

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/31050]

27 AVRIL 2018. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

Le Gouvernement flamand,

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, article 1^{er}, modifié en dernier lieu par le décret du 8 juillet 2016, et article 2, § 2, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 ;

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

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

Vu 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 ;

Vu l'arrêté royal du 28 avril 2011 établissant le montant et les modalités de paiement des redevances à percevoir en matière de réception des véhicules à moteur ;

Vu l'avis de la Commission flamande « administration-industrie » rendu le 25 janvier 2018 ;

Vu l'accord du ministre flamand ayant le budget dans ses attributions, donné le mardi 6 mars 2018 ;

Vu l'avis 63.147/3 du Conseil d'État, rendu le lundi 9 avril 2018, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur proposition du ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — *Disposition générale*

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

CHAPITRE 2. — *Modifications de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité*

Art. 2. À l'article 1, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les voitures, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité doivent satisfaire, modifié par les arrêtés royaux des 14 avril 2009, 17 juin 2013, 10 juillet 2013 et 18 octobre 2013 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, un point 124^o à 127^o sont ajoutés, libellés comme suit :

« 124^o défaillances : les défauts techniques ou autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

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

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

127^o défaillances critiques : les défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. ».

Art. 3. À l'article 2, § 2, 7^o, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 juin 2013 et modifié par l'arrêté royal du 28 mars 2014, la phrase « Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous une plaque d'immatriculation visée à l'article 4, § 2 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, sont uniquement soumis aux dispositions des articles 10 § 4, point 1, alinéa premier, 23 §§ 1, 3, 4, 5, 6 et 7, 23sexies § 1^{er}, 1^o, 3^o et 6^o, et § 2, 25, 26, 42, 45 § 1^{er}, 1^o et 3^o, 47 § 1^{er}, point 1, alinéa 1^{er}, 54, § 1^{er}, 1^o et 3^o, 70 § 2 et 80 du présent arrêté. » est remplacée par la phrase « Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous une plaque d'immatriculation mentionnée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, sont uniquement soumis à l'article 10, § 4, point 1, alinéa 1^{er}, article 23, article 23bis § 1, § 2, § 4 et § 5, article 23ter à 23octies, article 23novies § 1^{er}, § 3 et § 4, article 23decies à 26, article 42, 45, § 1^{er}, 1^o et 3^o, l'article 47, § 1^{er}, point 1, alinéa 1^{er}, article 54, § 1^{er}, 1^o et 3^o, l'article 70, § 2 et à l'article 80 du présent arrêté. ».

Art. 4. Les modifications suivantes sont apportées à l'article 23 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 :

1^o au paragraphe 2, le membre de phrase « point B.1 » est remplacé par le membre de phrase « point C.1 » ;

2^o au paragraphe 7, 2^o les mots « Union européenne » sont remplacés par les mots « Espace économique européen ».

Art. 5. À l'article 23ter du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du mardi 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 20 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1^o au paragraphe 2, sont ajoutés un point 7^o et un point 8^o, libellés comme suit :

« 7^o les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7^o, du présent arrêté, mis en circulation depuis trente à vingt-cinq ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, soumis à l'inspection avant leur mise en circulation sous l'une des plaques d'immatriculation, visée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, et ensuite tous les deux ans ;

8^o les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7^o, du présent arrêté, mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, soumis à l'inspection avant leur mise en circulation sous l'une des plaques d'immatriculation, visée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, et ensuite tous les cinq ans. » ;

2° il est ajouté un paragraphe 6, libellé comme suit :

« § 6. Les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, mis en circulation depuis moins de trente ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, avant le jour en 2019 auquel ils sont mis en circulation depuis respectivement vingt-six, vingt-sept, vingt-huit ou vingt-neuf ans sont proposés pour contrôle périodique.

Les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, mis en circulation depuis au moins trente ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, avant le jour en 2020 auquel ils sont mis en circulation depuis trente ans ou plus sont proposés pour contrôle périodique.

Les véhicules dans le présent paragraphe sont réputés mis en circulation à la date de la première inscription du véhicule en Belgique ou à l'étranger, ou à la date présumée de la première mise en service au cas où celle-ci diffère de la date de première inscription. ».

Art. 6. À l'article 23*quater*, § 4, du même décret, inséré par l'arrêté royal 17 mars 2003, les mots « Union européenne » sont remplacés par les mots « Espace économique européen ».

Art. 7. À l'article 23*quinquies*, alinéa 1^{er}, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2003, le membre de phrase « § 2, 7° et 8° » est inséré entre le membre de phrase « les articles 23^{ter}, § 1, 4° à 7° » et le membre de phrase « 23^{sexies} § 1, 5° ».

Art. 8. À l'article 23^{sexies} § 4, 3° du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 6 septembre 2013 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° les termes « Union européenne » sont remplacés par le segment de phrase « Espace économique européen » ;

2° le membre de phrase « Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques » est remplacé par le membre de phrase « Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ».

Art. 9. À l'article 23^{octies}, § 1, 3° du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2003, le terme « fédéral » est abrogé.

Art. 10. À l'article 23^{novies} du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du mardi 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Un certificat de contrôle est remis après chaque contrôle complet ou partiel, sauf en cas de contrôle visuel du véhicule qui donne lieu à la délivrance du document « Contrôle visuel du véhicule ». Le certificat mentionne au moins :

1° le numéro d'identification du véhicule (NIV ou numéro de châssis) ;

2° le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule et le symbole du pays d'immatriculation ;

3° le lieu et la date du contrôle ;

4° le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle (si disponible) ;

5° la classe du véhicule (si disponible) ;

6° les déficiences constatées et leur catégorie ;

7° le résultat du contrôle technique ;

8° la date d'expiration du certificat actuel ;

9° le nom de l'organisme de contrôle agréé et la signature ou l'identification du contrôleur qui a effectué le contrôle ;

10° les autres informations suivantes :

a) pour les minibus et les taxis, le nombre de places assises outre le siège conducteur ;

b) des données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires ;

c) certaines informations utiles pour les visites ultérieures. » ;

2° il est ajouté un paragraphe 4, libellé comme suit :

« § 4. Un certificat de contrôle valide délivré dans un État membre de l'Espace économique européen pour un véhicule enregistré dans cet État membre démontrant que le véhicule avec bonne conséquence a subi un contrôle technique tel que visé dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, est agréé dans la Région flamande, indépendamment d'éventuelles différences dans les intervalles de fréquence des contrôles techniques périodiques, visé à l'article 23^{ter} du présent arrêté.

Si un véhicule déjà enregistré dans un autre État membre de l'Espace économique européen est à nouveau inscrit dans la Région flamande au nom du même titulaire, le certificat de contrôle qui a été remis par cet autre État membre, agréé dans la Région flamande, à la condition que le certificat de contrôle soit encore valable en ce qui concerne les intervalles de fréquence des contrôles techniques périodiques, visé à l'article 23^{ter}.

En cas de doute sur la validité du certificat de contrôle, la validité peut être vérifiée avant d'agréer le certificat de contrôle. ».

Art. 11. À l'article 23^{decies} du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par les arrêtés royaux du 17 mars 2003, 26 avril 2006 et 1^{er} juin 2011, et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, le paragraphe 1 à 4 est remplacé par le texte suivant :

« § 1. La durée de validité du certificat de contrôle est égale à la période entre la date de l'inspection et la date prévue pour le prochain contrôle périodique, visée à l'article 23^{ter}, s'il est constaté lors du contrôle que :

1° le véhicule ne présente pas de défauts ;

2° le véhicule présente de légers défauts.

§ 2. La durée de validité du certificat de contrôle s'élève à trois mois si, indépendamment des éventuels manquements tels que visés au paragraphe 1^{er}, certains manquements ou certaines formes de non-respect, déterminé par l'instance flamande compétente, sont constatés.

§ 3. La durée de validité du certificat de contrôle est de quinze jours si le véhicule présente de grands défauts.

§ 4. Le certificat de contrôle est sans validité si le véhicule présente des défauts dangereux.

Dans le cas visé au premier alinéa, la mention « INTERDIT À LA CIRCULATION » est apposée sur le certificat de contrôle.

Art. 12. À l'article 23*undecies* du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les montants visés au paragraphe 1^{er}, sont automatiquement adaptés chaque année au 1^{er} janvier à l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est arrondi à la décimale inférieure.

L'indice de base est celui du mois de novembre 2009. »;

2° au paragraphe 3, les phrases « La force majeure peut notamment couvrir la présentation tardive en cas de non envoi de la convocation à présenter le véhicule au contrôle technique. À cet égard, le Département vérifie auprès des organismes de contrôle technique si la convocation n'a pas été envoyée. » sont abrogées.

Art. 13. L'annexe 15 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et remplacée par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, et modifiée par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 1^{re} au présent arrêté.

Art. 14. L'annexe 41 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 1 juin 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, et modifiée par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 2 au présent arrêté.

CHAPITRE 3. — *Modifications de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les vélomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques doivent satisfaire*

Art. 15. Dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les vélomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques doivent satisfaire, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, il est inséré un article 7*bis*, libellé comme suit :

« Art. 7*bis*. Les services techniques

§ 1. Le ministre flamand agréé les services techniques.

Pour être agréé comme service technique, il convient de répondre aux conditions suivantes :

1° s'il l'exécute des essais dans ses propre locaux, il dispose des structures adaptées, à savoir des locaux et du matériel adaptés ;

2° il dispose de suffisamment de personnel technique pour les activités à accomplir et assurer la continuité de celles-ci ;

3° il dispose du personnel avec les compétences et connaissances techniques spécifiques pour les activités requises. Il dispose de la formation, des aptitudes et des connaissances et a suffisamment d'expérience professionnelle dans les activités techniques concernées. Il se tient au courant des développements les plus récents concernant les réglementations en vigueur ;

4° il remplit :

a) les conditions visées au chapitre XVI du règlement ;

b) les obligations et les prescriptions visées au chapitre III du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

c) les normes de prestation et la procédure d'évaluation des aptitudes des services techniques, visées à l'annexe II, point C du règlement, et à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

5° il s'engage à communiquer immédiatement à l'instance de contrôle toute modification qui se présente après l'octroi de l'agrément et des rapports intermédiaires d'évaluation ;

6° il fournit aux membres du personnel de l'instance de contrôle l'accès aux documents et aux locaux en vue de procéder au contrôle des capacités avec lesquelles les services techniques exercent les activités.

§ 2. Les aptitudes des services techniques sont évaluées conformément aux prescriptions visées au chapitre XVI du règlement, et conformément à la procédure visée à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

§ 3. La demande d'agrément est introduite auprès de l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques.

La demande doit être accompagnée des pièces et documents suivants :

1° les pièces dont il ressort que les conditions visées au paragraphe 1, alinéa 2 sont respectées ;

2° les documents contenant les données exigées par l'annexe 27, appendice 2, point 4.1, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

La demande est examinée par l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques. Cette enquête est basée sur un rapport d'évaluation et sur chaque visite sur place réputée nécessaire.

Si le service technique dans l'année suivant la date de l'introduction de la demande d'agrément n'a pas composé de dossier complet, l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques peut clôturer le dossier sans suite.

L'instance compétente pour l'évaluation des services techniques, communique au service technique que son dossier a été clôturé sans suite.

L'agrément est valable pour une période de cinq ans.

Le ministre flamand octroie chaque année un numéro d'agrément à chaque service technique agréé.

L'octroi de l'agrément est publié au *Moniteur belge*.

L'acte de notification précise pour quelles catégories d'activités et réglementations les services techniques ont été désignés.

§ 4. L'agrément peut être renouvelé.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de renouvellement de l'agrément.

La demande de renouvellement doit être introduite au plus tard six mois avant la date à laquelle la validité de l'agrément expire.

Le renouvellement de l'agrément est publié au *Moniteur belge*.

§ 5. Toute demande de l'extension de l'agrément d'un service technique est introduite conformément à la procédure visée au paragraphe 3.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de l'extension de l'agrément.

L'extension de l'agrément est publiée au *Moniteur belge*.

§ 6. Chaque service technique peut renoncer à tout moment à son agrément, partiellement ou totalement, moyennant un préavis de six mois, en notifiant la renonciation, par lettre recommandée, à l'autorité compétente en matière d'évaluation.

La renonciation de l'agrément est publiée au *Moniteur belge*.

§ 7. Si un service technique ne répond plus aux conditions d'agrément visées au paragraphe 1^{er}, deuxième alinéa, ou ne respecte pas ses obligations, le ministre flamand peut prendre des mesures correctives prévoyant, le cas échéant, la limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément.

La limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément sont publiés au *Moniteur belge*.

§ 8. L'article 1 de l'arrêté royal du 15 mai 2009 fixant le montant des indemnités à percevoir pour l'attribution, la rénovation et l'extension de l'agrément comme service technique pour l'approbation de véhicules et remorques et des systèmes, pièces et unités techniques destinés à de tels véhicules, est d'application aux indemnités dans le cadre de l'agrément des services techniques. ».

Art. 16. À l'annexe 9 du même arrêté royal, remplacé par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie I, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Les Masses															
--	-------------------------	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	-------------------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

» ;

2° dans la partie II, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions															
--	-------------------------	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	-------------------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

».

CHAPITRE 4. — *Modifications de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation*

Art. 17. À l'article 1^{er} 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, remplacé par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 et modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le point 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° le temps technique : le temps moyen théorique qui a été octroyé pour une prestation de contrôle technique et déterminé par le ministre ou son mandataire, conformément à l'article 5 ; ».

Art. 18. À l'article 3 du même arrêté, les mots « le territoire national » sont remplacés par les mots « le territoire de la Région flamande ».

Art. 19. À l'article 8 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1, troisième alinéa, la partie de phrase « point 4.1 » est remplacée par la partie de phrase « 5°, a) » ;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

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

1° Par organisme des dispositifs d'étalonnage pour :

- a) les freinomètres ;
- b) les dispositifs pour le contrôle des phares des véhicules automobiles ;
- c) les appareils de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel ;
- d) les analyseurs de gaz d'échappement ;

Le dispositif d'étalonnage mentionné dans ce point ne doit pas toujours être présent dans l'organisme, à condition qu'il soit acheminé par le fournisseur lorsqu'un étalonnage doit être effectué.

2° par station de contrôle :

- a) un détecteur de gaz GPL/GNL/GNC et un dispositif d'étalonnage ;
- b) une bascule ou un peseur d'essieux d'une capacité minimale de dix tonnes ;
- c) un compte-tours et un sonomètre ;
- d) un décéléromètre ;
- e) un cric mobile et chandelles ;
- f) deux pieds à coulisses ;
- g) deux doubles décimètres en acier ;
- h) un calibre pour le contrôle des accouplements de remorque et de semi-remorque ;
- i) un pied à coulisse télescopique ;
- j) un multimètre électronique ;
- k) un ensemble de poinçons alphanumériques ;
- l) un compresseur à air ;
- m) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ;

3° Par quatre lignes d'inspection un appareil de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel ;

4° Par trois lignes d'inspection :

- a) un freinomètre à rouleaux ;
- b) un dispositif pour le contrôle des phares des véhicules automobiles ;
- c) un analyseur de gaz d'échappement ;
- d) un ou plusieurs dispositifs pour le contrôle des suspensions des voitures et voitures mixtes ;

5° Par ligne d'inspection :

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

b) un dispositif pour la mesure de la profondeur d'un profil de pneu ;

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

7° un manomètre avec accessoires par freinomètre lourd ou universel ;

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

Art. 20. À l'article 10 du même arrêté, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 10 juillet 2015 et 20 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° au premier alinéa, il est inséré entre les mots « dépasse » et le mot « soit » le membre de phrase « et ce sur base d'horaires d'ouverture de 45 heures par semaine » ;

2° le premier alinéa est complété par la phrase suivante :

« Le temps technique des prestations effectuées sur les lignes de contrôle délocalisé attachées à une station ainsi que ces lignes sont à exclure du calcul de la charge de cette station. » ;

3° à l'alinéa 3, le membre de phrase « ; d'autre part, une nouvelle station ne peut pas comprendre plus de dix lignes » est abrogé.

Art. 21. À l'article 11, § 1^{er}, du même arrêté, est inséré entre le membre de phrase « missions, » et le mot « doivent », le membre de phrase « à l'exception de ceux utilisés dans le cadre du contrôle délocalisé ».

Art. 22. L'article 14 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 14. L'organisme dispose de personnel ayant les qualifications professionnelles qui figurent à l'annexe 2, point 1 à 3 inclus.

Avant de pouvoir effectuer des contrôles techniques périodiques, les contrôleurs ont :

1° suivi une période de stage ;

2° suivi une formation, satisfaisant aux conditions de l'annexe 2, point 4;

3° réussi les examens satisfaisants aux conditions de l'annexe 2, point 4.

L'organisme est responsable de la formation professionnelle initiale et continue de son personnel.

Le contenu et les modalités de ces formations, formations continues et examens sont approuvés par le Ministre ou son délégué.

La réussite des examens donne lieu à la délivrance d'un certificat de compétence dont le contenu minimum est défini à l'annexe 2, point 5. ».

Art. 23. À l'article 17 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, il est inséré avant l'alinéa 1^{er}, un alinéa libellé comme suit :

« L'organisme garantit l'objectivité et l'impartialité lors de l'exécution des contrôles techniques. ».

Art. 24. Dans le même arrêté, modifié pour la dernière fois par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, il est inséré un article 26/1, qui s'énonce comme suit :

« Art. 26/1. Au plus tard le 20 mai 2021, les institutions agréées pour le contrôle technique automobile communiquent par voie électronique au Département les informations mentionnées dans les certificats de contrôle remis par leurs soins. Le Département fixe les modalités à cet effet et détermine les formes dans lesquelles les informations doivent être établies et transmises au Département. ».

Art. 25. À l'article 29, alinéa 1^{er} du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « trente mille à trois cent mille francs » sont remplacés par la phrase « 1000 à 10.000 euros »;

2° au troisième alinéa, les mots « trois mille à trente mille francs » sont remplacés par les mots « 100 à 1000 euros ».

Art. 26. L'article 32 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 32. Les institutions suivantes qui, à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, effectuent le contrôle de véhicules mis en circulation, conformément aux règles qui jusqu'à cette date sont applicables, sont agréées sans devoir satisfaire à la condition requise à l'article 31, pour effectuer le contrôle des véhicules en circulation :

1° la S.A. "AUTO CONTROLE TECHNIQUE", en abrégé A.C.T., rue Colonel Bourg 118 à 1140 Schaerbeek ;

2° la SA "A.I.B.V.", boulevard Sylvain Dupuis 235, à 1070 Bruxelles ;

3° la S.A. "AUTOSECURITE S.A., BUREAU D'ETUDES ET DE CONTROLE EN VUE DE LA SECURITE ROUTIERE", en abrégé A.S., 1 avenue du Parc 33, 4800 Verviers;

4° la S.A. "AUTOVEILIGHEID", en abrégé A.V., Brusselsesteenweg 460 à 2800 Malines ;

5° la S.A. "Bureau voor Technische Controle", en abrégé BTC, Santvoortbeeklaan 34-36, 2100 Deurne;

6° la S.A. "Centrum voor Technische Automobielininspectie", en abrégé CTA, Ambachtenlaan 10, 3001 Heverlee-Haasrode;

7° la S.A. "KEURINGSBUREAU MOTORVOERTUIGEN", en abrégé K.M., Zandvoordestraat 442a, 8400 Oostende ;

8° la S.A. "LA SECURITE AUTOMOBILE", en abrégé S.A., rue de la Pastorale 60-66 à 1080 Molenbeek-Saint-Jean ;

9° la S.A. "STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT", en abrégé S.B.A.T., Poortakkerstraat 129, 9051 Sint-Denijs-Westrem."

Art. 27. À l'article 33/9 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est chaque fois remplacé par le terme « contrôleurs ».

Art. 28. À l'article 33/10 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est chaque fois remplacé par le terme « contrôleurs ».

Art. 29. À l'article 33/13 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est remplacé par le terme « contrôleurs ».

Art. 30. Dans le chapitre 3 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, la section 4, comprenant l'article 33/14, est abrogée.

Art. 31. Dans le même décret, il est inséré un chapitre 3/1, composé des articles 33/16 et rédigé comme suit :

« Chapitre 3/1. Contrôle

Art. 33/16. Les membres du personnel du Département désignés par le ministre veillent au respect du présent arrêté. ».

Art. 32. L'annexe 1^{re} au même arrêté est abrogée.

Art. 33. À l'annexe 2 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point 1, *b*), les mots « ou non universitaire supérieur » sont supprimés ;

2° au point 2, *a*), le mot « technique » et le membre de phrase « (spécialisation mécanique, électrique, électromécanique) » sont abrogés ;

3° au point 2, *a*), les mots « et si nécessaire participent à » sont abrogés ;

4° le point 2, *b*), est remplacé par ce qui suit :

« *b*) Des contrôleurs qui doivent disposer des qualifications professionnelles suivantes :

1) être porteurs au moins du diplôme de l'enseignement technique secondaire supérieur certifiant leur connaissance en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants :

1° mécanique ;

2° dynamique ;

3° dynamique des véhicules ;

4° moteurs à combustion ;

5° matériaux et transformation de matériaux ;

6° électronique ;

7° électricité ;

8° composants électroniques des véhicules ;

9° applications informatiques ;

2) justifier d'au moins trois ans d'expérience ou d'un niveau équivalent, tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés, dans les domaines mentionnés au point 2, *b*, 1), des véhicules routiers. » ;

5° au point 2, *c*) le terme « inspecteurs adjoints » est remplacé par le terme « contrôleurs adjoints » ;

6° au point 2, *c*), le terme « inspecteurs » est remplacé par le terme « contrôleurs ».

7° au point 2, *c*), le terme « inspecteur adjoint » est remplacé par le terme « contrôleur adjoint ».

8° un point 4 et un point 5 sont ajoutés, qui sont libellés comme suit :

« 4. Formation et examen : la formation et l'examen portent au moins sur les points suivants :

a) technique automobile :

1) système de freinage ;

2) systèmes de direction ;

3) champs de vision ;

4) installations et équipements d'éclairage, composants électroniques ;

5) essieux, roues et pneumatiques ;

6) châssis et carrosserie ;

7) nuisances et émissions ;

8) exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux ;

b) méthodes d'essai ;

c) appréciation des défaillances ;

- d) exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur réception ;
- e) exigences légales applicables concernant le contrôle technique ;
- f) dispositions administratives relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules ;
- g) applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.

5. Certificat de compétence professionnelle. Le certificat ou un document équivalent délivré à un contrôleur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes :

- a) identification du contrôleur : prénom, nom ;
- b) catégories de véhicules que le contrôleur est autorisé à contrôler ;
- c) nom de l'autorité qui délivre le certificat ;
- d) date de délivrance. ».

Art. 34. À l'annexe 3 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point 1.2.1, la phrase « Le tableau de la liste des heures par prestation se trouve à l'annexe 1. » est abrogée ;

2° le point 1.3.1.2 est remplacé par ce qui suit :

« 1.3.1.2. Nombre de personnel cadre (Ks).

Ks est obtenu à l'aide du tableau suivant :

Effectif total Ps	nombre de personnel cadre Ks	Répartition	
		Chef de station	Sous-chef de station
Ps < 8	1	0	1
8 ≤ Ps < 24	2	1	1
24 ≤ Ps < 40	3	1	2
40 ≤ Ps < 56	4	1	3
56 ≤ Ps	5	1	4

« ;

3° au point 3.1, le mot « inspecteur adjoint » est remplacé par le mot « contrôleur adjoint » ;

4° au point 3.2, le mot « inspecteur » est remplacé par le mot « contrôleur ».

Art. 35. L'annexe 5 du même arrêté est remplacée par l'annexe figurant en annexe 3 jointe au présent arrêté.

CHAPITRE 5. — Modifications de l'arrêté royal du 28 avril 2011 fixant le montant et le mode de paiement des indemnités à percevoir pour l'approbation des véhicules à moteur

Art. 36. À l'annexe de l'arrêté royal du 28 avril 2011 fixant le montant et le mode de paiement des indemnités à percevoir pour l'approbation des véhicules à moteur, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point I, c), 3°, la lettre « L » est remplacée par le membre de phrase « L3°, L4°, L5°, L6° et L7° »;

2° au point IV, 1°, le membre de phrase « introduites par des personnes invalides en vue de l'admission à la circulation des véhicules aménagés en fonction de leur invalidité pour leur usage personnel » est remplacé par les mots « demande d'approbation individuelle d'un véhicule adapté pour être dirigé par des personnes à mobilité réduite » ;

3° au point IV, le point 2° est abrogé.

CHAPITRE 6. — Dispositions finales

Art. 37. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018, à l'exception des chapitres 3 et 5, qui entrent en vigueur à la date de publication du décret au *Moniteur belge*.

Art. 38. Le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 27 avril 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,
de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,
B. WEYTS

Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

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

Annexe 15. Prescriptions minimum concernant le contenu des contrôles et méthodes de contrôle recommandées

A. GÉNÉRALITÉ

Dans la présente annexe, sont abordés les systèmes et éléments du véhicule qui doivent être contrôlés, ainsi que les méthodes de contrôle recommandées et les critères sur la base desquels il convient de déterminer si la situation du véhicule est acceptable.

Le contrôle doit au moins porter sur les points mentionnés au point C ci-dessous car ceux-ci concernent l'équipement du véhicule contrôlé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment du contrôle ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Département. Le Département doit avoir la conviction que les consignes de sécurité et environnementales sont respectées.

Tous les points énumérés doivent obligatoirement être contrôlés lors du contrôle périodique de véhicules, sauf les points marqués d'un X. Il s'agit des 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.

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.

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

B. CHAMP D'APPLICATION DU CONTRÔLE

Le contrôle contient au moins les éléments suivants :

0. Identification du véhicule ;
1. Équipement de freinage ;
2. Direction ;
3. Vue ;
4. Éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. Essieux, roues, pneus 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.

C. CONTENU DES CONTRÔLES ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le contrôle concerne au moins les points et l'utilisation des normes minimum et méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

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

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

Les points abordés lors des contrôles ainsi que les normes minimum et les méthodes qui sont appliquées, sont énumérés ci-dessous. Les « Motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Point	Méthode	Motifs de refus	Évaluation des défaillances		
			Minimale	Majeure	Critique

0.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation, si prévu par les exigences ¹	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux		X	

		données enregistrées.			
0.2. Identification /châssis/numéro de série du véhicule	Contrôle visuel.	a Manquant ou) introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspond pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des données imprécises.	X		

1.

ÉQUIPEMENT DE FREINAGE

1.1.

État mécanique et fonctionnement

1.1. Pivot du frein de service/frein à main	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 Pivot trop serré.)		X	
		b Usure fortement) avancée ou jeu.		X	
1.1. État et course de la pédale ou du levier de frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés	a Course trop) grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b La pédale de) frein ou le levier	X	X	

	d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	de frein à main ne se libère pas facilement. Mauvais fonctionnement			
		c Le caoutchouc antidérapant de la pédale de frein est manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1. Pompe à vide 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 du circuit de freinage séparé et de la soupape de surpression.	a) Pression ou vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger ») ; au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un		X	

		vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .			
		c La valve de protection à circuits multiples ou le clapet de décharge ne fonctionne pas.		X	
		d Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1. Robinet de freinage à main 5.	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. Usure excessive.	X	X	
		c Course trop) longue (réglage incorrect).		X	
		d Actionneur) manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e Mauvais) fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	

1.1 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. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b Pertes d'huile) trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c Manque de) fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d Fuite de liquide) hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électrique et pneumatique)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a Robinets ou) valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Manque de) fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c Étanchéité) insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X

		d Ne fonctionne) pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a Réservoir) légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c Manque de) fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Dispositif de) freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b Maître-cylindre) défectueux, mais frein toujours opérant.		X	X

		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			
		c Fixation) insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d Niveau) insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e Capuchon du) réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f Témoin du) liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		

1.1. Conduites 11. rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Risque imminent) de défaillance ou de rupture.			X
		b Manque) d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c Endommagemen) t ou corrosion excessive des conduites. Endommagemen t ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d Conduites mal) placées. Risques d'endommagem ent.	X	X	
1.1. Flexibles des 12. 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 Endommagemen) t, points de	X	X	

		<p>friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p> <p>Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</p>		
		<p>c Manque) d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage pneumatiques).</p> <p>Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).</p>		X X
		<p>d Gonflement) excessif des flexibles par mise sous pression.</p> <p>Câble altéré.</p>		X X
		<p>e Flexibles poreux.)</p>		X
1.1. 13.	Garnitures et plaquettes de frein	<p>a Usure excessive) des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale atteinte).</p> <p>Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de</p>		X X

		freins. (Marque minimale non visible).			
		b Garniture ou) plaquette souillée (huile, graisse, etc.). Performances de freinage réduites.		X	X
		c Garnitures ou) plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1. 14.	Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a Tambour ou) disque utilisé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.	X	X
			b Tambour ou) disque souillé (huile, graisse, etc.). Performances de freinage réduites	X	X
			c Absence de) tambour ou de disque.		X
			d Plateau mal fixé.)	X	

1.1. 15.	Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Câbles) endommagés, flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
			b Usure ou) corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
			c Défaut des) jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
			d Fixation des) câbles défectueuse.		X	
			e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
			f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1. 16.	Cylindres de frein (y	Contrôle visuel des éléments lors de	a Cylindre fissuré) ou endommagé.		X	X

compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	l'actionnement du système de freinage, si possible	Performances de freinage réduites.			
		b Étanchéité) insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c Défaut du) cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d Corrosion) excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f Capuchon) antipoussière endommagé.	X	X	

		Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.			
1.1. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Liaison) défectueuse.		X	
		b Mauvais réglage) de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante. (Si requise).			X
		e Plaque) signalétique manquante.	X		
		f Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1. 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. Systèmes de 19. freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif ou si requis)	Contrôle visuel.	a Mauvais) montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Système) manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1. Fonctionnement 20. 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. Système de 21. freinage complet	Contrôle visuel.	a D'autres) dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X

		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c Défaut de tout) élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d Modification) dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	X
1.1. Prises 22. d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b Endommagées.) Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1. Frein à 23. inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

1.2.

Performances et efficacité du frein de service

1.2. Performances 1.	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a Effort de) freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur		X	X
-------------------------	--	--	--	---	---

		une ou plusieurs roues.			
		<p>b L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.</p>		X	X
		c Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		d Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
		Ne donne pas au moins les valeurs		X	

<p>1.2. Efficacité 2.</p>	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si c'est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>minimales suivantes (1):</p> <p>1 Véhicules . immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Catégorie M₁: 58 % — Catégories M₂ et M₃: 50 % — Catégorie N₁ : 50 % — Catégories N₂ et N₃ : 50 % — Catégories O₂, O₃ et O₄: <ul style="list-style-type: none"> _ pour les semi-remorques : 45 % (2) _ pour les semi-remorques plateaux : 50 % 			
		<p>2 Véhicules . immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Catégories M₁, M₂ et M₃: 50 % (3) — catégorie N₁ : 45 % 		X	

		<ul style="list-style-type: none"> — Catégories N₂ et N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Catégories O₂, O₃ et O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 			
		<p>3 Autres catégories :</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble) :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Catégorie L1e: 42 % — Catégorie L2e, L6e : 40 % — Catégorie L3e: 50 % — Catégorie L4e: 46 % — Catégorie L5e, L7e : 44 % <p>Catégories L (freins arrière) :</p> <p>25 % de la masse totale du véhicule</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X

1.3.

Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)

1.3. Performance 1.	Si le système de freinage de secours est séparé	a Effort de freinage insuffisant sur		X	X
---------------------	---	--------------------------------------	--	---	---

	du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p>			
		<p>b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.</p>		X	X
		<p>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</p>		X	
1.3. Efficacité 2.	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X	X

		Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.			
--	--	--	--	--	--

1.4.

Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4. Performance 1.	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4. Efficacité 2.	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à	a Absence de) progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de		X	

freinage d'endurance	déterminer si le système fonctionne.	freinage sur échappement).			
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7 Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais		X	

		fonctionnement du système.			
		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

2.

DIRECTION

2.1.

État mécanique

2.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a Conduite dure.)		X	
		b Axe de secteur) tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c Usure excessive) de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d Mouvement) excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e Manque) d'étanchéité.	X	X	

		Formation de gouttes.			
2.1. Fixation du 2. boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1. État de la 3. timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur,	a Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	X

les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	Jeu excessif ou risque de dissociation.			
	b Usure excessive) des connexions. Risque très grave de détachement.		X	X
	c Fêlure ou) déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
	d Absence de) dispositifs de verrouillage.		X	
	e Désalignement) d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
	f Modification) présentant un risque ³ Fonctionnement affecté.		X	X
	g Capuchon) antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	

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

		e Éléments faussés) ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f Modification présentant un risque ³) Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

2.2.

Volant, colonne de direction

2.2. État du 1. volant	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne de direction et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du	a Le mouvement) relatif entre le volant et la colonne de direction dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b Absence de) dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X

	jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	c Fêlure ou) mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a Mouvement) excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b Mouvement) excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c Raccord souple) détérioré.		X	
		d Mauvaise) fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e Modification) présentant un risque ³			X
2.3 Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche,	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant)		X	X

	si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	ou non conforme aux exigences ¹ . Direction touchée.			
2.4 Parallélisme (X) ² .	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a Élément) légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b Jeu excessif.) Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X

		c Mauvaise) fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b Incohérence) entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X
		c L'assistance ne) fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

3.

VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs			X

		extérieurs non visibles.			
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		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		b) 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		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	

		Visibilité fortement affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b Miroir ou) dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.		X	
		c Champ de vision) nécessaire non couvert		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b Balai d'essuie-) glace défectueux.	X		

		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

4.

FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1.

Phares

4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement	X	X	

		défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.			
		c Mauvaise) fixation du feu.		X	
4.1. Orientation 2.	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a L'orientation) d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Commutation 3.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b Fonctionnement) du dispositif de		X	

		commande perturbé.			
		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		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	
4.		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, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a Dispositif) inopérant.		X	
5.		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c Le système) signale une défaillance via		X	

		l'interface électronique du véhicule.			
4.1. Lave-phares 6. (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	

4.2.

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

4.2. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source lumineuse légèrement défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X X	
		b Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

4.2. 3.	Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
			b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.3.

Feux stop

4.3. 1.	État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne	X	X	X
------------	------------------------	--	---	---	---	---

		<p>fonctionnent pas)</p> <p>Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p>			
		<p>b Glace) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).</p> <p>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p>	X	X	
		<p>c Mauvaise) fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>	X	X	
4.3. Commutation 2.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérant.</p>	X	X	X
		<p>b Fonctionnement) du dispositif de commande perturbé.</p>		X	

		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d Les fonctions du) voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3. 3.	Conformité avec les exigences ¹ Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.4.

Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4. 1.	État et fonctionnement Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source) lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b Glace) légèrement	X	X	

		défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalelement inopérant.	X	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 de 4. 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 et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source) lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X	X	
--------------------------------	--	--	---	---	--

		Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			
		b Glace) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5. Réglage (X) ² 2	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Dispositif inopérant.	X	X	
4.5. Conformité 4. avec les exigences ¹		a) Feu, couleur émise, position, intensité ou		X	

	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	marquage non conforme aux exigences ¹ .			
		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. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	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. Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse unique.	X	X	
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	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

4.8. État 1.	Contrôle visuel.	a Catadioptré) défectueux ou endommagé. Catadioptré touché.	X	X	
		b Mauvaise) fixation du catadioptré. Risque de chute.	X	X	

4.8.2.	Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	
--------	--	------------------	---	---	---	--

4.9.

Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9.1.	État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2.	Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non 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. Douille mal attachée.	X	X	
			b Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
			c Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne		X	X

		fonctionnent pas du tout.			
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b Câblage légèrement détérioré. Câblage gravement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de	X	X	X

		formation d'étincelles.			
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fixation d'un feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation : risque de court-circuit.	X	X	

		b Manque) d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c Coupe-circuit) défectueux (si exigé).		X	
		d Fusibles) défectueux (si exigés).		X	
		e Ventilation) inadéquate (si exigée).		X	

5.

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1.

Essieux

5.1. Essieux 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Essieu fêlé ou) déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance		X	X

		insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			
5.1. Porte-fusées 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a Fusée d'essieu) fracturée.			X
		b Usure excessive) du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c Mouvement) excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		d Jeu de la fusée) dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1. Roulements 3. de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.		X	X

	utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X
--	--	--	--	---	---

5.2.

Roues et pneus

5.2. Moyeu de 1. roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou) endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2. Roues 2.	Contrôle visuel des deux côtés de	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X

	chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	b Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.	X	X
		c Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.	X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.	X	
5.2. Pneumatiques 3. s	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-	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	X

	dessus d'une fosse.	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.			
		b Pneumatiques) de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d Pneumatique) gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	X

		La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise)	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	X	

5.3.

Suspension

5.3. Ressorts et 1. stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise) attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b Un élément de) ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c Ressort) manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.		X	X
5.3. Amortisseurs 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus	a Mauvaise) attache des amortisseurs au	X	X	

	d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.			
		b Amortisseur) endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3. 2.1	Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a Écart significatif) entre la droite et la gauche.	X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3. 3.	Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise) attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	X	X
		b Élément) endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X

		<p>c) Modification présentant un risque³.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.</p>		X	X
<p>5.3. Joints de suspension</p> <p>4.</p>	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p>	<p>a Usure excessive) du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.</p> <p>Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.</p>		X	X
		<p>b Capuchon) antipoussière gravement détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou cassé.</p>	X	X	
<p>5.3. Suspension</p> <p>5. pneumatique</p>	<p>Contrôle visuel</p>	<p>a Système) inutilisable.</p>			X
		<p>b Un élément est) endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</p>		X	X

		Fonctionnement du système gravement affecté.			
		c Fuite audible) dans le système.		X	

6.

CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1.

Châssis ou cadre et accessoires

6.1. État général 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Légère fêlure ou) déformation d'un longeron ou d'une traverse. Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c Corrosion) excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X

6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Mauvaise) fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1. Réservoir et 3. conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a Mauvaise) fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b Fuite de) carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c Conduites) abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d Mauvais) fonctionnement		X	

		du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).			
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1. 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. Chute probable de pièces ; fonctionnement		X	X

		gravement affecté.			
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	
6.1. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a Support dans un état inacceptable.	X		
		b Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c Mauvaise fixation. Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.		X	X

		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque ³ (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1. Transmission 7.	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X

		<p>b Usure excessive) des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroi es de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>e Arbre de) transmission endommagé ou déformé.</p>		X	
		<p>f Cage de) roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>g Capuchon) antipoussière gravement détérioré.</p>	X	X	

		Capuchon antipoussière manquant ou cassé.			
		h Modification) illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1. 9 Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Unité de) commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement		X	
		b Modification du) moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement			X

6.2.

Cabine et carrosserie

6.2. État 1.	Contrôle visuel	a Panneau ou) élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X

		<p>c Entrée de) fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>		X	X
		<p>d Modification) présentant un risque³</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.</p>		X	X
6.2. Fixation 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a Châssis ou) cabine mal fixé(e).</p> <p>Stabilité altérée.</p>		X	X
		<p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p>		X	
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine</p>		X	X

		sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X
6.2. Porte et 3. poignées de porte	Contrôle visuel.	a Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X	X	

		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.			
6.2. Plancher 4.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2. Siège du 5. conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du) siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2. Autres sièges 6.	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de	X	X	

		sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.			
6.2. Commandes 7. de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2. Marchepieds 8. pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a Marchepied ou) anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b Marchepied ou) anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2. Autres 9. équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a Fixation) défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Autres accessoires ou équipements non conformes aux exigences ¹ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	X	X	

		c Équipement) hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2. Garde-boue 10. (ailes), dispositifs antiprojection s	Contrôle visuel.	a Manquants, mal) fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conforme aux exigences ¹ . Pneus non suffisamment couverts.	X	X	
6.2. Standard 11	Contrôle visuel.	a Manquant, mal) fixé ou gravement rouillé.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		c Risque de se) déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X

6.1. Poignées et 12 repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal) fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	

7.

AUTRE MATÉRIEL

7.1.

Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1. Sûreté du 1. montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage) desserré.		X	
7.1. État des 2. ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de) sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de) sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		d) Boucle de) ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant		X	

		pas correctement.			
		e) 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) 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) manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Airbags) manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
5.		b) Le système signale une défaillance via l'interface			X

		électronique du véhicule.			
		c Airbag) manifestement inopérant.		X	
7.1. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2 Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Le dispositif) antivol ne fonctionne pas.	X		
		b Défectueux.) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a Manquant ou) incomplet.	X		
		b) Non conforme aux exigences ¹ .	X		

7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.6 Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Ne fonctionne) pas correctement. Totale­ment inopé­rant.	X	X	
		b Comman­de mal) fixée.	X		
		c) Non conforme aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confon­du avec celui des sirènes officielles.	X	X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonc­tion­ne­ment au cours d'un essai sur route, ou par des moyens élec­troni­ques.	a) Non réglé conformé­ment aux exigences ¹ . Manquant (si requis).	X	X	
		b Fonc­tion­ne­ment) altéré. Totale­ment inopé­rant.	X	X	
		c Éclairage) insuffisant. Totale­ment dépourvu d'éclairage.	X	X	

7. 9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non réglé conformément aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non réglé conformément aux exigences ¹ .		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	

		e Plaque) manquante ou illisible.		X	
		f La taille des) pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11	Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Manipulation) évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X
			b Manifestement) inopérant.		X
7.12	Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X
			b Câblage) endommagé.		X
			c Autres) composants manquants ou endommagés.		X
			d Commutateur) endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X

		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

8.

NUISANCES

8.1.

Nuisances sonores

8.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X

8.2.

Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

8.2. Équipements 1.1 de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites) susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

<p>8.2. Émissions 1.2 gazeuses</p>	<p>– Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 6 et Euro V(7) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur 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</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur,</p>	<p>X</p>	
--	--	--	----------	--

	<p>aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les 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 exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences¹ applicables.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent,</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au</p>	X		
--	--	--	---	--	--

		<p>ralenti : 0,5 %</p> <p>— moteur tournan t au ralenti accélér é : 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— moteur tournan t au ralenti : 0,3 % (7)</p> <p>— moteur tournan t au ralenti accélér é : 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatricula tion ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹</p>			
		<p>c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.</p>		X	

		d Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
--	--	--	--	---	--

8.2.2.

Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2. Opacité 2.2. Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	_ pour les 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 au point mort et pédale	a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

	<p>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>— pour les véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI⁽⁸⁾ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.2. Exigences concernant la				
--	---	--	--	--	--

	<p>mise en condition :</p> <p>i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure , ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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 être</p>				
--	--	--	--	--	--

	purgé par trois coups d'accélération à vide ou par une méthode équivalente.				
		<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences¹ 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, _ pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée 		X	

		dans les exigences ¹ : 1,5 m ⁻¹ (⁹) ou 0,7 m ⁻¹ (¹⁰)			
	<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,</p>				

	<p>de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃.</p> <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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5 Pour éviter des essais inutiles, les États membres 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>				
--	--	--	--	--	--

8.3.

Suppression des interférences électromagnétiques

Interférences radio (X) ²		Non conforme aux exigences ¹ .	X		
--------------------------------------	--	---	---	--	--

8.4.

Autres points liés à l'environnement

8.4. Pertes de 1. liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
-------------------------------	--	--	--	---	---

9.

CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M₂ ET M₃

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.) Risque de blessures.	X	X	
		c Commande) d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conforme aux exigences ¹ .	X	X	

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

9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement) défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X

9.4.

Sièges

9.4. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs) spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ¹ . Risque de blessures.	X	X	

9.5.	Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ . Totalement inopérant.	X	X	
9.6	Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a Mauvaise fixation du plancher. Stabilité altérée.		X	X
			b Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
			c) Non conforme aux exigences ¹ . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	
9.7	Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a Mauvais état. Endommagés. Stabilité altérée.	X	X	X
			b Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
			c) Non conforme aux exigences ¹ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8.	Système de communication avec les	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	

voyageurs (X) ²					
9.9 Inscriptions (X) ²	Contrôle visuel.	a Inscriptions) manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Informations erronées.	X	X	

9.10.

Exigences concernant le transport d'enfants. (X)²

9.10. Portes 1.	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences ¹ concerna nt cette forme de transport.		X	
9.10. Équipements 2 de signalisation et équipement s spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .	X		

9.11.

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

9.11. Portes, 1. rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a Ne fonctionne) pas correctement. Sécurité compromise.	X	X	
		b Mauvais état.) Stabilité altérée ; risque de blessures.	X	X	
		c Fonctionnement) défectueux.	X	X	

		Sécurité compromise.			
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totale­ment inopé­rant(s).	X	X	
		e) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
9.11. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a Ne fonctionne) pas correcte­ment. Sécurité compromise.	X	X	
		b Mauvais état.) Stabilité altérée ; risque de blessures.	X	X	
		c Fonctionnement) défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
9.11. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .		X	

9.12.

Autres équipements spéciaux (X)²

9.12. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b Installation) endommagée au		X	

		point que son utilisation est dangereuse.			
9.12. Installations 2. sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ¹ . Risque de blessures.	X	X	
9.12. Autres 3 dispositifs (par ex. les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences ¹ . Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

(¹) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

(²) 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1er janvier 2012.

(³) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui n'ont pas été réceptionnés avant le 1er 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 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(⁶) Exemple 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012.

(⁷) Réceptionnés conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 5 (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 conformément aux valeurs limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement ; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(¹⁰) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

¹ 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 exerce un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,

Ben WEYTS

Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

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

Annexe 41. Contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°

A. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule 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 ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Département. Le Département doit avoir la conviction que les consignes de sécurité et environnementales sont respectées.

Tous les points énumérés doivent être considérés comme obligatoires lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix. 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.

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.

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

B. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre au moins les points suivants :

0. Identification du véhicule ;
1. Équipement de freinage ;
2. direction ;
3. Visibilité ;
4. 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.

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

Le contrôle doit porter au moins sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes indiquées dans le tableau suivant.

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

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

Les points abordés lors des contrôles ainsi que les normes minimum et les méthodes qui sont appliquées, sont énumérés ci-dessous. Les « Motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Point	Méthode	Motifs de refus	Évaluation des défaillances		
			Minimale	Majeure	Critique

0.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	

0.2. Identification /châssis/numéro 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.

ÉQUIPEMENT DE FREINAGE

1.1.

État mécanique et fonctionnement

1.1. Pivots du frein de service ou du levier de frein à main	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 Pivots trop serrés.)		X	
		b Usure fortement avancée ou jeu.)		X	
1.1. État et course de la pédale ou du levier de frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de	a Course trop grande, réserve de course insuffisante.)		X	
		b La pédale de frein ou le levier de frein à main)	X	X	

	freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	ne se libère pas facilement. Mauvais fonctionnement.			
		c Caoutchouc de la) pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1. Pompe à vide 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 ou vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger ») ; au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement		X	

		sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .			
		c La valve de protection à circuits multiples ou le clapet de décharge ne fonctionne pas.		X	
		d Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1. Robinet de 5. freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b Manque de fiabilité de la commande de la		X	

		valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.			
		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. Usure excessive.	X	X	
		c Course trop) longue (réglage incorrect).		X	
		d Actionneur) manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e Mauvais) fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1. Valves de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de	a Valve) endommagée ou		X	X

(robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	l'actionnement du système de freinage	fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.			
		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. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1. Têtes 8. d'accouplement pour freins de remorque (électrique et pneumatique)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a Robinets ou) valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Manque de) fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c Étanchéité) insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d Ne fonctionne) pas correctement.		X	X

		Fonctionnement du frein affecté.			
1.1. Accumulateur 9. , réservoir de pression	Contrôle visuel.	a Réservoir) légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c Manque de) fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1. Dispositif de 10. freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a Dispositif de) freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b Maître-cylindre) défectueux, mais frein toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X

		<p>c Fixation) insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.</p> <p>Fixation insuffisante du maître-cylindre.</p>		X	X
		<p>d Niveau) insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.</p> <p>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.</p> <p>Pas de liquide de frein visible.</p>	X	X	X
		<p>e Capuchon du) réservoir du maître-cylindre manquant.</p>	X		
		<p>f Témoin du) liquide de frein allumé ou défectueux.</p>	X		
		<p>g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.</p>	X		
1.1. Conduites 11. rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du	<p>a Risque imminent) de défaillance ou de rupture.</p>			X

	système de freinage, si possible	<p>b Manque) d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).</p>		X	X
		<p>c Endommagement) ou corrosion excessive des conduites. Endommagement ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p>		X	X
		<p>d Conduites mal) placées. Risques d'endommagement.</p>	X	X	
1.1. Flexibles des 12. freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	<p>a Risque imminent) de défaillance ou de rupture.</p>			X
		<p>b Endommagement) t, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p>	X	X	

		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		
		c Manque) d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).	X	X
		d Gonflement) excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.	X	X
		e Flexibles poreux.)	X	
1.1. Garnitures et 13. plaquettes de frein	Contrôle visuel.	a Usure excessive) des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale atteinte). Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale non visible).	X	X

		<p>b Garniture ou) plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>c Garnitures ou) plaquettes absentes ou mal montées.</p>			X
1.1. 14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<p>a Tambour ou) disque usé.</p> <p>Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</p>		X	X
		<p>b Tambour ou) disque souillé (huile, graisse, etc.).</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>c Absence de) tambour ou de disque.</p>			X
		<p>d Flasque mal fixé.)</p>		X	
1.1. 15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	<p>a Câbles) endommagés, flambage.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X

		b Usure ou) corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
		c Défaut des) jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d Fixation des) câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
1.1. Cylindres de 16. 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. Performances de freinage réduites.		X	X
		b Étanchéité) insuffisante du cylindre.		X	X

		Performances de freinage réduites.			
		c Défaut du) cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d Corrosion) excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f Capuchon) antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	

1.1. Correcteur 17. automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a Liaison) défectueuse.		X	
		b Mauvais réglage) de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante. (Si requise).			X
		e Plaque) signalétique manquante.	X		
		f Données illisibles) ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1. Leviers de 18. 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. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif ou si requis)	Contrôle visuel.	a Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1. 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. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	

		c Défaut de tout) élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d Modification dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	X
1.1. Prises 22. d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b Endommagées.) Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1. Frein à 23. inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

1.2.

Performances et efficacité du frein de service

1.2. Performance 1.	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si ce n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b Effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 %		X	X

		<p>de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>Effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.</p>			
		c Absence de) progressivité du freinage (broutement).		X	
		d Temps de) réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e Fluctuation) excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

1.2. Efficacité 2.	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si c'est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾ : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : — Catégorie M ₁ : 58 % — catégorie N ₁ : 50 %		X	
	Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	2 Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : — Catégorie M ₁ : 50 % ⁽³⁾ — Catégorie N ₁ : 45 %		X	

--	--	--	--	--	--

1.3.

Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)

1.3. Performance 1.	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. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.		X	X
		c Absence de progressivité du		X	

		freinage (broutement).			
1.3. Efficacité 2.	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2) par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.		X	X

1.4.

Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4. Performance 1.	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4. Efficacité 2.	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une	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		X	X

	pente de gradient connu.	véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.			
1.5. Performanc e 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	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d Câblage) endommagé.		X	
		e Autres) composants manquants ou endommagés.		X	
		f Le système) signale une défaillance via l'interface		X	

		électronique du véhicule.			
1.7 Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

2.

DIRECTION

2.1.

État mécanique

2.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur.		X	X

		Fonctionnalité affectée.			
		d Mouvement) excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e Manque) d'étanchéité. Formation de gouttes.	X	X	
2.1. Fixation du 2. boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a Mauvaise) fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X

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

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

	la direction assistée.	c Mécanisme) inopérant. Direction touchée.		X	X
		d Mécanisme fêlé) ou peu fiable. Direction touchée.		X	X
		e Élément faussé) ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f Modification) présentant un risque ³ Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

2.2.

Volant, colonne de direction

2.2. État du 1. volant	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le	a Le mouvement) relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
---------------------------	---	---	--	---	---

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

	ou des joints universels.	e) Modification présentant un risque ³			X
2.3 .	Jeu dans la direction Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences ¹ . Direction touchée.		X	X
2.4 .	Parallélisme (X) ² Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.5 .	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement		X	X

		endommagé ou fissuré.			
		b Jeu excessif.) Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c Mauvaise) fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b Incohérence) entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction touchée.		X	X
		c L'assistance ne) fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

3.

VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs 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		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		b) 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		

		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c Vitre ou panneau) transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité fortement affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b Miroir ou) dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.		X	

		c Champ de vision) nécessaire non couvert		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b Balai d'essuie-) glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

4.

FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1.

Phares

4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/source s lumineuses multiples; si LED, jusqu'à	X	X	
-----------------------------------	--	--	---	---	--

		1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.			
		b Système de) projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		c Mauvaise) fixation du feu.		X	
4.1. Orientation 2.	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Commutation 3.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹	X	X	

	électronique du véhicule.	(nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.			
		b Fonctionnement) du dispositif de commande perturbé.		X	
		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Conformité avec les exigences ¹ 4.	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 5. de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a Dispositif) inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Lave-phares (s 6. obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse :	X	X	

4.2.

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

4.2. État et 1. fonctionneme nt	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source) légèrement lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Les feux de position arrière et latéraux		X X	

		peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.			
		b Fonctionnement) du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2. Conformité avec les exigences ¹ 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		b Présence de) produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.3.

Feux stop

<p>4.3. État et 1. fonctionnement</p>	<p>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.</p>	<p>a Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p>	X	X	X
		<p>b Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p>	X	X	
		<p>c Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.</p>	X	X	
<p>4.3. Commutation 2.</p>	<p>Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface</p>	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p>	X	X	X

	électronique du véhicule.	Fonctionnement retardé. Totalemment inopérant.			
		b Fonctionnement) du dispositif de commande perturbé.		X	
		c Le système) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d Les fonctions du) voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3.	Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.4.

Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1.	État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. a Source) lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3	X	X	
--------	------------------------	--	---	---	--

		ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			
		b Glace) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalemment inopérant.	X	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 de 4. 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 et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5. Réglage (X) ² 2	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X	X	

		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.			
4.5. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Dispositif inopérant.	X	X	
4.5. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le 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. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas		X	

		conformément aux exigences ¹ .			
4.6. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	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. Plusieurs sources lumineuses. Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse unique.	X	X	
		c Mauvaise) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	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. État 1.	Contrôle visuel.	a Catadioptr) défectueux ou endommagé. Catadioptr touché.	X	X	
		b Mauvaise) fixation du catadioptr. Risque de chute.	X	X	
4.8. Conformité 2. avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	

4.9.

Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9. 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. Douille mal attachée.	X	X	
		b Isolation) endommagée ou détériorée.	X	X	

		Risque de court-circuit.			
		<p>c Mauvais) fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.</p> <p>Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.</p>		X	X
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	<p>a Mauvaise) fixation du câblage.</p> <p>Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.</p> <p>Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.</p>	X	X	X
		<p>b Câblage) légèrement détérioré.</p> <p>Câblage gravement détérioré.</p> <p>Câblage (nécessaire au</p>	X	X	X

		freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			
		c Isolation) endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12.	Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.			
		a) Fixation d'un feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	

		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a Mauvaise fixation. Mauvaise fixation : risque de court-circuit.	X	X	
		b Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

5.

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1.

Essieux

5.1. Essieux 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être	a Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée,		X	X

	utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.			
		c) Modification présentant un risque ³ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1. Porte-fusées 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité		X	X

		directionnelle altérée.			
5.1. Roulements 3. de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X

5.2.

Roues et pneus

5.2. Moyeu de 1. roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé.		X	X

		Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			
5.2. Roues 2.	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. Risque de jeu.		X	X
		c Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2. Pneumatiques 3.	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de		X	X

	d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences¹ et nuisent à la sécurité routière.</p> <p>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.</p>			
		b Pneumatiques) de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d Pneumatique) gravement endommagé ou entaillé.		X	X
		Corde visible ou endommagée.			

		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X
		f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise)	X	X	
		g) Pneumatiques retailés non conformes aux exigences ¹ . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X	X	

		Manifestement inopérant.			
--	--	--------------------------	--	--	--

5.3.

Suspension

5.3. Ressorts et 1. stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise) attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b Un élément de) ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c Ressort) manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ;		X	X

		ressorts inopérants.			
5.3. Amortisseurs 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a Mauvaise) attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b Amortisseur) endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3. Essai de performance 2.1. d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a Écart significatif) entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3. Tubes de 3. poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise) attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b Élément) endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	X

		Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			
		c) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X
5.3. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
5.3. Suspension pneumatique	Contrôle visuel	a Système inutilisable.			X
		b Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon		X	X

		<p>susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</p> <p>Fonctionnalité du système gravement touchée.</p>			
		c Fuite audible) dans le système.		X	

6.

CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1.

Châssis ou cadre et accessoires

6.1. État général 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Légère fêlure ou) déformation d'un longeron ou d'une traverse. Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c Corrosion) excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	X

		Résistance insuffisante des pièces.			
6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Mauvaise) fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1. Réservoir et 3. conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a Mauvaise) fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b Fuite de) carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c Conduites) abrasées.	X	X	

		Conduites endommagées.			
		d Mauvais) fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-	Contrôle visuel.	a Mauvaise) fixation ou endommagement susceptible de causer des		X	X

encastrement arrière		blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.			
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹		X	
6.1. Support de la 5. roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a Support dans un) état inacceptable.	X		
		b Support fêlé ou) mal fixé.		X	
		c Roue de secours) mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1. Accouplemen 6. t mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a Élément) endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b Usure excessive) d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c Mauvaise) fixation.		X	X

		Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque ³ (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1. Transmission 7.	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	X

		Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		
		b Usure excessive) des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		e Arbre de) transmission endommagé ou déformé.	X	
		f Cage de) roulement	X	X

		fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.			
		g Capuchon) antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
		h Modification) illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1. 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. État 1.	Contrôle visuel	a Panneau ou) élément mal fixé ou endommagé		X	X
--------------	-----------------	--	--	---	---

		<p>susceptible de provoquer des blessures.</p> <p>Risque de chute.</p>		
		<p>b) Montant mal fixé.</p> <p>Stabilité compromise.</p>	X	X
		<p>c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>	X	X
		<p>d) Modification présentant un risque³</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.</p>	X	X
6.2. Fixation 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Châssis ou cabine mal fixé(e).</p> <p>Stabilité altérée.</p>	X	X
		<p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p>	X	
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie</p>	X	X

		<p>ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>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.</p>		
		<p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée.</p>		X X
6.2. Porte et 3. poignées de porte	Contrôle visuel.	<p>a Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p>		X
		<p>b Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).</p> <p>Une portière est susceptible de s'ouvrir</p>		X X

		inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées	X	X	
6.2. Plancher 4.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2. Siège du 5. conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du) siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2. Autres sièges 6.	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou	X	X	

		mal fixés (pièces principales).			
		b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Autres accessoires ou équipements	X	X	

		<p>non conformes aux exigences¹.</p> <p>Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.</p>			
		<p>c Équipement) hydraulique non étanche.</p> <p>Perte excessive de substances dangereuses.</p>	X	X	
6.2. Garde-boue 10. (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	<p>a Manquant, mal) fixé ou gravement rouillé.</p> <p>Risque de blessures ; risque de chute.</p>	X	X	
		<p>b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).</p> <p>Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).</p>	X	X	
		<p>c) Non conforme aux exigences¹.</p> <p>Pneus non suffisamment couverts.</p>	X	X	
6.2. Standard 11	Contrôle visuel.	<p>a Manquant, mal) fixé ou</p>		X	

		gravement rouillé.			
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.1. Poignées et 12 repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	

7.

AUTRE MATÉRIEL

7.1.

Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1. Sûreté du 1. montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité altérée.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1. État des 2. ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension	X	X	

		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1. Préensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Préensionneur manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

7.1. Airbag 5.	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1. Système de retenue supplémentaire (SRS) 6.	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2 Extincteur (X) ² .	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		

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

	sur route, ou par des moyens électroniques.	b Fonctionnement) altéré. Totalem ent inopérant.	X	X	
		c Éclairage) insuffisant. Totalem ent dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraph e (si monté/exig é)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c Scellés) défectueux ou manquants.		X	
		d Plaque) d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e Altération ou) manipulation évidente.		X	
		f La taille des) pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b Manifestement) inopérant.		X	

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

		manquants ou endommagés.			
		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.

Nuisances sonores

8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou		X	X

		<p>manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>			
--	--	---	--	--	--

8.2.

Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2. Équipements 1.1. de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

<p>8.2. Émissions 1.2. gazeuses</p>	<p>– pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 6 et Euro V (7) : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une 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 recommandatio</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p>		X	
		<p>b) si cette information</p>		X	

	<p>ns du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— pour les 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 exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences¹ applicables.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent,</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au ralenti : 0,5 %</p>			
--	---	--	--	--	--

		<p>— moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— moteur tournant au ralenti : 0,3 % (7)</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹</p>			
		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		X	

		dysfonctionnement important.			
--	--	------------------------------	--	--	--

8.2.2.

Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2. Équipements 2.1. de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2. Opacité 2.2. Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	– pour les 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 au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de	a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

	<p>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>— pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation),</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences¹.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.2. Exigences concernant la mise en condition :<ol style="list-style-type: none">i) le moteur doit être chaud :				
--	--	--	--	--	--

	<p>autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>configurat ion du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la températ ure normale de fonctionn ement du moteur pourra être établie autremen t, par exemple en se fondant sur le fonctionn ement du ventilateu r de refroidiss ement ;</p> <p>ii) le système d'échappe ment doit être purgé par trois coups d'accéléra tion à vide ou</p>				
--	--	--	--	--	--

	par une méthode équivalente.				
		<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences¹ 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, — ou, pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹ : 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ ou 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾ 		X	
	Procédure d'essai :				

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

	<p>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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃.</p> <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,</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>les États membres 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>				
--	---	--	--	--	--

8.3.

Suppression des interférences électromagnétiques

Interférences radio (X) ²		Non conforme aux exigences ¹ .	X		
--------------------------------------	--	---	---	--	--

8.4.

Autres points liés à l'environnement

8.4. Pertes de 1. liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
-------------------------------	--	--	--	---	---

9. POINTS DIAGNOSTICS

9.1. État général

- 9.1.1 Corrosion qui n'influence pas la sécurité
- 9.1.2 Traces d'accident/réparation/effraction
- 9.1.3 État de l'intérieur
- 9.1.4 Infiltration d'eau

9.2 On Board Diagnostics (si possible)

- 9.2.1 EOBD
- 9.2.2 Éléments de sécurité actifs
- 9.2.3 Éléments de sécurité passifs

9.3 Pièces mécaniques

- 9.3.1 Alternateur
- 9.3.2 Courroies d'entraînement
- 9.3.3 Carburation/injection/injection diesel
- 9.3.4 Embrayage
- 9.3.5 Moteur
- 9.3.6 Démarreur
- 9.3.7 Transmission
- 9.3.8 Boîte de vitesses

9.4 Pièces de garnissage

- 9.4.1 Pare-chocs
- 9.4.2 Couvercles
- 9.4.3 Portières
- 9.4.4 Capot
- 9.4.5 Ailes
- 9.4.6 Ailerons

9.5 Feux

- 9.5.1 Lave-phares et essuie-phares
- 9.5.2 Phares antibrouillard avant

9.6 Équipements

- 9.6.1 Climatisation

9.6.2	Commande des vitres
9.6.3	Commandes intérieures
9.6.4	Extincteur
9.6.5	Douille pour boulons de sécurité
9.6.6	Verrouillage central
9.6.7	Triangle de danger
9.6.8	Tableau de bord
9.6.9	Cric
9.6.10	Toit ouvrant
9.6.11	Roue de secours
9.6.12	Ventilation
9.6.13	Boîte de secours
9.6.14	Chauffage
9.6.15	Enjoliveurs
9.6.16	Clé pour écrous de roue

(¹) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

(²) 43 % pour semi-remorques, approuvé avant le 1er janvier 2012.

(³) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui n'ont pas été réceptionnés avant le 1er 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 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(⁶) Exemple 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012.

(⁷) Réceptionnés conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 5 (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 conformément aux valeurs limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement ; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(¹⁰) Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionnés conformément 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.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,

Ben WEYTS

Annexe 3 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

Annexe 5 à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

Annexe 5. Ressorts desservis par les organismes

1. A.I.B.V.

Centre de contrôle technique - Asse - Mollem / Centre de contrôle technique 58 - Zellik

- Affligem
- Asse
- Dilbeek
- Hekelgem
- Liedekerke
- Merchtem
- Opwijk
- Roosdaal
- Ternat
- Wemmel

Centre de contrôle technique 14 - Hal

- Beersel
- Biévène
- Drogenbos
- Gammerages
- Gooik
- Hal
- Herne
- Hoeilaart
- Lennik
- Linkebeek
- Pepingen
- Rhode-Saint-Genèse
- Sint-Pieters-Leeuw

Centre de contrôle technique 15 - Zemst

- Kampenhout
- Kraainem
- Machelen
- Steenokkerzeel
- Vilvorde
- Wezembeek-Oppem
- Zaventem
- Zemst (en partie)

Centre de contrôle technique 59 - Londerzeel

- Grimbergen
- Kapelle-op-den-Bos
- Londerzeel

- Meise
- Zemst

2. A.V.

Centre de contrôle technique 42 - Turnhout

- Arendonk
- Baerle-Duc
- Beerse
- Kasterlee
- Lille
- Merksplas
- Oud-Turnhout
- Ravels
- Retie
- Rijkevorsel
- Turnhout
- Vosselaar

Centre de contrôle technique 43 - Malines

- Bonheiden
- Duffel
- Malines
- Sint-Katelijne-Waver

Centre de contrôle technique 44 - Diest-Webbekom

- Aarschot (code postal 3201 et 3202)
- Bekkevoort
- Beringen (code postal 3580 et 3583)
- Diest
- Halen
- Laakdal
- Lummen
- Montaigu-Zichem
- Tessenderloo

Centre de contrôle technique 45 - Geel

- Baelen
- Dessel
- Geel
- Grobbendonk
- Herentals
- Herenthout
- Meerhout
- Mol
- Olen
- Vorselaar
- Westerlo

Centre de contrôle technique 46 - Heist-op-den-Berg

- Aarschot (code postal 3200)
- Berlaar
- Heist-op-den-Berg

- Herselt
- Hulshout
- Lierre
- Nijlen
- Putte

Centre de contrôle technique 50 - Willebroek

- Malines
- Puurs
- Sint-Amands
- Willebroek

Centre de contrôle technique 51 - Alken

- Alken
- Bilzen
- Diepenbeek
- Hasselt
- Herck-la-Ville
- Heusden-Zolder
- Hoeselt
- Kortesseem
- Neuve-Église (Limb.)
- Saint-Trond
- Wellen
- Zonhoven

Centre de contrôle technique 52 - Hechtel-Eksel

- Beringen (code postal 3581 et 3582)
- Bocholt
- Ham
- Hamont-Achel
- Hechtel-Eksel
- Houthalen-Helchteren
- Bourg-Léopold
- Lommel
- Neerpelt
- Overpelt
- Peer

Centre de contrôle technique 53 - Heers

- Borgloon
- Gingelom
- Heers
- Herstappe
- Riemst
- Tongres
- Fourons

Centre de contrôle technique 54 - As

- As
- Bree
- Dilsen-Stokkem
- Genk

- Kinrooi
- Lanaken
- Maaseik
- Maasmechelen
- Meeuwen-Gruitrode
- Opglabbeek
- Zutendaal

3. B.T.C.

Centre de contrôle technique 40 - Hoboken

- Aartselaar
- Anvers (en partie)
- Berchem (Anvers)
- Hemiksem
- Hoboken
- Niel
- Schelle
- Wilrijk
- Zwijndrecht

Centre de contrôle technique 41 - Anvers

- Anvers (en partie)
- Ekeren
- Stabroek

Centre de contrôle technique 47 - Kontich

- Boechout
- Boom
- Edegem
- Hove
- Kontich
- Lint
- Mortsel
- Rumst

Centre de contrôle technique 48 - Brasschaat

- Brasschaat
- Essen
- Kalmthout
- Kapellen
- Schoten
- Wuustwezel

Centre de contrôle technique 49 - Tourinnes-la-Grosse

- Anvers (en partie)
- Borgerhout
- Borsbeek (Anvers)
- Tourinnes-la-Grosse
- Merksem (Anvers)
- Ranst
- Wijnegem
- Wommelgem

Centre de contrôle technique 55 - Malle

- Brecht
- Hoogstraten
- Malle (Oost- en Westmalle)
- Schilde
- Zandhoven
- Zoersel

4. C.T.A.

Centre de contrôle technique 16 - Rotselaar

- Begijnendijk
- Bertem
- Bierbeek
- Boortmeerbeek
- Haacht
- Herent
- Holsbeek
- Huldenberg
- Keerbergen
- Kortenberg
- Louvain
- Oud-Heverlee
- Rotselaar
- Tervuren
- Tremelo

Centre de contrôle technique 17 - Tirlemont

- Boutersem
- Geetbets
- Glabbeek
- Glabbeek (Zuurbemde)
- Hoegaarden
- Kortenaaken
- Landen
- Linter
- Lubbeek
- Overijse
- Tielt-Winge
- Tirlemont
- Léau

5. K.M.

Centre de contrôle technique 20 - Deerlijk

- Anzegem
- Avelgem
- Deerlijk
- Waregem
- Wielsbeke
- Zwevegem

Centre de contrôle technique 21 - Bruges

- Beernem
- Blankenberge
- Bruges
- Damme
- Knokke-Heist
- Oostkamp
- Zuienkerke

Centre de contrôle technique 22 - Tielt

- Dentergem
- Ingelmunster
- Meulebeke
- Oostrozebeke
- Pittem
- Ruiselede
- Tielt
- Wingene

Centre de contrôle technique 23 - Harelbeke

- Harelbeke
- Courtrai
- Kurne
- Espierres-Helchin

Centre de contrôle technique 24 - Roulers

- Ardoie
- Hooglede
- Izegem
- Lichtervelde
- Roulers
- Staden

Centre de contrôle technique 25 - Ypres

- Heuvelland
- Ypres
- Langemark-Poelkapelle
- Messines
- Poperinge
- Vleteren

Centre de contrôle technique 26 - Dixmude-Kaaskerke

- Alveringem
- La Panne
- Dixmude
- Houthulst
- Coxyde
- Lo-Reninge
- Nieupoort
- Furnes

Centre de contrôle technique 27 - Ichtegem

- Gistel

- Ichtegem
- Koekelare
- Kortemark
- Torhout
- Zedelgem

Centre de contrôle technique 28 - Ostende

- Bredene
- Coq-sur-Mer
- Jabbeke
- Middelkerke
- Ostende
- Oudenburg

Centre de contrôle technique 29 - Wevelgem

- Ledegem
- Lendeledede
- Menin
- Moorslede
- Wervik
- Wevelgem
- Zonnebeke

6. S.B.A.T.

Centre de contrôle technique 30 - Gand (Zwijnaarde) / Centre de contrôle technique 37 - Gand (Sint-Denijs-Westrem)

- Destelbergen
- Gand (en partie)
- Laarne
- Melle
- Merelbeke
- Oosterzele
- Sint-Martens-Latem

Centre de contrôle technique 31 - Gand (Wondelgem)

- Destelbergen (en partie)
- Evergem
- Gand (en partie)
- Laarne (en partie)
- Lovendegem
- Zelzate

Centre de contrôle technique 32 - Saint-Nicolas

- Kruibeke
- Saint-Nicolas
- Tamise
- Waasmunster

Centre de contrôle technique 33 - Stekene

- Biévène
- Lochristi
- Lokeren

- Moerbeke-Waas
- Sint-Gillis-Waas
- Saint-Nicolas (en partie)
- Stekene
- Wachtebeke

Centre de contrôle technique 34 - Erembodegem

- Alost
- Denderleeuw
- Erpe-Mere
- Haaltert
- Herzele
- Lede
- Ninove
- Sint-Lievens-Houtem

Centre de contrôle technique 35 - Brakel

- Brakel
- Grammont
- Horebeke
- Kluisbergen
- Lierde
- Maarkedal
- Audenarde
- Ronse
- Zottegem
- Zwalm

Centre de contrôle technique 36 - Eeklo

- Aalter
- Assenede
- Eeklo
- Kaprijke
- Knesselare
- Maldegem
- Sint-Laureins
- Waarschoot
- Zomergem

Centre de contrôle technique 38 - Nazareth

- Deinze
- De Pinte
- Gavere
- Gand (Zwijnaarde)
- Kruishoutem
- Melle (en partie)
- Merelbeke (en partie)
- Nazareth
- Nevele
- Oosterzele (en partie)
- Sint-Martens-Latem (en partie)
- Wortegem-Petegem
- Zulte

- Zingem

Centre de contrôle technique 39 - Termonde

- Alost (en partie)
- Berlare
- Bornem
- Buggenhout
- Termonde
- Hamme
- Lebbeke
- Wetteren
- Wichelen
- Zele

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal,

Ben WEYTS