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

1.1.1. 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	
1.1.2. 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	
1.1.3. 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) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	

		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	

1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, 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
1.1.8. 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
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais 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. 11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		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.		X	X
		d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X	X	
1.1. 12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de	X	X	

		friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.			
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage pneumatiques). 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	
1.1.13. Garnitures et 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		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 usé. 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. 17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante. (Si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences[1].	X		
1.1. 18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	

		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1. 19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif 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. 20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1. 21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X

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

1.2.

Performances et efficacité du frein de service

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

		une ou plusieurs roues.			
		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. 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 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	

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. 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.	minimales suivantes (1): 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : – Catégorie M_1: 58 % – Catégories M_2 et M_3: 50 % – Catégorie N_1 : 50 % – Catégories N_2 et N_3 : 50 % – Catégories O_2, O_3 et O_4: – pour les semi-remorques : 45 % (2) – pour les semi-remorques plateaux : 50 %			
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : – Catégories M_1, M_2 et M_3: 50 % (3) – catégorie N_1 : 45 %		X	

		_ Catégories N_2 et N_3: 43 % ([4]) _ Catégories O_2, O_3 et O_4: 40 % ([5])			
		3. Autres catégories : Catégories L (les deux freins ensemble) : — Catégorie L1e: 42 % — Catégorie L2e, L6e : 40 % — Catégorie L3e: 50 % — Catégorie L4e: 46 % — Catégorie L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : 25 % de la masse totale du véhicule Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X

1.3.

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

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

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

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

		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f) 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

2.2.1. État du 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
2.2.2. 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. 1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). 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	
4.1.4. Conformité av les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via		X	

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

4.2.

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

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

		fonctionnent pas) Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3. Commutation 2.	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]. Fonctionnement retardé. Totalement inopérant.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

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

4.4.

Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	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	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérant.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences [1].		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences [1] (plus de 25 % de différence).	X		

4.5.

Feux de brouillard avant et arrière

4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples ; si LED, 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	
4.5.2 Réglage (X) [2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Dispositif inopérant.	X	X	
4.5.4. Conformité 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

4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. 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

4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse multiple. Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse unique.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X		

4.8.

Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes

4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X	X	

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

4.9.

Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non 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 catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fixation d'un feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1]. Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux 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 catadioptre. 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. 2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1. 3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être	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. 1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2. 2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de	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	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-	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. 1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque[3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.		X	X
5.3. 2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus	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

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

6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. 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
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement		X	X

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

		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque [3] (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque [3] (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1. 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

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

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

6.2.

Cabine et carrosserie

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

		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque[3] Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.		X	X
6.2. Fixation 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé(e). Stabilité altérée.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine		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
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	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.			
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) 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	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conforme aux exigences[1]. Pneus non suffisamment couverts.	X	X	
6.2.11 Standard	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

6.1.12 Poignées et 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

7.1.1. Sûreté du 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	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences[1].		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant		X	

		pas correctement.			
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Airbags manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface			X

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

8.1.1 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

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

8.2. Émissions 1.2 gazeuses	– 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 exigences[1] 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	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur,		X	

	aux autres exigences applicables. — 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 exigences[1] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences[1] applicables. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent, i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1] ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au		X	

		ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % (7) — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[1]			
		c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	

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

8.2.2.

Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2.2.1 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	
8.2.2.2. Opacité 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	

	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. _ 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				

	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 applicables[1]. Mise en condition du véhicule : 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant. 2. Exigences concernant la				

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

	une valeur 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 ; ii) le système d'échappement doit être				

	purgé par trois coups d'accélération à vide ou par une méthode équivalente.				
		b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences[1] n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, _ pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m^{-1}, _ pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m^{-1}, _ pour les véhicules visés dans les exigences[1] 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])			
	Procédure d'essai 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement,				

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

	pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres				

	peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer. 5. 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.				

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

9.

CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M_2 ET M_3

9.1.

Portes

9.1. 1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X	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.			
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des "issues de secours" illisible. Signalisation des "issues de secours" manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non 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

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

9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences[1]. 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]

9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences[1] concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].	X		

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

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) 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	
9.11.2 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	
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].		X	

9.12.
Autres équipements spéciaux (X)[2]

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

		point que son utilisation est dangereuse.			
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences[1]. Risque de blessures.	X	X	
9.12.3 Autres 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