

ANNEXE 2

Remplacement de l'annexe 41 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 modifié en dernier lieu par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 01 septembre 2022 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

ANNEXE 41. CONTROLE NON PERIODIQUE VISE A L'ARTICLE 23SEXIES, PARAGRAPHE 1^{ER}, 3^O**A. GÉNÉRALITÉS**

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-dessous concernant 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 l'autorité compétente en matière de réception. L'autorité compétente en matière de réception doit avoir la conviction que les consignes de sécurité et environnementales sont respectées.

Tous les points énumérés doivent être considérés comme obligatoire 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 CONTROLE

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 énumérées ci-dessous. Les « motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances			
			Mineure	Majeure	Critique	
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹⁰)	Contrôle visuel	a)	Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b)	Inscription manquante ou illisible.		X	
		c)	Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel	a)	Manquant ou introuvable.		X	
		b)	Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c)	Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						
1.1. État mécanique et fonctionnement						
1.1.1. Pivots de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a)	Pivot trop serré.		X	
		b)	Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
			Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X
		b)	Dégagement du frein rendu difficile.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	
			Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			X
		b)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹⁰ .		X	
		c)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e)	Dompage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	

			Performances du frein de secours insuffisantes.			X
1.1.4. Manomètre ou de indicateur pression basse	Contrôle fonctionnel.		Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
			Faible pression non détectable.		X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.		a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
			b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
			c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
			d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.		a) Verrouillage insuffisant.		X	
			b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		
				Usure excessive.		X
			c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
			d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		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.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
			b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
			c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
			d) Fuite de liquide hydraulique.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.		a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
			b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
				Fonctionnalité réduite.		X
			c) Étanchéité insuffisante.		X	
				Fonctionnalité réduite.		
d) Ne fonctionnent pas correctement.		X				
	Fonctionnement du frein touché.			X		
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.		a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
			Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
			b) Purgeur inopérant.		X	
			c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du		a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	
			Ne fonctionne pas.			X

(systèmes hydrauliques)	système de freinage, si possible.	b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
			Pas de liquide de frein visible.			X
		e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. 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).		X
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).				X
		c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
			Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		d)	Conduites mal placées.	X		
Risques d'endommagement.			X			
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
			b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X	
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.			X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
			Câble altéré.			X
		e)	Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou des plaquettes freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).		X	
			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	

			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a)	Tambour ou disque usé.		X	
			Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		b)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage fortement réduites.			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.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d)	Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e)	Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
f)	Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X			
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		d)	Corrosion excessive du cylindre.		X	
			Risque de fissure.			X
		e)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
			Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		f)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.			X			
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne).		X	
			Valve grippée ou inopérante.			X
		d)	Valve manquante (si requise).			X
		e)	Plaque signalétique manquante.	X		
f)	Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹⁰ .	X				

1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a)	Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b)	Levier défectueux.		X	
		c)	Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
			Fonctionnalité réduite.		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.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
			Fonctionnalité du système réduite.		X	
		c)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d)	Modification dangereuse d'un élément ¹² .		X	
	Performances de freinage réduites.			X		
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Manquantes.		X	
		b)	Endommagées.	X		
		c)	Inutilisables ou non étanches.		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. Performance	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		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			

1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes :			
		1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : - catégorie M 1 : 58 % - catégorie M 2 et M 3 : 50 % - catégorie N 1 : 50 % - catégorie N 2 et N 3 : 50 % - catégorie O , O 3 et O 4 : - pour les semi-remorques : 45 % ¹ - pour les semi-remorques plateaux : 50 %		X	
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : - catégorie M 1, M 2 et M 3 : 50 % ² - catégorie N 1 : 45 % - catégorie N 2 et N 3 : 43 % ³ - catégorie O , O 3 et O 4 : 40% ⁴		X	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performance	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			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.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité	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 % ⁵ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance	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.		X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X

1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.			X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a)	Absence de progressivité (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 électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.			X	
		Risque imminent de défaillance.				X
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Conduite dure.		X	
			b)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X
		c)	Fonctionnalité réduite.			X
			Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
		d)	Fonctionnalité réduite.			X
			Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
		e)	Fonctionnalité réduite.			X
			Manque d'étanchéité.		X	
			Formation de gouttes.			X
		a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X	

2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.		Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X
		b)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
		c)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
		d)	Boîtier de direction fêlé.		X	
			Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
			Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		b)	Usure excessive des articulations.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		c)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
			Fonctionnalité touchée.			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 ¹² .		X	
			Fonctionnalité touchée.			X
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a)	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b)	Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. 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.		X	
		b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X	
			Réservoir insuffisant.			X
		c)	Mécanisme inopérant.		X	
			Direction touchée.			X
		d)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
	Direction touchée.			X		
	e)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X		

			Direction touchée.			X
		f)	Modification présentant un risque ¹² .		X	
			Direction touchée.			X
		g)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
			Direction touchée.			X
2.2. Volant, colonne et guidon						
2.2.1. État du volant de direction	Les roues 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. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		b)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		c)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X	
Risque très grave de détachement.				X		
d)	Modification présentant un risque ¹² .		X			
2.2.2. Colonne/ fourches direction amortisseurs direction	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. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b)	Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c)	Raccord souple détérioré.		X	
		d)	Mauvaise fixation.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
e)	Modification présentant un risque ¹² .			X		
2.3. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.		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 ¹⁰ .		X	
			Sécurité de la direction compromise.			X
2.4. Parallélisme (X) ¹¹	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié..		Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile.	X		
			Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		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.		X	
			Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		b)	Jeu excessif.		X	
			Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Mauvaise fixation.		X	
	Fixations gravement affectées.			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.		X	
			Direction affectée.			X
c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X			
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.		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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a)	Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
			Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
			Visibilité 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 ¹⁰ (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.		X	
		c)	Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification fonctionnement.	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
			Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation 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) ¹¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Système inopérant ou manifestation défectueux.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						

4.1.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		b)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
			Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b)	Mauvais montage de la source lumineuse.			
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ (nombre de feux allumés en même temps).	X		
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.6. Lave-phares obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	et	Dispositif inopérant.	X		
		si	Si lampes à décharge gazeuse.		X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.						
4.2.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.		X	
			Glace défectueuse.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
Très grand risque de chute.			X			
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .		X	
			Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	

		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X		
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.3. Feux stop						
4.3.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
			Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
Très grand risque de chute.			X			
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
			Fonctionnement retardé.		X	
			Totalement inopérante.			X
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
			Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			
		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 ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	e)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
			Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		b)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
			Mauvaise fixation du feu.	X		
		c)	Très grand risque de chute.		X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
		Totalement inopérante.		X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	e)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	

4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹⁰ (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière						
4.5.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
			b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
			c) Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5.2 Réglage (X) ¹¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X		
			Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
			Inopérante.		X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	
			b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
			b) Glace défectueuse.	X		
			c) Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	
			b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
			Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
			b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple).	X		
				Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X
			c) Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	et	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹⁰ .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						

4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptre défectueux ou endommagé.	X		
			Catadioptre touché.		X	
		b)	Mauvaise fixation du catadioptre.	X		
			Risque de chute.		X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹⁰ .			X	
		Manque ou réfléchi du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.				X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositif inopérant.		X		
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.			X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹⁰	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences ¹⁰ .		X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a)	Mauvaise fixation des composants fixes.	X		
			Douille mal attachée.		X	
		b)	Isolation endommagée ou détériorée.	X		
			Risque de court-circuit.		X	
		c)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X	
			Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a)	Mauvaise fixation du câblage.	X		
			Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
			Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		b)	Câblage légèrement détérioré.	X		
			Câblage gravement détérioré.		X	
			Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		c)	Isolation endommagée ou détériorée.	X		
			Risque de court-circuit.		X	
			Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) ¹¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
			Feu émetteur/réfecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		b)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
			Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X		
			Très grand risque de chute.		X	

4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation.	X		
			Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X	
		b)	Manque d'étanchéité.	X		
			Perte de substances dangereuses.		X	
		c)	Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d)	Fusibles défectueux (si exigés).		X	
e)	Ventilation inadéquate (si exigée).		X			
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION						
5.1. Essieux						
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.			X
			b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.				X
		c)	Modification présentant un risque ¹² .		X	
Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.				X		
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Fusée d'essieu fracturée.			X
			b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.				X
		c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		d)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.				X		
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.		X	
			Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.			X
		b)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X	
			Risque de surchauffe; risque de destruction.			X
5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X	
			Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X
		b)	Moyeu usé ou endommagé.		X	
			Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Fêlure ou défaut de soudure.			X
			b)	Mauvais placement des frettes de jante.		X
		Risque de détachement.				X
		c)	Roue gravement déformée ou usée.		X	
La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.				X		

		d)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹⁰ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	a)	La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹⁰ et nuisent à la sécurité routière.		X	
			Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			X
		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	
			Corde visible ou endommagée.			X
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹⁰ .			X
		f)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
			Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹⁰ .		X	
			Couche de protection de la corde affectée.			X
h)	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X				
	Manifestement inopérant.		X			
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	
			Jeu visible, fixations très mal attachées.			X
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c)	Ressort manquant.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		d)	Modification présentant un risque ¹² .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
			Amortisseur mal fixé.		X	
		b)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	

		c)	Amortisseur manquant.		X	
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ¹¹	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 avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
			Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		c)	Modification présentant un risque ¹² .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		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	
			Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		c)	Fuite audible dans le système.		X	
		d)	Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
			Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		b)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
			Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X
		c)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
			Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b)	Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant	Contrôle visuel de dispositifs	a)	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X

compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	b)	Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
			Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		c)	Conduites abrasées.	X		
			Conduites endommagées.		X	
		d)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e)	Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹⁰ .			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.		X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
		b)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹⁰ .		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.		X	
			Très grand risque de chute.			X
6.1.6. Accouplement mécanique dispositif remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
			Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b)	Usure excessive d'un élément.		X	
			Limite d'usure dépassée.			X
		c)	Mauvaise fixation.		X	
			Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			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.	X		
			Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		g)	Modification présentant un risque ¹² (pièces auxiliaires).		X	
			Modification présentant un risque ¹² (pièces principales).			X
h)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X		

6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
			Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		b)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		c)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		d)	Raccords flexibles détériorés.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
Très grand risque de jeu ou de fissure.				X		
g)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X				
	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X			
h)	Modification illégale de la transmission.		X			
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.			X	
		Fixations desserrées ou fêlées.				X
6.1.9. Performance du moteur (X) ¹¹	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b)	Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X	
			Risque de chute.			X
		b)	Montant mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			X
		c)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X
d)	Modification présentant un risque ¹² .		X			
	Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X		
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			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.		X	
Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.				X		

		d)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
			Stabilité altérée.			X
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel.	a)	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).		X	
			Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		c)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.			X			
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité insuffisante.			X
6.2.5. Siège conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
			Siège mal fixé.			X
		b)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
			Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
			Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
			Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
			Stabilité insuffisante.		X	
		b)	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a)	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
			Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
		c)	Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X	
			Équipement hydraulique non étanche.	X		
			Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a)	Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
			Risque de blessures; risque de chute.		X	
		b)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		

			Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X		
		c)	Non conforme aux exigences ¹⁰ .	X			
			Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X		
7. AUTRE MATÉRIEL							
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue							
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X		
			Stabilité réduite.			X	
		b)	Ancrage desserré.		X		
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et/ou vérification du fonctionnement.	a)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X		
			b)	Ceinture de sécurité endommagée.	X		
				Coupure ou signes de distension.		X	
			c)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	
			d)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
e)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X				
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
			b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
			b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
			b)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
				c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		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 ¹⁰ .	X		
				Si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).		X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et/ou vérification du fonctionnement.	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X			
			b)	Défectueux.		X	
				Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ¹¹	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou incomplet.	X			
			b)	Non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ¹¹	Contrôle visuel.		Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹⁰ .	X			

7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ¹¹	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.	X		
		Totalement inopérant.		X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
		Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ¹⁰ .	X		
		Manquant (si exigé).		X	
		b) Fonctionnement altéré.	X		
		Totalement inopérant.		X	
		c) Éclairage insuffisant.	X		
		Totalement dépourvu d'éclairage.		X	
7.9. Tachygraphe monté/exigé) (si	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹⁰ .		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 de l'équipement permet.	a) Non conforme aux exigences ¹⁰ .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux.		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) ¹¹	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) monté/exigé (X) ¹¹	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.13. eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type de véhicules)					
7.13.1. Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques	a) Système ou tout composant manquant .		X	
		b) Version logiciel incorrect.	X		

	techniques du véhicule permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	c)	Codage du système incorrect.	X		
7.13.2. État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a)	Système ou composants endommagés.	X		
		b)	L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système.	X		
		c)	Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall.	X		
		d)	Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile.	X		
		e)	Défaillance du signal GPS.	X		
		f)	Composants audio non connectés.	X		
		g)	Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante.	X		
		h)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X		
7.13.3. Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a)	Ensemble minimal de données (MSD) incorrect.	X		
		b)	Mauvais fonctionnement des composants audio.	X		
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a)	Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹⁰ .		X	
		b)	Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
		c)	Très grand risque de chute.			X
8.2. Émissions à l'échappement						
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1. 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	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁶ : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b)	si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou		X	

	<p>exigences¹⁰ 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 base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères.</p> <p>Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI⁶ :</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹⁰ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables¹⁰.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>		<p>— 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹⁰;</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 %⁶,</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹⁰.</p>			
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro VI ⁶ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹⁰ .			
			L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

	<p>l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI⁸ :</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, 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 applicables¹².</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>					
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

	<p>2. Exigences concernant la 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 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 purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
		<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences¹⁰ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹:</p> <p>1,5 m^{-1 9}</p> <p>ou</p>		<p>X</p>	

			0,7 m ^{-1 8}			
	Procédure d'essai:				X	
	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					

	<p>véhicules 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, 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> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par</p>					
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

	des méthodes d'essai standard.				
8.2.2.3. Particules Ces dispositions sont applicables aux véhicules diesel des catégories M1 et N1 à partir des classes d'émissions Euro 5a et aux véhicules diesel des catégories M3, M2, N2 et N3 à partir des classes d'émission Euro VI.	Mesure de la concentration volumétrique des particules dans les gaz d'échappement à l'aide d'un compteur de particules. La mesure est effectuée à la sortie du tuyau d'échappement, moteur au régime de ralenti, vitesse au point mort et pédale d'embrayage non enfoncée. Exigences concernant la mise en condition :	a) Les émissions de particules sont comprises entre 250.000 et 1.000.000 particules/cm ³ .	X		
		b) Les émissions de particules sont supérieures à 1.000.000 particules/cm ³ .		X	
		la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 50 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;			
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) ¹¹		Une des exigences applicables n'est pas satisfaite.	X		
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X

9. POINTS DIAGNOSTIICS	
9.1. État général	
9.1.1.	Corrosion qui n'influence pas la sécurité
9.1.2.	Traces d'accidents / réparation / effraction
9.1.3.	État de l'intérieur
9.1.4.	Infiltration d'eau
9.2. On board Diagnostic (si possible)	
0.2.1.	EOBD
0.2.2.	Éléments de sécurité actifs
0.2.3.	Éléments de sécurité passifs
9.3. Pièces mécaniques	
9.3.1.	Alternateur
9.3.2.	Courroie d'entraînement
9.3.3.	Carburant / injection /injection Diesel
9.3.4.	Embrayage
9.3.5.	Moteur
9.3.6.	Démarrreur
9.3.7.	Transmission
9.3.8.	Boîtes 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 anti-brouillard 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 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.

² 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

³ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

⁴ 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

⁶ Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

- ⁷ Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- ⁸ Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- ⁹ Réceptionné par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.
- ¹⁰ 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.
- ¹¹ 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.
- ¹² On entend par modification présentant un risque p-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 de la Région de Bruxelles-Capitale du 26/10/2032 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Bruxelles, le 26/10/2023,

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

R. VERVOORT

Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

E. VAN DEN BRANDT

Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière