

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE**Projet d'arrêté du Gouvernement wallon du...(date) relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger**

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}, modifié en dernier lieu par la loi du 31 juillet 2020 ;

Vu le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière les articles 4 à 6, 14 à 18, 24 à 34, 36 à 43, 44, § 2 ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

Vu le rapport du XX XXXX (date) établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à 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 "Administration-Industrie", donné le 13 décembre 2021;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 février 2023 ;

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

Vu l'avis n° XX.XXX/XX du Conseil d'Etat, donné le XX/XX/XXXX, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

Chapitre 1^{er}. Dispositions introductives et définitions

Article 1^{er}.

Le présent arrêté transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE.

Art. 2.

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

- 1° le ministre : le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ;
- 2° le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, qui ne circule pas sur des rails ;
- 3° le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues qui se déplace par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à vingt-cinq kilomètre heure;
- 4° le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;
- 5° la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;
- 6° la semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;
- 7° le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;
- 8° le chargeur : toute personne physique ou morale qui est désignée dans la lettre de voiture ou sur le connaissement comme tel ou, à défaut de désignation, la personne qui charge ou remplit un engin de transport ou place la cargaison sur un engin de transport, qui exécute une action de chargement ou d'empotage ;
- 9° le conditionneur : la personne qui assure l'emballage de l'unité de charge à transporter ;
- 10° l'expéditeur : la personne qui prépare un chargement qu'elle présente pour le transport.;
- 11° l'emballage : la couche de conditionnement entourant la marchandise qui permet d'assurer les diverses opérations logistiques sur le produit dans des conditions optimales ;

12° l'unité de charge : la charge palettisée, emballée, conditionnée ou préparée de telle sorte qu'elle puisse être manutentionnée, transportée et arrimée selon la législation en vigueur ;

13° le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre de l'Union européenne, en abrégé UE ou de l'Espace économique européen, en abrégé EEE ;

14° le véhicule immatriculé dans un État partie à la Convention sur la circulation routière : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un Etat partie à la Convention sur la circulation routière et ses annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 ;

15° l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 ;

16° le contrôle technique : le contrôle au sens de l'article 3, 9), de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

17° le contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe ;

18° le certificat de contrôle technique : le certificat de visite tel que défini à l'article 1^{er}, § 2, 20°, du règlement technique ou tout document équivalent délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, et contenant les résultats du contrôle technique du véhicule utilitaire ;

19° l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et la réalisation des contrôles techniques routiers ;

20° l'agent qualifié : l'agents tel que visé à l'article 14 du décret du 4 avril 2019 ;

21° l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 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 ;

22° 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 ;

23° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

24° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique ;

25° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;

26° le décret du 4 avril 2019 : le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière ;

27° la Convention sur la circulation routière : la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et l'Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faites à Genève le 1^{er} mai 1971 ;

28° la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 : la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE, telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type ;

29° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 ;

30° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité ;

31° le dispositif de retenue : l'élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule utilitaire ;

32° le dispositif de verrouillage intégré : le système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule utilitaire et de le verrouiller ;

33° le point d'ancrage : la partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule utilitaire ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

34° le système de sûreté du chargement : l'équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

35° le transporteur : la personne qui effectue le transport de marchandises pour son propre compte ou pour le compte de tiers.

Chapitre 2. Champ d'application

Art. 3.

Les contrôles techniques routiers, visés par le présent arrêté concernent les véhicules utilitaires qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, d'un État membre, ou d'un État partie à la Convention sur la circulation routière, qui relèvent des catégories suivantes et y assimilées :

1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et qui comportent, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3;

2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 2 et N 3;

3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, qui ont une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes des catégories O 3 et O 4;

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 1 ;

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de catégorie Tb ainsi que les remorques agricoles ou forestières de catégorie Rb ;

6° les tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole.

Pour les véhicules visés aux 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

Chapitre 3. Contrôle

Section 1^{re}. Compétences

Art. 4.

§ 1^{er}. Les agents qualifiés, exécutent, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers.

Le contrôle technique approfondi visé à l'article 10 est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

§ 2. Sans préjudice de l'article 15 du décret du 4 avril 2019, les agents qualifiés peuvent :

1° demander au conducteur du véhicule utilitaire, la présentation du certificat de contrôle technique ou document équivalent, visée à l'article 4, alinéa 2, du décret du 4 avril 2019 ;

2° interdire la circulation du véhicule utilitaire, lorsqu'ils constatent soit :

- a) que l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire est non conforme aux dispositions du présent arrêté ou inexistant, ou ;
- b) que le véhicule utilitaire circule sans être couvert par un certificat de contrôle technique valable, ou par un document y assimilé ;
- c) que le véhicule est classé dans la catégorie majeure ou critique conformément à l'article 11 ou que l'arrimage soit classé en catégorie de défaillance majeure ou critique ;

3° ordonner au conducteur du véhicule de conduire le véhicule utilitaire vers un endroit qu'ils indiquent en vue d'éviter tout danger pour la sécurité publique.

Concernant le 3°, ces manœuvres imposées s'effectuent aux frais et risques de l'auteur de l'infraction, et sous la direction des agents qualifiés.

Les mesures visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 3° restent de vigueur jusqu'au moment où l'infraction cesse d'exister.

Section 2. Présélection des véhicules par niveau de risque et exécution du contrôle

Art 5.

Les agents qualifiés et les inspecteurs du contrôle technique sélectionnent le véhicule et procèdent au contrôle indépendamment :

1° de la nationalité du conducteur ;

2° du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 6.

Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

Art. 7.

L'appareillage et les engins de contrôle utilisés lors du contrôle satisfont aux prescriptions de construction et aux conditions fixées par le ministre ou son délégué.

Ils sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le ministre ou son délégué.

Section 3. Contrôle technique routier initial et approfondi

Art. 8.

Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial tel que visé à l'article 9.

En fonction du résultat du contrôle initial et du type de défaillance constatée, l'agent qualifié décide s'il est nécessaire que le véhicule utilitaire ou sa remorque, soit soumis à un contrôle technique routier approfondi, conformément à l'article 10.

Art. 9.

§ 1^{er}. Le contrôle technique routier initial porte sur :

1° la vérification que le véhicule est couvert par un certificat de contrôle technique valable ou un document équivalent et, le cas échéant, par un rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;

2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;

3° la vérification que le véhicule est équipé d'un limiteur de vitesse ;

4° l'évaluation de conformité et d'efficacité du limiteur de vitesse ou la vérification que la vitesse du véhicule utilitaire est limitée à la valeur prescrite ;

5° la vérification de conformité de l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur.

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

§ 2. Le contrôle routier initial peut comporter :

1° la vérification de l'existence de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire ;

2° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire, conformément à l'article 12;

3° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 3°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 20.

Art. 10.

§ 1^{er}. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1^{re}, et, le cas échéant sur les points énumérés à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, :

1° de la sécurité des freins ;

2° de la sécurité des pneumatiques ;

3° de la sécurité des roues ;

4° de la sécurité du châssis ;

5° des nuisances telles que visées l'annexe 1^{ère}, 3, 8.

Le contrôle visé à l'alinéa 1^{er} est effectué selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points, mentionnées à l'annexe 1^{re}.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1^{ère} a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf si :

1° une défaillance manifeste constatée le justifie ;

2° l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

§ 2. Le contrôles technique routier approfondi s'effectue soit :

1° à l'aide d'une unité de contrôle mobile ;

2° dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre ;

3° auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Dans les cas visés au 2° et 3° , le contrôle approfondi est effectué dans les plus brefs délais dans l'une des installations ou l'un des centres disponibles les plus proches.

Lorsque le contrôle routier approfondi est effectué en station de contrôle d'un organisme visé au 3°, le tarif de la redevance applicable est celui déterminé en vertu du règlement technique.

En cas de refus de paiement de la redevance, le véhicule contrôlé peut être retenu et saisi jusqu'à son paiement selon la procédure décrite à l'article 34, § 3, du décret du 4 avril 2019.

§ 3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées visées au paragraphe 2, 1° et 2° comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule utilitaire comme exigé.

A défaut pour les unités ou installations désignées de présenter les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 11.

Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1^{re} présente une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1° défaillances mineures qui n'ont aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou qui n'a pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

2° défaillances majeures 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 ;

3° défaillances critiques qui constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou qui ont une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Un véhicule qui présente plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler repris au point 1 de l'annexe 1^{re} peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Section 4. Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 12.

§ 1^{er}. Pour les véhicules visés à l'article 3, 2° à 6°, utilisés dans le cadre d'un transport de marchandises, l'arrimage du chargement peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, et à l'article 30 de la Convention sur la circulation routière.

L'agent qualifié vérifie que le chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité routière et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en abrégé ADR, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage, est effectué conformément aux conditions fixées à l'article 13 et selon les règles des articles 14 à 17.

Art. 13.

§ 1^{er}. Le conducteur :

1° exerce un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;

2° s'assure que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;

3° s'assure que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule ;

4° n'utilise pas son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions de l'article 15.

§ 2. Le transporteur :

1° fournit un véhicule approprié à la charge qui lui est confiée ;

2° met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;

3° fixe le conteneur au châssis ;

4° arrime la charge conformément au présent article.

Le transporteur met toutes les informations du chargeur visées au paragraphe 4, 4°, à la disposition des agents qualifiés et des personnes autorisées dans le cadre d'une inspection ou d'un contrôle technique routier.

§ 3. Le conditionneur :

1° décrit les marchandises et leur emballage ou leur unité de charge ;

2° s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, décrit une méthode alternative pour les arrimer.;

3° conditionne selon les normes en vigueur ;

Concernant le 2°, si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées.

§ 4. Le chargeur :

1° répartit la charge sur le plancher de chargement ;

2° permet un arrimage conforme ;

3° contrôle la conformité de l'arrimage avant le départ du véhicule ;

4° communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations visées au 4° sont communiquées à la demande d'un agent qualifié lors d'un contrôle technique routier et comportent au minimum :

1° la nature de l'unité de charge ;

2° la masse du chargement, la masse des conteneurs ou des caisses mobiles et la masse de chaque unité de charge ;

3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si celle-ci ne se situe pas au milieu ;

4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;

5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et l'orientation à respecter durant le transport ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195 ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour un arrimage correct.

§ 5. L'expéditeur, le donneur d'ordre expéditeur, soit toute personne physique ou morale qui commande le transport, prépare et ordonne le chargement des marchandises au transporteur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

1° une description des marchandises ;

2° la masse du chargement total, du conteneur ou de la caisse mobile et de chaque unité de charge ;

3° toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;

4° la notification au conditionneur ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

Art. 14.

Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement ou le chargeur l'enveloppent de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Art. 15.

§ 1^{er}. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations ou décélérations du véhicule :

- 1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;
- 2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;
- 3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement.

L'arrimage empêche le mouvement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut pas varier et les charges arrimées ne peuvent pas sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Même pour les charges pour lesquelles il n'y a pas de risque de mouvement, des mesures telles que le blocage ou l'arrimage sont prises de façon à éviter qu'elles soient sensiblement déplacées en raison des vibrations verticales qui peuvent réduire la force de frottement entre la charge et la plateforme de chargement. Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions déterminées par le ministre signifie que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§2. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 1^{er}, la force de pression exercée sur cet élément ne peut pas dépasser la charge nominale maximale de celui-ci, soit la charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

Art. 16.

§ 1^{er}. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

- 1° fonctionnent correctement;
- 2° sont adaptés à l'usage qui en est fait;
- 3° ne peuvent pas présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis qui peuvent affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
- 4° ne peuvent pas présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
- 5° sont conformes aux normes de produits européennes ou internationales visées à l'article 17.

§ 2. Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur le véhicule est adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

§ 3. Pour la fixation de la charge, une ou plusieurs méthodes de sécurisation suivantes sont utilisées :

- 1° le blocage ;
- 2° le verrouillage, soit local, soit général ;
- 3° l'arrimage direct ;
- 4° l'arrimage couvrant.

§ 4. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse pas être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule:

1° est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé;

2° est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes ou internationales en vigueur.

Art. 17.

La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes et arborent leur référence :

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Les marchandises transportées en vrac sont, en fonction de leur nature, recouvertes d'une bâche ou d'un filet sauf si le chargement n'est pas de nature à produire de la poussière ou des résidus sur la voie publique.

Art. 18.

Les procédures de suivi visées à l'article 20 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Section 5. Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 19.

§ 1^{er}. Lors de chaque contrôle technique routier initial , les informations suivantes sont collectées :

- 1° le pays d'immatriculation du véhicule ;
- 2° la catégorie du véhicule ;
- 3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément au modèle repris à l'annexe 4.

Il remet une copie du rapport de contrôle au conducteur.

L'inspecteur du contrôle technique communique à l'agent qualifié les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'agent qualifié conserve ces informations pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

§ 3. Le certificat du dernier contrôle technique périodique et le rapport visé au paragraphe 2 sont conservés à bord du véhicule

Section 6. Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 20.

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'article 21, le véhicule qui présente une défaillance majeure ou critique détectée lors du contrôle est interdit de circuler sur la voie publique tant que la défaillance n'est pas corrigée.

§ 2. Si le véhicule visé au paragraphe 1^{er} est immatriculé en Belgique, l'agent qualifié peut décider qu'il soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'agent qualifié peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, l'agent qualifié en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

Art. 21.

§ 1^{er}. Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est restreinte ou interdite par le retrait des documents de bord, des clés de contact ou par la pose de sabots ou de chaînes, tant que cette défaillance n'est pas corrigée.

L'agent qualifié peut autoriser la conduite du véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition :

1° qu'il soit remédié aux défaillances techniques concernées pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation ;

2° qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

L'agent qualifié peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation.

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'agent qualifié décide des conditions et du délai raisonnable pour la correction de la défaillance.

§ 3. Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

Chapitre 4. Coopération entre États membres et avec la Commission européenne

Art. 22.

§ 1^{er}. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle.

Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées en dehors du Royaume sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique en Belgique.

Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, dans le cas visé à l'alinéa 1^{er}, les règles relatives aux contrôles visés à l'article 23sexies, § 1^{er}, du règlement technique sont applicables.

En cas de non-présentation du véhicule dans le délai fixé, celui-ci n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

Les agents qualifiés ou les agents de la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service Public de Wallonie Mobilité et infrastructures évaluent chaque requête transmise par une instance étrangère et la transmet, si nécessaire, à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Le point de contact informe le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994, les agents visés à l'alinéa 4 convoquent le titulaire du véhicule pour un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours, à compter de la réception de la convocation.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public Mobilité et Infrastructures ainsi qu'aux agents qualifiés.

Art. 23.

Les agents qualifiés prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par an, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 24.

Tous les deux ans, avant le 31 mars, les agents qualifiés communiquent par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

- 1° le nombre de véhicules contrôlés ;
- 2° la catégorie des véhicules contrôlés ;
- 3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé ;
- 4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe 4, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années et commence le 1^{er} janvier 2021.

Chapitre 5. Amendes administratives

Art. 25.

L'amende administrative s'élève à :

1° 75 euros :

- a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure à l'annexe 1^{ère} ou le cas échéant, à l'annexe 2 ;
- b) lorsque le conducteur ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement ;
- c) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis moins de quinze jours ;

2° 350 euros :

- a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure à l'annexe 1^{ère} ou à l'annexe 2 ;
- b) sans préjudice de 1°, c, lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis deux mois ou moins de deux mois ;

3° 1.000 euros :

- a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique à l'annexe 1^{ère} ou à l'annexe 2 ;

b) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux mois ;

c) lorsque le système d'arrimage du chargement existant est manifestement non conforme aux exigences visées à l'article 15 ;

4° 3.000 euros lorsque l'arrimage est inexistant ;

5° 5.000 euros :

a) lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;

b) si le véhicule immatriculé ou mis en circulation n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite ;

c) lorsque l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est trafiqué ;

6° 6.600 euros lorsque le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Art. 26.

Les infractions aux règles d'arrimage sont imputées aux intervenants au regard de leurs obligations visées aux articles 12 à 17.

Art. 27.

Les articles 3 à 8, § 1^{er}, 9 à 13, 16 à 17, 27 à 29 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière et du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques s'appliquent au présent arrêté.

Chapitre 6. Dispositions abrogatoires et finales

Art. 28.

L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule utilitaire de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est abrogé.

Art. 29.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé.

Art. 30.

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}. Liste et méthode de contrôle relative au contrôle technique routier

ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité4) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et 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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un E.

Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un + E.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur examinera non seulement les points concernés mais également, le cas échéant, manipule les éléments, évalue leur bruit ou recourt à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule utilitaire correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule utilitaire ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées et acceptées par les agents qualifiés.

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 la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le test couvre les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule utilitaire faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, cas par cas. L'agent qualifié peut toutefois, lors du contrôle, en raison des circonstances particulières du cas d'espèce, classer la défaillance dans la catégorie directement inférieure à celle indiquée.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance		Appréciation des défaillances		
				Mineure	Majeure	Critique
0.						
IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0. Plaques 1. 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. Numéro 2. 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	a)	Pivot trop serré.		X	
		b)	Usure fortement avancée ou jeu.		X	

	équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.				
1.1. État et 2. 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 d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.	X	
		b)	Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X
		c)	Dégagement du frein rendu difficile.	X	
		d)	Fonctionnalité réduite.	X	
		e)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.	X	
1.1. Pompe à vide ou 3. ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. 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	
		b)	Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X
		c)	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	
		d)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.	X	
		e)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.	X	
		f)	Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.	X	
		g)	Performances du frein de secours insuffisantes.		X

1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	a) Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		b) Faible pression non détectable.		X	
1.1. Robinet de freinage 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. 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.	X		
		c) Usure excessive.		X	
		d) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		e) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		f) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve 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.		X	
		Fonctionnalité réduite.			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 de liquide hydraulique.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
1.1. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	

pneumatiques)	tracteur et la remorque.	c)	Étanchéité insuffisante.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Ne fonctionnent pas correctement.		X	
			Fonctionnement du frein touché.			X
1.1. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a)	Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
			Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		b)	Purgeur inopérant.		X	
		c)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.1 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.		X	
			Ne fonctionne pas.			X
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
			Pas de liquide de frein visible.			X
		e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.1 Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	

	freinage, si possible.		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
			Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		d)	Conduites mal placées.	X		
			Risques d'endommagement.		X	
1.1.1 Flexibles 2. 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.	X		
			Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
			Câble altéré.			X
		e)	Flexibles poreux.		X	
1.1.1 Garnitures 3. ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).		X	
			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.1 Tambours 4. de freins	Contrôle visuel.	a)	Tambour ou disque usé.		X	
			Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X

disques de freins		b)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage fortement réduites.			X
		c)	Absence de tambour ou de disque.			X
		d)	Flasque mal fixé.		X	
1.1.1 Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Câbles endommagés, flambage.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
			Performances de freinage réduites.			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	
1.1.1 Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
		b)	Performances de freinage réduites.			X
		c)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
		d)	Performances de freinage réduites.			X
		e)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
		f)	Performances de freinage réduites.			X
		g)	Corrosion excessive du cylindre.		X	
		h)	Risque de fissure.			X
		i)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
		j)	Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		k)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
		l)	Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	

1.1.1 7.	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).		X	
				Valve grippée ou inopérante.			X
			d)	Valve manquante (si requise).			X
			e)	Plaque signalétique manquante.	X		
			f)	Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1.1 8.	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	
1.1.1 9.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
			b)	Fonctionnalité réduite.		X	
			c)	Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.2 10.	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 remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.				X
1.1.2 11.	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.		X	
			b)	Performances de freinage réduites.			X
			c)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
			d)	Fonctionnalité du système réduite.		X	
			e)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	

		f)	Modification dangereuse d'un élément ³ .		X	
		g)	Performances de freinage réduites.			X
1.1.2 Prises 2. d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.		Manquantes.		X	
1.1.2 Frein 3. inertie	à Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Efficacité insuffisante.		X	
1.2.						
Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1 Performanc e (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivem ent jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		c)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		d)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		f)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		g)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽²⁾ :			
		a)	catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50 % ⁽³⁾		X	
		b)	catégorie N ₁ : 45 %		X	
		c)	catégories N ₂ et N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾		X	
		d)	catégories O ₃ et O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾		X	

	pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur ⁽¹⁾	e) Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X	
1.3.						
Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1 Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		c)	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	
		d)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	a)	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X	
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.4.						
Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1 Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	a)	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec			X

		la masse du véhicule durant l'essai.			
1.4.2. Efficacité (E)	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.	a) 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.		X	
		b) Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X
1. 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 (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1. Système 6. 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. 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	

		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	a)	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		b)	Risque imminent de défaillance.			X
2.						
DIRECTION						
2.1.						
État mécanique						
2.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Manque d'étanchéité.		X	
			Formation de gouttes.			X
2.1. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X	
		b)	Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X
			c)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X
		d)	Fixations gravement affectées.			X
		e)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X	
		f)	Fixations gravement affectées.			X
		g)	Boîtier de direction fêlé.		X	
		h)	Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X
2.1. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
		b)	Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		c)	Usure excessive des articulations.		X	

	volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	d)	Risque très grave de détachement.			X
		e)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
		f)	Fonctionnalité touchée.			X
		g)	Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		h)	Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		i)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		j)	Fonctionnalité touchée.			X
		k)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		l)	Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
2.1. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), 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. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est	a)	Fuite de liquide.		X	
		b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X	
		c)	Réservoir insuffisant.			X
		d)	Mécanisme inopérant.		X	
		e)	Direction touchée.			X

	visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionne- ment de la direction assistée.	f)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		g)	Direction touchée.			X
		h)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		i)	Direction touchée.			X
		j)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		k)	Direction touchée.			X
		l)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
		m)	Direction touchée.			X

2.2.

Volant, colonne et guidon

2.2. État du volant 1. de direction	Les roues sur le sol, alternativeme- nt pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculai- rement à la colonne. 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.		X	
		b)	Risque très grave de détachement.			X
		c)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
		d)	Risque très grave de détachement.			X
		e)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X	
		f)	Risque très grave de détachement.			X
		g)	Modification présentant un risque ³ .		X	
2.2. Colonne/four- ches de direction et amortisseurs de direction	Alternativeme- nt pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculai- rement à la colonne. Contrôle	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	
		e)	Risque très grave de détachement.			X
		f)	Modification présentant un risque ³ .			X

	visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.				
2. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant 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.	a) 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 .		X	
		b) Sécurité de la direction compromise.			X
2.4 Parallélisme (X) ²	Contrôle visuel.	a) Défaut manifeste d'alignement.	X		
		b) Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	
2. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé.		X	
		b) Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		c) Jeu excessif.		X	
		d) Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X
		e) Mauvaise fixation.		X	
		f) Fixations gravement affectées.			X
2. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	

	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	c)	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.	a) 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).		X		
		b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.			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).	X		
		b)	Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c)	Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		d)	Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		e)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.	X	X	
	Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.	X				
3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	X		

		b)	Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		c)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		d)	Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.		X	
		e)	Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		c)	Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3. Lave-glace du 5. pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		b)	Lave-glace inopérant.		X	
3. Système de 6. 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. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		c)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		d)	Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.		X	

	vérification du fonctionnement.	b)	Mauvais montage de la source lumineuse.		X	
4.1.3 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		b)	Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1. 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. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.	X		
		b)	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. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.		X	
		b)	Glace défectueuse.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		d)	Très grand risque de chute.		X	
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
		b)	Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

4.2. Conformité 3. 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)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
		c)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X		
		d)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.3.						
Feux stop						
4.3. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		c)	Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		d)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		e)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		f)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		g)	Très grand risque de chute.		X	
4.3.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		b)	Fonctionnement retardé.		X	
		c)	Totalement inopérante.			X
		d)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3. Conformité 3. 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)	Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.4.						
Indicateur de direction et feux de signal de détresse						

4.4. État 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		f)	Très grand risque de chute.		X	
4.4.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X		
		b) Totalement inopérante.			X	
4.4. Conformité 3. 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. Fréquence 4. 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. État 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		f)	Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5. Réglage 2 (X) ²	Contrôle visuel et vérification du	a) Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente		X		

	fonctionnement.	une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).				
		b) Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.			X	
4.5.3 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X		
		b) Inopérante.			X	
4.5. Conformité 4. 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 système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
4.6.						
Feu de marche arrière						
4.6. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.	X		
		b)	Glace défectueuse.	X		
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.6. Conformité 2. 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 système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X		
		b) 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. État et 1. 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		
		c)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X	
		d)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		e)	Très grand risque de chute.		X	

4.7. Conformité 2. avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X			
4.8.							
Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière							
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptré défectueux ou endommagé.	X			
		b)	Catadioptré touché			X	
		c)	Mauvaise fixation du catadioptré.	X			
		d)	Risque de chute.			X	
4.8. Conformité 2. avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	a)	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ .		X		
		b)	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. État 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Dispositif inopérant.	X			
		b)	Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.			X	
4.9. Conformité 2. avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme 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.	X			
		b)	Douille mal attachée.			X	
		c)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
		d)	Risque de court-circuit.			X	
		e)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X		
		f)	Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X	
		a)	Mauvaise fixation du câblage.	X			

4.1 Câblage 1. électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	b)	Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	X		
		c)	Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		d)	Câblage légèrement détérioré.	X		
		e)	Câblage gravement détérioré.		X	
		f)	Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.		X	
		g)	Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		h)	Risque de court-circuit.		X	
		i)	Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.1 Feux 2. catadioptr non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionneme nt.	a)	Feu ou catadioptr non conforme aux exigences ¹ .	X		
		b)	Feu émetteur/réfl ecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		c)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .	X		
		d)	Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptr.	X		
		f)	Très grand risque de chute.		X	
4.1 Accumulateur 3. r(s)	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation.	X		
		b)	Mauvaise fixation; risque de court- circuit.		X	
		c)	Manque d'étanchéité.	X		
		d)	Perte de substances dangereuses.		X	
		e)	Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		f)	Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		g)	Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5.						
ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION						
5.1.						

Essieux						
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.			X
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X	
		c)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X
		d)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		e)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
5.1.2 Porte- fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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.		X	
		c)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		d)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
		e)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		f)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
		g)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
5.1. Roulements 3. de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.		X	
		b)	Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.			X
		c)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X	
		d)	Risque de surchauffe; risque de destruction.			X
5.2.						
Roues et pneus						

5.2. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X	
		b)	Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X
		c)	Moyeu usé ou endommagé.		X	
		d)	Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			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.		X	
		c)	Risque de détachement.			X
		d)	Roue gravement déformée ou usée.		X	
		e)	La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X
		f)	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 en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	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.		X	
		b)	Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			X
		c)	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		d)	Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		e)	Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X	
		f)	Corde visible ou endommagée.			X

		g)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	X
		h)	La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			
		i)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X	X	
		j)	Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).			
		k)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .		X	X
		l)	Couche de protection de la corde affectée.			
5.3.						
Suspension						
5.3. Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	X
		b)	Jeu visible, fixations très mal attachées.			
		c)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	X
		d)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			
		e)	Ressort manquant.		X	X
		f)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			
		g)	Modification présentant un risque ³ .		X	X
		h)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			
5.3.2 Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X	X	
		b)	Amortisseur mal fixé.			
		c)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		d)	Amortisseur manquant.			
5.3. Tubes de poussée,	Contrôle visuel avec	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	

jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	b)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
		d)	Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		e)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		f)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3. Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
		b)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		d)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
5.3. 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.		X	
		c)	Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		d)	Fuite audible dans le système.		X	
		e)	Modification présentant un risque.		X	

6.

CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1.

Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
		b)	Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		c)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
		d)	Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X
		e)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	

		f)	Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	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.		X	
		c)	Risque pour la santé des passagers.			X
6.1. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, 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.		X	
		c)	Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		d)	Conduites abrasées.	X		
		e)	Conduites endommagées.		X	
		f)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		g)	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
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
		b)	Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
		c)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	
6.1. Support de la 5. roue	Contrôle visuel.	a)	Support dans un état inacceptable.	X		
		b)	Support fêlé ou mal fixé.		X	

secours (le cas échéant)		c)	Roue de secours mal attachée au support.		X	
		d)	Très grand risque de chute.			X
6.1. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	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	
		b)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		c)	Usure excessive d'un élément.		X	
		d)	Limite d'usure dépassée.			X
		e)	Mauvaise fixation.		X	
		f)	Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			X
		g)	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		h)	Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		i)	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X		
		j)	Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		k)	Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires).		X	
		l)	Modification présentant un risque ³ (pièces principales).			X
		m)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7 Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
		b)	Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		c)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
		d)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	

		f)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g)	Raccords flexibles détériorés.		X	
		h)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		i)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		j)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
		k)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		l)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		m)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		n)	Modification illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel.	a)	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
		b)	Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1 Performance 9 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.		X	
		b)	Risque de chute.			X
		c)	Montant mal fixé.		X	
		d)	Stabilité altérée.			X
		e)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
		f)	Risque pour la santé des passagers.			X
		g)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		h)	Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X

6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X	
		b)	Stabilité altérée.			X
		c)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		d)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
		e)	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
		f)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
		g)	Stabilité altérée.			X
6.2. Porte et poignées de portes	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).		X	
		c)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		d)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		e)	Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité insuffisante.			X
6.2. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
		b)	Siège mal fixé.			X
		c)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		d)	Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6 Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		

Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.	X	
		b)	Stabilité réduite.		X
		c)	Ancrage desserré.	X	
7.1. 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	
		c)	Coupure ou signes de distension.	X	
		d)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .	X	
		e)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.	X	
		f)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.	X	
7.1. 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. 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)	Coussin gonflable manifestement inopérant.	X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X	
7.1. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de	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	

	l'interface électronique.					
7.2 Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a)	Manquant.		X	
		b)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
		c)	Si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).		X	
7. Serrures et 3. dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b)	Défectueux.		X	
		c)	Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X
7. Triangle de 4. signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou incomplet.	X		
		b)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
7. Trousse de 5. secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.		Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7. Cales de roues 6. (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel.		Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7. Avertisseur 7. sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ne fonctionne pas correctement.	X		
		b)	Totalement inopérant.		X	
		c)	Commande mal fixée.	X		
		d)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
		e)	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		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 .	X		
		b)	Manquant (si exigé).		X	
		c)	Fonctionnement altéré.	X		
		d)	Totalement inopérant.		X	
		e)	Éclairage insuffisant.	X		
		f)	Totalement dépourvu d'éclairage.		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 illisible, non conforme ou périmée		X	

		e)	Plaque d'installation manquante ou périmée depuis plus de deux semaines			X
		f)	Altération ou manipulation évidente			X
		g)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.			X
7.1 Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Scellés défectueux		X	
		b)	Plaque manquante ou illisible.		X	
		c)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage		X	
7.1 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	
7.1 Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) ²	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	
8.						
NUISANCES						
8.1.						
Bruit						
8.1 Système de suppression du bruit (+ E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de	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		X	

	bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).		ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.			
		c)	Très grand risque de chute.			X
8.2.						
Émissions à l'échappement						
8.2.1						
Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1 Équipement	Contrôle	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, ou manifestement défectueux.		X	
1. s de	visuel.	b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
réduction des émissions à l'échappement		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
8.2.1 Émissions gazeuses (E)	— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (?):	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour	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		X	

	l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu 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 critères.		— 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 exigences ¹ .			
		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	
		e)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	
	— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾ : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences					

	applicables ¹ Mesures non applicables aux moteurs à deux temps. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.2.2.					
Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2 Équipement 1. de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X
		d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.		X
8.2.2 Opacité 2. Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (⁷): 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		Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ .		
		a)	L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X

	<p>au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentatio</p>				
--	--	--	--	--	--

	n), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) ¹ .				
	<p>Mise en condition du véhicule :</p> <p>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.</p>	<p>b)</p> <p>Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ¹ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m⁻¹, <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences ¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>ou</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p>		X	
	<p>2 Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>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</p>	<p>c)</p>		X	

	<p>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 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 fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii le système) d'échappement doit</p>			
--	---	--	--	--

	être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.				
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>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 dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>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</p>	d) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

	<p>la pompe d'injection.</p> <p>3À 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</p>				
--	---	--	--	--	--

	catégories M ₂ , M ₃ , N ₂ ou N ₃ .				
	<p>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.</p> <p>5 Pour éviter des essais inutiles, les États membres</p>				

	<p>peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans 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.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>				
--	---	--	--	--	--

8.4.

Autres points liés à l'environnement

8.4. Pertes de 1. liquides		a) 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	
		b) Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9.					
CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃					
9.1.					
Portes					
9.1. Portes 1. d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état.	X		
		Risque de blessures.		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
	d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
9.1. Issues 2. secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible.	X		
		c) Signalisation des issues de secours manquante.		X	
		d) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		e) Accès bloqué.		X	
9. Système de 2. désembuage et de dégivrage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X		
		b) Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		c) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		d) Risque pour la santé des passagers.			X
		e) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9. Système de 3. ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		b) Risque pour la santé des passagers.		X	
		c) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	

		d)	Risque pour la santé des passagers.			X
9.4.						
Sièges						
9.4. Sièges de 1. passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	a)	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		b)	Issue de secours obstruée.		X	
9.4. Siège du 2. conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X		
		b)	Champ de vision réduit.		X	
		c)	Protection du conducteur mal fixée.	X		
		d)	Risque de blessures.		X	
9. Dispositifs 5. d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Dispositifs défectueux.	X		
		b)	Totalement inopérants.		X	
9. Couloirs, 6. emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation du plancher.		X	
		b)	Stabilité altérée.			X
		c)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X		
		d)	Mal fixées ou inutilisables.		X	
9. Escaliers 7. et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Mauvais état.	X		
		b)	Endommagés.		X	
		c)	Stabilité altérée.			X
		d)	Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9. Système de 8. communication avec les voyageurs (X) ²	Conformité aux exigences 1.	a)	Système défectueux.	X		
		b)	Totalement inopérant.		X	
9.9. Notices (X) ²	Contrôle visuel.	a)	Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b)	Informations erronées.		X	
9.10.						

Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.		X	
9.10.Équipement 2. s de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ²					
9.11.Portes, 1. rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		b) Sécurité compromise.		X	
		c) Mauvais état.	X		
		d) Stabilité altérée; risque de blessures.		X	
		e) Commande(s) défectueuse(s).	X		
		f) Sécurité compromise.		X	
		g) Avertisseur(s) défectueux.	X		
		h) Totalement inopérant(s).		X	
9.11.Système de 2. retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		b) Sécurité compromise.		X	
		c) Mauvais état.	X		
		d) Stabilité altérée; risque de blessures.		X	
		e) Commande(s) défectueuse(s).	X		
		Sécurité compromise.		X	
9.11.Équipements 3. de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle et visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	

(1) Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.

(2) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

(3) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

⁽⁴⁾ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.

⁽⁷⁾ Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

⁽⁸⁾ Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽¹⁰⁾ Réceptionné 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; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

⁽¹¹⁾ Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 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 nationale du pays 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 à 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.

E Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du(date)
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique
ou à l'étranger.

Namur, le...(date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président



Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE

Annexe 2. Liste et méthode de contrôle relative à l'arrimage

1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- a. Défaillance mineure : il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- b. Défaillance majeure : il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- c. Défaillance critique : il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle est classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

2. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct et en quantité suffisante à des mesures propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

3. Appréciation des défaillances

Le tableau indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite au point 1, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières en fonction de la nature du chargement et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

Si l'opération de transport relève du champ d'application de la directive 95/50/CE du Conseil ⁽¹⁾, des exigences plus spécifiques peuvent s'appliquer.

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation du contrôleur		
B	Une ou plusieurs unités de charge n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation du contrôleur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation du contrôleur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation du contrôleur		
E	La plateforme de chargement du véhicule n'est pas propre	À l'appréciation du contrôleur		
10.	Adéquation du véhicule			
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
	b)Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de plate-forme de chargement			x
10.1.2.	a) Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b)Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	a)Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b)Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.2.2.	a)Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b)Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.3.	a)Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
	b)Pièce fissurée.			x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	a)Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b)Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x

10.3. 2.	a)Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b)Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4. 1.	a)Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
	b)Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.			x
10.4. 2.	a)Résistance insuffisante ou conception déficiente.		x	
	b)Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5. 1.	a)Mauvais état ou conception déficiente.		x	
	b)Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.5. 2.	a)Nombre insuffisant.		x	
	b)Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6. 1.	a) En mauvais état, endommagées.		x	
	b) Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.			x
10.6. 2.	a) Pas adaptées au chargement transporté.		x	
	b) Manquantes.			x
10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7. 1.	a) En mauvais état, endommagées.		x	
	b) Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.			x
10.7. 2.	a) Limite de charge insuffisante.		x	
	b) Incapable de résister au chargement.			x
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1. 1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1. 1.1.	a)Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	b)Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1. 1.2.	a)Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	

	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.1.3.	a) Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	a) Ancrage au véhicule inadapté.	x		
	b) Ancrage insuffisant.		x	
	c) Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			x
20.1.2.2.	a) Fixation inadaptée.	x		
	b) Fixation insuffisante.		x	
	c) Totalement dénuée d'efficacité.			x
20.1.2.3.	a) Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		x	
	b) Équipement de fixation totalement inadéquat.			x
20.1.2.4.	a) Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.		x	
	b) La méthode choisie est totalement inadéquate.			x
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	a) État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	x		
	b) Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	c) Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.1.3.2.	a) Résistance insuffisante des filets et des bâches.		x	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.3.	a) Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		x	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.4.	a) Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		x	
	b) Totalement inadéquat.			x
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	a) Mauvaise adéquation de la séparation et du remplissage.		x	
	b) Séparation ou espaces libres trop importants.			x

20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
20.2.1.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	a)Mauvaise adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		x	
	b)Dispositif totalement inadéquat.			x
20.3.2.	a)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	x		
	b)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		x	
20.3.3.	a)Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	b)Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.3.4.	a)Treuils mal employés.		x	
	b)Treuils défectueux.			x
20.3.5.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).		x	
	b)Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			x
20.3.6.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		x	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglis, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	a)Équipement utilisé inadéquatement	x		
	b)Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		x	
	c)Équipement utilisé totalement inadéquat.			x
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	a)Produits en vrac non recouverts		x	
	b)Constituant un danger pour la			x

	circulation.			
20.5.	a) Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		x	
2.	b) Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.5.	a) Produits légers non recouverts.		x	
3.	b) Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			x
20.6.	a) Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
2.	b) Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
30.	Chargement sans aucun arrimage	-	-	x

(1) Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35).

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du(date) relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le...(date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre Président



Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE

Annexe 3. Rapport de contrôle technique routier approfondi

COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION PAR NIVEAU DE RISQUE

Le système de classification par niveau de risque constitue la base d'une sélection fine des véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en ce qui concerne l'entretien des véhicules et le respect des exigences techniques. Il prend en considération les résultats tant des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

Le système de classification par niveau de risque se fonde sur les paramètres suivants pour déterminer le niveau de risque que présente une entreprise concernée :

- nombre de défaillances,
- gravité des défaillances,
- nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires,
- facteur temps.

1. Les défaillances sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants :

- = Défaillance critique = 40,
- = Défaillance majeure = 10,
- = Défaillance mineure = 1.

2. On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défaillances) plus « anciens » par rapport aux résultats (défaillances) plus « récents » :

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3,
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2,
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3. La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes :

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle :

RR = niveau de risque global

D_{Yi} = nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3

$D_{Y1} = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ pour l'année 1

Le Ministre-Président



Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,



Valérie DE BUE

#... =nombre de ...

DD =défaillances critiques

MaD=défaillances majeures

MiD =défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle :

AR =niveau de risque annuel

#... =nombre de ...

DD =défaillances critiques

MaD=défaillances majeures

MiD =défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires)

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque est effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées :

- < 30 % risque faible
- 30 %-80 % risque moyen
- > 80 % risque élevé

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du(date)
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique
ou à l'étranger.

Namur, le...(date).

Pour le Gouvernement :

RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER APPROFONDI COMPORTANT UNE LISTE DE POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE

(recto)

1. Lieu du contrôle technique routier
2. Date
3. Heure
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule utilitaire
5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV)

6. Catégorie de véhicule

- | | |
|--|--------------------------|
| a) N ₂ ^(a) (3,5 à 12 t) | ☐ |
| b) N ₃ ^(a) (plus de 12 t) | ☐ |
| c) O ₃ ^(a) (3,5 à 10 t) | ☐ |
| d) O ₄ ^(a) (plus de 10 t) | ☐ |
| e) M ₂ ^(a) [^(b) 9 sièges ^(b) à 5 t] | ☐ |
| f) M ₃ ^(a) [^(b) 9 sièges ^(b) plus de 5 t] | ☐ |
| g) T>40 km/h | ☐ |
| h) NI | ☐ |

(veuillez préciser)

7. Kilométrage au moment du contrôle.....

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

b) Numéro de la licence communautaire ^(c) [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no 1073/2009]

9. Conducteur

10. Liste de contrôle

	Vérifié ^(d)	Défaut ^(e)
0) Identification ^(f)	☐	☐
1) Équipement de freinage ^(f)	☐	☐
2) Direction ^(f)	☐	☐
3) Visibilité ^(f)	☐	☐
4) Équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	☐	☐
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension ^(f)	☐	☐
6) Châssis et accessoires du châssis ^(f)	☐	☐
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse ^(f)	☐	☐
8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile ^(f)	☐	☐
9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ ^(f)	☐	☐
10) Arrimage du chargement ^(f)	☐	☐
11. Résultats du contrôle		
Conforme		☐
Défectueux		☐

Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques,

ou restriction à son utilisation



12. Divers/remarques :

13. Autorité/contrôleur ayant effectué le contrôle

Signature

Le contrôleur L'agent qualifié

Conducteur

.....

.....

Notes :

(a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/XXXX relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).

(c) Si disponible.

(d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe 1^{ère} ou 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/XXXX relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.

(e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.

(f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes 1^{ère} et 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/XXXX relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(verso)

**0. IDENTIFICATION
DU VÉHICULE**

0.1. Plaques
d'immatriculation

0.2. Numéro
d'identification du
véhicule (NIV)/numéro du
châssis/numéro de série

**1. ÉQUIPEMENTS DE
FREINAGE**

1.1. État mécanique et
fonctionnement

1.1.1. Pivot de la pédale de
frein de service

1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs

1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse

1.1.5. Robinet de freinage à main

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique

1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)

1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression

1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)

1.1.11. Conduites rigides des freins

1.1.12. Flexibles des freins

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins

1.1.14. Tambours de freins, disques de freins

1.1.15. Câbles de freins, timonerie

1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)

1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge

1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs

1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)

1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque

1.1.21. Système de freinage complet

1.1.22. Prises d'essai

1.1.23. Frein à inertie

1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1. Performance

1.2.2. Efficacité

1.3. Performance et efficacité du frein de secours

1.3.1. Performance

1.3.2. Efficacité

1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performance

1.4.2. Efficacité

1.5. Performance du système de freinage d'endurance

1.6. Dispositif antiblocage

1.7. Système de freinage électronique (EBS)

1.8. Liquide de frein

2. DIRECTION

2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction

2.1.2. Fixation du boîtier de direction

2.1.3. État de la timonerie de direction

2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction

2.1.5. Direction assistée

2.2. Volant, colonne et guidon

2.2.1. État du volant de direction

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction

2.3. Jeu dans la direction

2.4. Réglage de la géométrie

2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque

2.6. Direction assistée électronique (EPS)

3. VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision

3.2. État des vitrages

3.3. Rétroviseurs

3.4. Essuie-glace

3.5. Lave-glace du pare-brise

3.6. Système de désembuage

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares

4.1.1. État et fonctionnement

4.1.2. Orientation

4.1.3. Commutation

4.1.4. Conformité aux exigences

4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison

4.1.6. Lave-phares

4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour

4.2.1. État et fonctionnement

4.2.2. Commutation

4.2.3. Conformité aux exigences

4.3. Feux stop

4.3.1. État et fonctionnement

4.3.2. Commutation

4.3.3. Conformité aux exigences

4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1. État et fonctionnement

4.4.2. Commutation

4.4.3. Conformité aux exigences

4.4.4. Fréquence de clignotement

4.5. Feux de brouillard avant et arrière

4.5.1. État et fonctionnement

4.5.2. Orientation

4.5.3. Commutation

4.5.4. Conformité aux exigences

4.6. Feu de marche arrière

4.6.1. État et fonctionnement

4.6.2. Conformité aux exigences

4.6.3. Commutation

4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière

4.7.1. État et fonctionnement

4.7.2. Conformité aux exigences

4.8. Catadioptres, marquages signalétiques et plaques réflectrices arrière

4.8.1. État

4.8.2. Conformité aux exigences

4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9.1. État et fonctionnement

4.9.2. Conformité aux exigences

4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque

4.11. Câblage électrique

4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires

4.13. Batterie

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux

5.1.2. Porte-fusées

5.1.3. Roulements de roues

5.2. Roues et pneus

5.2.1. Moyeu de roue

5.2.2. Roues

5.2.3. Pneumatiques

5.3. Suspension

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs

5.3.2. Amortisseurs

5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension

5.3.4. Points de suspension

5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général

6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux

6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)

6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement

6.1.5. Support de la roue de secours

6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

6.1.7. Transmission

6.1.8. Supports de moteur

6.1.9. Performances du moteur

6.2. Cabine et carrosserie

6.2.1. État

6.2.2. Fixation

6.2.3. Porte et poignées de portes

6.2.4. Plancher

6.2.5. Siège du conducteur

6.2.6. Autres sièges

6.2.7. Commandes de conduite

6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine

6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs

6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

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

7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches

7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité

7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité

7.1.5. Airbag

7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)

7.2. Extincteur

7.3. Serrures et dispositif antivol

7.4. Triangle de signalisation

7.5. Trousses de secours

7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)

7.7. Avertisseur sonore

7.8. Tachymètre

7.9. Tachygraphe

7.10. Limiteur de vitesse

7.11. Compteur kilométrique

7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES

8.1. Système de suppression du bruit

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.1.2. Émissions gazeuses

8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.2.2. Opacité

8.4. Autres points liés à l'environnement

8.4.1. Pertes de liquides

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

9.1.2. Issues de secours

9.2. Système de désembuage et de dégivrage

9.3. Système de ventilation et de chauffage

9.4. Sièges

9.4.1. Sièges passagers

9.4.2. Siège du conducteur

9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours

9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout

9.7. Escaliers et marches

9.8. Système de communication avec les voyageurs

9.9. Notices

9.10. Exigences concernant le transport d'enfants

9.10.1. Portes

9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs

9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant

9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du(date)
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique
ou à l'étranger.

Namur, le...(date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Valérie' followed by a stylized surname.

Valérie DE BUE