carénage					
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
		W.a) Réparation.		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 porte	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	
		W.a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.		X	
		W.b) Modification présentant un risque.		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

		W.a) Appuie-tête.		X	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ .	X		
		Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.		X	
		W.a) Appuie-tête.		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.		X	
		Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		Stabilité insuffisante.		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		
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X		
		W.a) Corrosion.		X	
		W.b) Déformation/état.		X	
		W.c) Réparation/modification présentant un risque.		X	
		W.d) Dimensions et masses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X		
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X		
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X		
		W.a) État.		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	
6.2.W.1. Carénage	Contrôle visuel.	Non conforme.		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. Coupure ou signes de distension.	X	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	
7.3. 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		
7.7. 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	
7.11. 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 <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		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
		W.a) Contrôle du niveau sonore non réalisable.	X		
8.2. Emissions à l'échappement					
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2.1.W.1. État moteur	Contrôle visuel.	Contrôle des émissions non réalisable.		X	
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	- Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences 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. - Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	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 : — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ ; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions : — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ .		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 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.W.1. État moteur	Contrôle visuel.	Contrôle des émissions non réalisable.		X	

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.	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. Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. 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,	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	

	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 ou 0,7 m⁻¹		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 véhicules 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. 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. Le nombre de cycles d'essai à effectuer peut être limité. 5. Afin d'éviter des essais inutiles, 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, peuvent être refusés. Afin d'éviter des essais inutiles, 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, peuvent être acceptés.				
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.			

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) relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

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 'Valérie DE BUE', written in a cursive style.

Valérie DE BUE