

Amendements gouvernementaux au

projet de

règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

I. Exposé des motifs

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique s'inscrit dans la réforme du contrôle technique périodique, en ce sens qu'il porte exécution du projet de loi 6715 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, en particulier des articles 4bis et 4ter.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat No 50.748 du 22 juin 2015, la Commission parlementaire compétente a adopté une série d'amendements en date des 8 juillet et 1^{er} octobre 2015.

Les amendements ci-dessous font suite aux amendements parlementaires apportés. C'est ainsi qu'il est proposé en particulier de

- arrêter le modèle du certificat de contrôle technique,
- fixer le tarif du contrôle technique routier,
- insérer un modèle-type de la convention dont doit faire l'objet la mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à des tiers, ainsi que la tarification de cette mise à disposition,
- fixer les frais relatifs à l'instruction des dossiers dans le cadre de la délivrance des agréments ministériels comme organisme de contrôle technique,
- revoir la composition de la Commission du contrôle technique,
- reporter dans le temps l'application de certaines dispositions,
- supprimer la date d'entrée en vigueur spécifique du futur règlement grand-ducal.

II. Texte des amendements gouvernementaux

Amendement 1^{er} portant sur l'article 2

L'alinéa 1^{er} de l'article 2 se lira comme suit:

« Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique ~~sur les infrastructures et au~~

moyen des installations et équipements mis à disposition par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique. »

Commentaire de l'amendement 1^{er}

Dans son avis du 22 juin 2015, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que les termes « installations », « infrastructures » et « équipements » soient définis, à moins que lesdites expressions ne soient déjà consacrées par le droit européen. La Commission a donné suite à cette opposition formelle notamment en supprimant du projet de loi le terme « infrastructures » englobant à la fois les « installations » et les « équipements ». L'amendement 1^{er} est introduit pour aligner l'article 2 du projet de règlement grand-ducal à la terminologie retenue par le prédit amendement parlementaire.

Amendement 2 portant sur l'article 3

Le paragraphe 2 de l'article 3 se lira comme suit :

« **(2)** Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités ~~dangerieuses~~ critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces déficiences et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle. Il en est de même du contrôle technique complémentaire qui a lieu dans les conditions de l'alinéa 2 du point 3. de l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955. »

Commentaire de l'amendement 2

Cet amendement 2 a pour objectif d'aligner le paragraphe 2 de l'article 3 du projet de règlement grand-ducal à l'amendement parlementaire adopté en date du 1^{er} octobre 2015.

La modification apportée a comme objectif de préciser la portée du contrôle technique complémentaire sur base volontaire auquel pourront être soumis, dans un délai de 4 semaines à compter du contrôle technique précédent, les poids lourds dont la durée de validité du certificat de contrôle technique aurait été ramenée à 6 mois dans les conditions du cinquième alinéa du paragraphe 1^{er} du projet de loi 6715, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat de contrôle technique pour un terme de 12 mois, au cas où aucune déficiences ou non-conformité n'est constatée.

Amendement 3

Aux articles 9, 10, 13, 15, 21 et 23, la référence à la « loi modifiée du 14 février 1955 précitée » sera remplacée par la « loi précitée du 14 février 1955 ».

Commentaire de l'amendement 3

Par cet amendement, il est proposé de tenir compte d'une remarque d'ordre légistique que le Conseil d'Etat a notamment émise dans son avis du 22 juin 2015.

Amendement 4 portant sur l'article 10

A l'article 10, la référence à l'« annexe IV » sera remplacée par l'« annexe III ».

Commentaire de l'amendement 4

Cet amendement vise à rectifier une erreur de frappe en remplaçant la référence à l'« annexe III » par l'« annexe IV ».

Amendement 5 portant sur l'article 11

L'article 11 sera remplacé par le libellé suivant:

« **Article 11**

Le certificat délivré suite à un contrôle technique ~~contient au moins les éléments énumérés à l'annexe III précédés des codes harmonisés correspondant de l'Union européenne~~ **est conforme au modèle reproduit à l'annexe IV.**

Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

~~Le ministre peut arrêter le modèle du certificat de contrôle technique.»~~

Commentaire de l'amendement 5

A l'annexe IV du projet de règlement grand-ducal relative au contenu minimal du certificat de contrôle technique (Annexe II de la directive 2014/45/UE), il est proposé de remplacer l'énumération de ce contenu minimal par un modèle-type d'un certificat de contrôle technique établi sur base des dispositions de la directive.

Par ailleurs, une coquille dactylographique a été rectifiée en remplaçant la référence à l'« annexe III » par l'« annexe IV ».

Amendement 6 portant sur l'article 17

L'article 17 sera complété *in fine* par un nouveau paragraphe 3 avec la teneur suivante :

« (3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément au dernier alinéa du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit :

- | | |
|---|------------------------|
| 1. <u>Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux</u> | <u>22 euros</u> |
| 2. <u>Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux</u> | <u>30 euros</u> |

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune défectuosité ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13. »

Commentaire de l'amendement 6

Dans son avis du 22 juin 2015 relatif au projet de loi 6715, « *le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour défaut de sécurité juridique suffisante et pour contrariété de la disposition sous examen à l'article 10bis de la Constitution, que les tarifs à appliquer lors des contrôles techniques routiers soient fixés par le pouvoir réglementaire* ». La Commission du développement durable de la Chambre des députés a donné suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Cet amendement 6 vise à tenir compte du prédit amendement parlementaire apporté au projet de loi, de sorte qu'il est proposé de fixer le tarif du contrôle technique routier dans le présent projet de règlement grand-ducal.

Le tarif proposé tient compte, d'une part, des frais salariaux pour deux inspecteurs techniques y inclus le temps de déplacement ainsi que le temps de mise en place, de mise en service et de démontage de l'unité de contrôle mobile, du prix de location de l'unité de contrôle mobile (y compris les frais de carburant, les frais d'assurances et les taxes, les frais de maintenance ainsi que tous les autres frais accessoires pour le bon fonctionnement de l'unité) et, d'autre part, à l'instar de la pratique du contrôle technique dans les stations, du nombre des essieux qui conditionne en large partie la durée du contrôle. Il est proposé d'indiquer ce tarif au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation et de suivre la valeur actualisée de celui-ci.

Amendement 7 portant sur un nouvel article 20 à introduire

In fine du chapitre VI derrière l'article 19, il sera inséré un nouvel article 20, libellé comme suit, et es articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

« Article 20

La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers et dont le modèle-type est arrêté à l'annexe VI.

Cette mise à disposition est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 11, 37 euros par demi-heure entamée, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ce tarif est calculé à partir de l'heure d'arrivée des inspecteurs de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de leur départ. »

Commentaire de l'amendement 7

En ce qui concerne le contrôle technique externe, le projet de loi 6715 amendé stipule que l'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit certaines conditions. Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal. La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

L'amendement 7 propose, d'une part, d'insérer un modèle-type d'une telle convention au projet de règlement grand-ducal et, d'autre part, de prévoir la tarification de cette mise à disposition sur base d'un prix forfaitaire.

Il est proposé de maintenir le prix forfaitaire de la mise à disposition de deux inspecteurs techniques au tarif inscrit actuellement au tableau D du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers, c.-à-d. à 83,91 euros (hTVA) par demi-heure entamée tout en indiquant ce tarif au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation et de suivre la valeur actualisée de celui-ci.

Amendement 8 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 21)

Amendement 8 a)

Le paragraphe 3 de l'article 21 amendé sera remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre nomme les membres de la commission du contrôle technique.

La commission se compose de

- ~~deux~~ **un** représentants proposés par le ministre;
- un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions;
- un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce;
- **un représentant proposé par la fédération des artisans.** »

Dans le cadre des attributions dont question sous 4. du paragraphe (1), la commission se compose des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission est assistée par un secrétaire. Dans le cadre des missions lui conférées, elle peut s'entourer de toutes les pièces et informations requises et s'adjoindre d'experts.

La présidence de la commission est assurée par ~~un des deux~~ le représentants du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe (1), si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné. »

Commentaire de l'amendement 8 a)

Par cet amendement, qui vise à prévoir dans la composition de la Commission du contrôle technique un représentant de l'artisanat, il est proposé de faire droit à une demande formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 31 octobre 2014 relatif au projet de règlement grand-ducal en question. En corolaire, il est proposé de réduire le nombre de représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures de 2 à un membre qui assurera aussi la présidence.

Amendement 8b)

L'article 21 amendé est complété *in fine* par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« (4) Conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, les frais relatifs à l'instruction des dossiers sont fixés comme suit :

1. <u>Délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique</u>	7.500 euros
2. <u>Modification d'un agrément</u>	1.500 euros
3. <u>Vérification des conditions d'un agrément</u>	3.000 euros

Les frais d'éventuels experts ne sont pas compris dans les tarifs sous 1., 2., et 3. »

Commentaire de l'amendement 8 b)

Dans son avis du 22 juin 2015 relatif au projet de loi 6715, le Conseil d'Etat demande, afin d'éviter tout reproche d'arbitraire, qu'il soit établi un barème réglementaire selon lesquels les frais d'instruction sont calculés.

La présente proposition pour la délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique se base sur le tarif dont objet aux commentaires relatif à l'amendement 7 multiplié par 6 (5 membres + 1 secrétaire) de la Commission de contrôle technique, multiplié par 15 heures.

Les frais relatifs à la modification d'un agrément et à la vérification des conditions d'un agrément sont adaptés en conséquence.

Amendement 9 portant sur l'article 22 initial (nouvel article 23)

Amendement 9 a)

A l'article 23 amendé, le paragraphe 2 sera remplacé par le libellé suivant:

« **(2)** L'article 7 est remplacé par le libellé suivant :

« La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/EU précité.

Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou ~~dangereuses~~ critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou ~~dangereuses~~ critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres Etats membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/EU précité. »

Amendement 9 b)

Le paragraphe 4 de l'article 23 amendé sera remplacé par le libellé suivant:

« **(4)** Un nouvel article 12bis est inséré derrière l'article 12 avec le libellé suivant:

« **(1)** **A compter du 20 mai 2018,** le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi ~~modifiée~~ précitée du 14 février 1955, paragraphe (6), alinéa premier, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

- nombre de défauts ou non-conformités,
- gravité des défauts ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les défauts ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- défaut ou non-conformité ~~dangeruse~~ critique = 40
- défaut ou non-conformité majeure = 10
- défaut ou non-conformité mineure = 1

2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défauts ou non-conformités) plus "anciens" par rapport aux résultats (défauts ou non-conformités) plus "récents":

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

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

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

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

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

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défauts ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

D_{Y1} = (#DDx 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1

#... = nombre de ...

DD = défauts ou non-conformités ~~dangeruses~~ critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

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

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de ...

DD = défauts ou non-conformités ~~dangeruses~~ critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers

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

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

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

Commentaire des amendements 9 a) et b)

Ces amendements, qui visent à reporter la notification au moyen du registre électronique au 20 mai 2018, est à lire en relation avec l'amendement parlementaire 2 c) apporté au projet de loi en date du 8 juillet dernier.

Par analogie au projet de loi, il est proposé de suivre le Conseil d'Etat et d'adapter partout dans le projet de règlement grand-ducal la terminologie à celle employée par la directive 2014/45/Union européenne.

Amendement 10 portant sur l'article 25 initial (nouvel article 26)

L'article 26 amendé sera remplacé par le libellé suivant :

«

Article 26

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial ~~et qui entrera en vigueur 3 mois après sa publication au Mémorial.~~ »

Commentaire de l'amendement 10

Cet amendement, qui vise à ne plus spécifier la date d'entrée en vigueur du futur règlement grand-ducal, est à lire en relation avec l'amendement 6 que la Commission du développement durable a apporté en date du 8 juillet 2015 au projet de loi.

Amendement 11 portant sur l'annexe I

Le point 14) de l'alinéa 2 du chapitre I *Installations et équipements* de l'annexe I se lira comme suit :

« 14) à compter du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD; ».

Commentaire de l'amendement 11

En ce qui concerne l'Annexe I du projet de règlement grand-ducal sous rubrique relative aux exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique (Annexe III de la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE), une mise en vigueur immédiate suite à la publication du règlement grand-ducal au Mémorial se heurterait notamment à l'impossibilité de se conformer au point 14 du chapitre I de cette annexe, à savoir l'obligation de disposer d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique d'un véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD.

Comme, d'une part, des travaux sont encore en cours au sein de la Commission européenne en matière du dispositif précité et que, d'autre part, l'article 23 de la directive 2014/45/UE dispose que les dispositions de la directive sont applicables à partir du 20 mai 2018 et son article 22 dispose que les Etats membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle qui ne respectent pas les exigences minimales pour le contrôle technique, il est proposé d'amender le projet de règlement grand-ducal sous rubrique en ce sens à obliger les organismes de contrôle technique de disposer d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique d'un véhicule seulement à partir du 20 mai 2023.

Amendement 12 portant sur l'annexe II

L'annexe II sera remplacée par le texte suivant:

Annexe II

1. Contrôle technique

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Le présent texte de l'annexe II est applicable pour un terme de 3 mois à compter du XX.XX.XXXX (date d'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal). Le nouveau texte de l'annexe II est applicable à partir du XX.XX.XXXX (date d'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal + 3 mois) et est reproduit à la suite du présent texte.

Exigences du contrôle technique

Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Les "causes de la défectuosité" ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsque la méthode d'inspection indiquée est dite "visuelle", cela signifie que l'inspecteur doit, le cas échéant, non seulement regarder les éléments en question, mais aussi les manipuler, analyser le bruit ou recourir à tout autre moyen approprié sans utiliser d'équipement.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation et la classification des défectuosités comme critiques, majeures ou mineures, sont effectuées, au cas par cas, par l'inspecteur de contrôle technique sur base d'un manuel de référence établi par l'organisme de contrôle technique et qui est approuvé par le ministre.

2. Le contrôle porte sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent les équipements présents sur le véhicule testé:

0) identification du véhicule;

1) équipements de freinage;

2) direction;

3) visibilité;

4) éclairage et éléments du circuit électrique;

5) essieux, roues, pneumatiques, suspension;

6) châssis et accessoires du châssis;

7) équipements divers;

8) nuisances;

9) contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3.

Le contrôle porte sur les points suivants et applique les normes minimales et les méthodes indiquées. Les motifs de refus sont des exemples de défectuosités qui peuvent être constatées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
----------	---------	---------------------------

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Plaque d'immatriculation	Contrôle visuel.	<p>a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.</p> <p>b) Numéro manquant ou illisible.</p> <p>c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres</p>
--------------------------	------------------	---

0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	<p>a) Manquant ou introuvable.</p> <p>b) Incomplet, illisible.</p> <p>c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres</p>
--	------------------	---

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.</p>	<p>a) Axe trop serré.</p> <p>b) Usure ou jeu excessif.</p>
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le</p>	<p>a) Réserve de course excessive ou insuffisante.</p> <p>b) Mauvais retour de la commande de freinage.</p> <p>c) Caoutchouc de la pédale de</p>

	moteur à l'arrêt.	frein manquant, mal fixé ou lisse.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. 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.	<p>a) Pression/vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").</p> <p>b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences (a).</p> <p>c) La soupape de protection multicircuits ou la soupape de surpression ne fonctionne pas.</p> <p>d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.</p> <p>e) Endommagement externe susceptible d'affecter le fonctionnement du système de freinage.</p>
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Défectuosité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.
1.1.5. Robinet de freinage à commande manuelle.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Commande fissurée ou endommagée, usure excessive.</p> <p>b) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé.</p> <p>c) Raccords mal fixés ou fuites.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement.</p>
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Verrouillage insuffisant.</p> <p>b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage.</p>

verrouillage, frein de stationnement électronique		c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Commande manquante, endommagée ou inopérante. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur de dysfonctionnement allumé.
---	--	--

<p>1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression</p>	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p>	<p>a) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile excessives provenant du compresseur. c) Robinet mal fixé ou mal monté. d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.</p>
<p>1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)</p>	<p>Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.</p>	<p>a) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux. b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté. c) Fuites excessives. d) Mauvais fonctionnement</p>
<p>1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression</p>	<p>Contrôle visuel</p>	<p>a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé. b) Purgeur inopérant. c) Réservoir mal fixé ou mal monté</p>
<p>1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)</p>	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p>	<p>a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Maître-cylindre mal fixé. d) Niveau de liquide de frein insuffisant. e) Bouchon du réservoir de maître- cylindre manquant. f) Témoin de liquide de freins allumé ou défectueux. g) Mauvais fonctionnement du</p>

		dispositif d'alarme en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Conduites ou raccords non étanches.</p> <p>c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.</p> <p>d) Conduites mal placées.</p>
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts.</p> <p>c) Flexibles ou raccords non étanches.</p> <p>d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression.</p> <p>e) Flexibles poreux.</p>
1.1.13. Garnitures et plaquettes de freins	Contrôle visuel	<p>a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette.</p> <p>b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</p> <p>c) Garniture ou plaquette manquante.</p>
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	<p>a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</p> <p>b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).</p> <p>c) Tambour ou disque manquant.</p>

		d) Flasque mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Câbles endommagés, flambage.</p> <p>b) Usure ou corrosion excessive d'un composant.</p> <p>c) Câble ou articulation mal fixé.</p> <p>d) Guide de câble défectueux. e) Entrave du mouvement du système de freinage.</p> <p>f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.</p>
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.	<p>a) Cylindre fissuré ou endommagé.</p> <p>b) Etanchéité insuffisante du cylindre.</p> <p>c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre.</p> <p>d) Corrosion excessive du cylindre.</p> <p>e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.</p> <p>f) Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.</p>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Liaison défectueuse.</p> <p>b) Mauvais réglage de la liaison.</p> <p>c) Mécanisme grippé ou inopérant</p> <p>d) Mécanisme manquant.</p> <p>e) Plaque signalétique</p>

		manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences (a)
1.1.18. Leviers-cames et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. b) Levier défectueux. c) Mauvais montage ou remontage.
1.1.19. Système de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Commande automatique des freins de 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.
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. b) Fuite d'air ou d'antigel. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément. d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant (1).
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Manquant. b) Endommagées, inutilisables ou non étanches.

1.2. Performances et efficacité du freinage de service		
1.2.1. Performances	Essai sur freinomètre ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>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.</p> <p>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</p> <p>d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.</p> <p>e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.</p>
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur freinomètre ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3.500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Les résultats minimaux figurant ci- après ne sont pas obtenus:</p> <p>pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 29 juillet 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> — catégorie N1: 50 % — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégories N2 et N3: 50 % — catégories O2 (XX) (c), O3 et O4 — semi-remorques: 45 % — remorques: 50 % <p>pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 29</p>

		<p>juillet 2010: catégorie N1: 45 %</p> <p>catégories M1, M2 et M3:</p> <p>50 % (2)</p> <p>catégories N2 et N3: 43 % (3)</p> <p>catégories O2 (XX) (c), O3 et O4: 40 % (4)</p> <p>autres catégories (XX) (c)</p> <p>— catégories L (freins avant et arrière):</p> <p>— catégorie L1e: 42 %</p> <p>— catégories L2e, L6e: 40 %</p> <p>— catégorie L3e: 50 %</p> <p>— catégorie L4e: 46 %</p> <p>— catégories L5e, L7e: 44 %</p> <p>— catégories L (freins arrière):</p> <p>— toutes les catégories: 25 %</p>
<p>1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)</p>		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.</p> <p>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</p>
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il	Un effort de freinage inférieur à 50 % (5) de la capacité du frein de

	faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Essai sur un freinomètre et/ou lors d'un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un freinomètre ou sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. Les véhicules de transport de marchandises doivent si possible être testés en charge.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et inspection du dispositif d'alerte.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. d) Câblage endommagé.

		e) Autres composants manquants ou endommagés.
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel du dispositif d'alerte	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.
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. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. c) Usure excessive de l'axe de secteur. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. e) Manque d'étanchéité.
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. d) Boîtier de direction fêlé.
2.1.3. État 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	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. b) Usure excessive des articulations. c) Fêlure ou déformation d'un

	l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	élément. d) Absence de dispositifs de verrouillage. e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). f) Réparation ou modification inadéquate. g) Capuchon anti poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.
--	--	--

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 et le moteur en marche (direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	<p>a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.</p> <p>b) Butées inopérantes ou manquantes.</p>
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.	<p>a) Fuite de liquide.</p> <p>b) Niveau de liquide insuffisant.</p> <p>c) Mécanisme inopérant.</p> <p>d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.</p> <p>e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.</p> <p>f) Réparation ou modification inadéquate.</p> <p>g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.</p>
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	<p>a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.</p> <p>b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.</p> <p>c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant</p>
2.2.2. Colonne/ fourches 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/	<p>a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.</p> <p>b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe</p>

	<p>guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche.</p> <p>Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.</p>	<p>de la colonne.</p> <p>c) Raccord souple détérioré.</p> <p>d) Mauvaise fixation.</p> <p>e) Réparation ou modification inadéquate.</p>
2.3. Jeu dans la direction	<p>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 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.</p>	<p>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 (a).</p>
2.4. Parallélisme (X) (b)	<p>Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.</p>	<p>Parallélisme non-conforme aux données ou exigences du constructeur (a).</p>
2.5. Sellette d'attelage de l'essieu directeur de remorque	<p>Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.</p>	<p>a) Élément fissuré ou endommagé.</p> <p>b) Jeu excessif.</p> <p>c) Mauvaise fixation.</p>
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	<p>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.</p>	<p>a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.</p> <p>b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.</p> <p>c) L'assistance ne fonctionne pas.</p>
3. VISIBILITÉ		
3.1. Champ de vision	<p>Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.</p>	<p>Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant</p>

		la vue frontale ou latérale.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	<p>a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré</p> <p>b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences (a) (XX) (c)</p> <p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p>
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	<p>a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences (a).</p> <p>b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé.</p>
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Essuie-glace inopérant ou manquant.</p> <p>b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.</p>
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave- glace.
3.6. Système de désembuage(X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
Phares		
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante.</p> <p>b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux</p>

		ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Réglage	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (a).
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). (nombre de feux allumés en même temps). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.1.4. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a) b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.

		b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
--	--	---

4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3. Conformité avec les exigences(a).	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.3.3. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.

		b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.4.3. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences (a).
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.5.2 Réglage (X) (b)	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.
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.5.4. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).

4.6. Feu de recul		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.

4.6.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.7. Feu 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 vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.7.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.8. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptré défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptré.
4.8.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).

4.9. Témoins obligatoires pour les dispositifs d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.
4.9.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences (a).
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. b) Isolation endommagée ou détériorée. c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	a) Mauvaise fixation du câblage. b) Câblage détérioré. c) Isolation endommagée ou détériorée
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences (a). b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences (a). c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. b) Manque d'étanchéité. c) Coupe-circuit défectueux (si exigé). d) Fusibles défectueux (si exigés).

		e) Ventilation inadéquate (si exigée).
--	--	--

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> a) Essieu fêlé ou déformé. b) Mauvaise fixation au véhicule. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.1.2. 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 dont la masse brute dépasse 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fusée d'essieu fracturée. b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. d) Jeu de la fusée dans l'essieu.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu excessif dans un roulement de roue. b) Roulement de roue trop serré, bloqué.
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.

		b) Moyeu usé ou endommagé.
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.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p> <p>b) Mauvais placement des frettes de jante.</p> <p>c) Roue gravement déformée ou usée.</p> <p>d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences (a) et nuisant à la sécurité routière.</p>
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences (a) et nuisent à la sécurité routière.</p> <p>b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p> <p>c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.</p> <p>d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</p> <p>e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences(a).</p> <p>f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments.</p> <p>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences (a).</p> <p>h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.</p>

5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	<p>a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.</p> <p>b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.</p> <p>c) Ressort manquant.</p> <p>d) Réparation ou modification inadéquate.</p>
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	<p>a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.</p> <p>b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</p>
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) (b)	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche et/ou avec les valeurs absolues indiquées par le constructeur.	<p>a) Écart significatif entre la droite et la gauche.</p> <p>b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.</p>
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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	<p>a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.</p> <p>b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive.</p> <p>c) Réparation ou modification inadéquate.</p>
5.3.4. Articulations 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	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension.

	véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	b) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
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. b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du	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.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant. b) Fuite de carburant ou

réservoir et des conduites de carburant)		<p>bouchon de remplissage manquant ou inopérant.</p> <p>c) Conduites endommagées ou abrasées.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).</p> <p>e) Risque d'incendie lié</p> <ul style="list-style-type: none"> — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur. <p>f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences (a).</p>
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	<p>a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.</p> <p>b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences (a).</p>
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	<p>a) Support dans un état inacceptable.</p> <p>b) Support fêlé ou mal fixé.</p> <p>c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.</p>
6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement 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	<p>a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré.</p> <p>b) Usure excessive d'un élément.</p>

	mesure	<p>c) Mauvaise fixation.</p> <p>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.</p> <p>e) Témoin inopérant.</p> <p>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.</p> <p>g) Réparation ou modification inadéquate.</p>
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	<p>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.</p> <p>b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.</p> <p>c) Usure excessive des joints universels.</p> <p>d) Raccords flexibles détériorés.</p> <p>e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.</p> <p>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.</p> <p>g) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.</p> <p>h) Modification illégale de la transmission.</p>
6.1.8. Fixations du 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, desserrées ou fêlées.
6.1.9. Performances du moteur	Contrôle visuel.	a) Unité de commande illégalement modifiée.

		b) Modification illégale du moteur.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel	<p>a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.</p> <p>b) Montant mal fixé.</p> <p>c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>d) Réparation ou modification inadéquate.</p>
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Châssis ou cabine mal fixé.</p> <p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p> <p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses.</p> <p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p>
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	<p>a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p> <p>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée.</p> <p>c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées.</p>

6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences (a).
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.
6.2.8. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.
6.2.9. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs.	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences (a). c) Équipement hydraulique non étanche.
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti projections	Contrôle visuel	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. b) Distance insuffisante avec la roue. c) Non conforme aux exigences (a).
7. AUTRE ÉQUIPEMENT		

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. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture endommagée. c) Ceinture non conforme aux exigences (a). d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé.	Contrôle visuel.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.4. Prétendeurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel.	Prétendeur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Coussin gonflable manifestement inopérant.
7.1.6. Systèmes SRS	Contrôle visuel du témoin de	L'indicateur de

	dysfonctionnement	dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
7.2. Extincteur (X) (b)	Contrôle visuel	a) Manquant. b) Non conforme aux exigences (a).
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) (b)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet. b) Non conforme aux exigences (a).
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) (b)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences (a).
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) (b)	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas. b) Commande mal fixée. c) Non conforme aux exigences (a).
7.8. Indicateur de vitesse	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences (a). b) Dispositif inopérant. c) Dépourvu d'éclairage.
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences (a). b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants.

		<p>d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.</p> <p>e) Altération ou manipulation évidente.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</p>
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	<p>a) Non conforme aux exigences (a).</p> <p>b) Dispositif manifestement inopérant.</p> <p>c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).</p> <p>d) Scellés défectueux ou manquants.</p> <p>e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage</p>
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) (a)	Contrôle visuel.	<p>a) Manipulation évidente (fraude).</p> <p>b) Manifestement inopérant.</p>
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	<p>a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</p> <p>b) Câblage endommagé.</p> <p>c) Autres composants manquants ou endommagés.</p> <p>d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.</p> <p>e) L'indicateur de</p>

		dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
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)	<p>a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences (a).</p> <p>b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.</p>
8.2. Émissions à l'échappement		
8.2.1. Émissions des moteurs à essence		
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des</p>

		émissions.
8.2.1.2. Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences (a). Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables (a).	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou</p> <p>b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p style="padding-left: 40px;">i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p style="padding-left: 80px;">— 4,5 %, ou</p> <p style="padding-left: 80px;">— 3.5 %</p> <p style="padding-left: 40px;">selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (a)</p> <p style="padding-left: 40px;">ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p style="padding-left: 80px;">— moteur tournant au ralenti: 0,5 %</p> <p style="padding-left: 80px;">— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou</p> <p style="padding-left: 80px;">— moteur tournant au ralenti: 0,3 % (6)</p> <p style="padding-left: 80px;">— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %</p> <p style="padding-left: 40px;">selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (a).</p> <p>c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du</p>

		<p>constructeur;</p> <p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>
<p>8.2.2. Émissions des moteurs diesel</p>		
<p>8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>
<p>8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.</p>	<p>a) 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.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule:</p> <p>1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'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 au moins équivalente. Si, à cause de la</p>	<p>a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (a),</p> <p>l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;</p> <p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences (a) n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,</p> <p>pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,</p> <p>pour les moteurs</p>

	<p>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;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> <p>c) Procédure d'essai:</p> <p>1) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la</p>	<p>turbocompressés: 3,0 m -1,</p> <p>ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences (a) ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (a),</p> <p>1,5 m -1 (7).</p>
--	---	--

	<p>pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I de la directive modifiée 2009/40/CE ;</p> <p>4) les véhicules sont refusés 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.</p> <p>5) afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites</p>	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques		
Interférences radio (X) (b)	Contrôle visuel.	Une des exigences applicables (a) n'est pas satisfaite.
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides	Contrôle visuel.	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou

		constituant un risque pour les autres usagers de la route.
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Fonctionnement défectueux.</p> <p>b) Mauvais état.</p> <p>c) Commande d'urgence défectueuse.</p> <p>d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.</p> <p>e) Non conforme aux exigences (a).</p>
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	<p>a) Fonctionnement défectueux.</p> <p>b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible.</p> <p>c) Marteau brise-vitre manquant.</p> <p>d) Non conforme aux exigences (a).</p>
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Mauvais fonctionnement.</p> <p>b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.</p> <p>c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).</p>
9.3. Système de	Contrôle visuel et vérification du	a) Fonctionnement

ventilation et de chauffage (X) (b)	fonctionnement.	défectueux. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.
9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. c) Non conforme aux exigences (a).
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences (a).
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Données illisibles ou non conformes aux exigences (a)
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. c) Non conforme aux exigences (a).
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Dispositif détérioré ou endommagé. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas

		correctement. c) Non conforme aux exigences (a).
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux.
9.9. Inscriptions(X) (b)	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conforme aux exigences (a).
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) (b)		
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences (a) concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (a)
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) (b)		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Avertisseur(s) défectueux. e) Non conforme aux exigences (a).
9.11.2. Fixations pour	Contrôle visuel et vérification du	a) Fonctionnement

fauteuil roulant	fonctionnement, au besoin.	défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Non conforme aux exigences (a).
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (a)
9.12. Autres équipements spéciaux (X) (b)		
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences (a). b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences (a).
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences (a).

(1) On entend par "mauvaise réparation ou modification" une réparation ou une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet négatif sur l'environnement.

(2) 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1er 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) 2,2 m/s² pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3.

(6) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou 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, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

(7) Réceptionné conformément aux 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; aux limites figurant à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/ 77/CEE telle que modifiée par la directive 1999/96/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

Notes:

(a) 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 d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

(b) «X» renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle périodique.

(c) (XX) Cette cause de défectuosité ne s'applique que si l'essai est requis par la législation nationale.»

Nouveau texte de l'annexe II applicable à partir du XX.XX.XXXX (date d'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal + 3 mois)

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE

1. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé conformément à la législation applicable en nature de contrôle technique. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent

aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-dessous est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les «causes de la défectuosité» ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

0. identification du véhicule;

1. équipements de freinage;

2. direction;

3. visibilité;

4. éclairage et éléments du circuit électrique;

5. essieux, roues, pneumatiques, suspension;

6. châssis et accessoires du châssis;

7. équipements divers;

8. nuisances;

9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M 2 et M 3 .

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

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

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

Les défauts qui ne sont pas énumérés dans la présente annexe sont évalués en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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) qu'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. Pivot de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X		
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X		
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X		
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X		
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. 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"). Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	X	
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ⁽¹⁾ .		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Dommages externes susceptibles 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	Contrôle visuel des éléments lors de	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	l'actionnement du système de freinage.	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 ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X		X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	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			
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X			
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Ne fonctionnent 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 freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X	
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X	
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		marque MIN. Pas de liquide de frein visible.			X	
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X			
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X			
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X			
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 (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X		
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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 friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X		
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X	
		e) Flexibles poreux.		X		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. 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) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X		
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage 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 ou flambage. Performances de freinage réduites.		X		
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément 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 à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X	
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X	
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	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) 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. 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 la remorque ne s'applique 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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 une ou plusieurs roues.		X		X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X		X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes¹:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie M₁: 58 % - catégories M₂ et M₃: 50 % - catégorié N₁: 50 % - catégories N₂ et N₃: 50 % - catégories O₂, O₃ et O₄ - pour les semi-remorques: 45%² - pour les semi-remorques plateaux: 50% 		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories M₁, M₂ et M₃: 50%¹ - catégorie N₁: 45% - catégories N₂ et N₃: 43%² - catégories O₂, O₃ et O₄: 40%³ 		X		
		<p>3. Autres catégories</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories L (les deux freins ensemble): - catégorie L1e: 42 % - catégories L2e, L6e: 40 % - catégorie L3e: 50 % - catégorie L4e: 46 % - catégories L5e, L7e: 44 % <p>catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X		
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X		
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ¹ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X	
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X	
1.5. 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 (non applicable au frein sur échappement).		X		
		b) Le système ne fonctionne pas.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		20 mai 2023
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		20 mai 2023
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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. Formation de gouttelettes.	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X	
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X	
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X	
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X	
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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 anti poussière 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
2.2. Volant, colonne et guidon						
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne 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
		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/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X		
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X		
		c) Raccord souple détérioré.		X		
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X		X
		e) Modification présentant un risque ⁽³⁾				X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾). Sécurité de la direction compromise.		X	X	
2.4. Parallélisme (X) ⁽²⁾	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ⁽¹⁾ . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	<p>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)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)	X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	<p>a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X	X		
		<p>b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences⁽¹⁾, (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)	X		
		<p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p> <p>Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.</p>		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles) Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X		
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X		X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X		
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X(*)		X	
3.6. Système de désembuage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X(*)		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.			X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ⁽¹⁾ .			X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X			
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023
4.1.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X		
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X		
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X		
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X		
4.3. Feux stop						
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X(*)	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Fonctionnement retardé. Totalelement inopérante.	X	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Totalement inopérante.	X	X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ (plus de 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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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⁾ . Totalement inopérant.	X	X		
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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 commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) 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 conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X		
		b) Isolation endommagée ou détériorée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
semi-remorque		Risque de court-circuit.		X		
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X	
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X(*)	X	X	
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X	
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		l'arrière.				
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X		
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X		
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X		
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION							
5.1. Essieux							
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X		
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X		X	
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X		X	
5.1.2. 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 perturbée.		X		X	
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X	
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X	
5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou 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 chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X	
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>c) Roue gravement déformée ou usée.</p> <p>La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p>		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-dessus d'une fosse.	<p>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.</p> <p>Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p>		X	X	
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X		
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X		
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.</p> <p>La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾.</p>		X	X	
		<p>f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).</p> <p>Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).</p>	X	X		
		<p>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾.</p> <p>Couche de protection de la corde affectée.</p>		X	X	
		<p>h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.</p> <p>Manifestement inopérant.</p>	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X		X
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) 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 d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X			
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ⁽²⁾	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X		
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X		
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X		X
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X		X
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X		X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.				X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X		
		c) Fuite audible dans le système.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation 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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
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. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X		X	
		c) Conduites abrasées. 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 ⁽¹⁾ .				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X		
		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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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		
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X	
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X		
		d) Raccords flexibles détériorés. 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. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X		
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X			
		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		
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X		X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X		X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X		X
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X		X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X		X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.</p>		X	X	
		<p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée</p>		X	X	
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X		
		<p>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).</p> <p>Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).</p>		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X		
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X	
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X(*)	X		
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X			
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X		
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X		
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X			
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X			
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X			
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X			
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X	
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
		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			
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		20 mai 2023
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X		
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
7.2. Extincteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant.		X		
		b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	X			
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X		X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.5. Trousse de secours (si exigée)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
(X) ⁽²⁾						
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. Totalelement inopérant.	X(*)			
		b) Commande mal fixée.	X	X		
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X(*)	X		
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manquant (si requis).	X		X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalelement inopérant.	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X			
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif inopérant.		X		
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X		
		d) Plaque d'installation 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 conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V¹:</p> <p>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 la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI²:</p> <p>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</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;		X		
		<p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5%, ou - 3,5% <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,5% - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,3%³ - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.</p>		X		
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	et aux autres exigences applicables ⁽¹⁾ . mesures non applicables aux moteurs à deux temps	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 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV ¹ : 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 à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI¹:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<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 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;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences ⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, - pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m ⁻¹ , - pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m ⁻¹ , ou pour les véhicules indiqués dans les exigences ⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences ⁽¹⁾ , 1,5 m ⁻¹ . ¹ ou <u>0,7 m⁻¹</u> ⁹		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 M₂, M₃, N₂ 					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	ou N ₃ ;					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>4. Les véhicules sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés 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>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques						
Interférences radio (X) ⁽²⁾		Une des exigences applicables ⁽¹⁾ n'est pas satisfaite.	X			
8.4 Autres points liés à l'environnement						
8.4.1 Pertes de liquides		<p>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.</p> <p>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</p>		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur de porte insuffisante.	X		X	
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 conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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			
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		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			
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X			
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Risque de blessures.	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 inopérants.	X			
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X		X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X			
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur ou espace insuffisant.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X	
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X		
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X		
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalemment inopérants.	X(*)	X		
9.9. Inscriptions (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X(*)			
		b) Non conformes 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 portes non conformes 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			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X			
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X		X	
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .			X	
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Non conformes 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 point que son utilisation est dangereuse.		X		
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
		Risque de blessures.		X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
		Sécurité de la conduite affectée.		X		

Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

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

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

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

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.

Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N1, N2 et N3 immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012.

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.

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).

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

Réceptionnés 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 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 immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (*) défauts ou non-conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

Annexe II

2. Contrôle technique routier

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- (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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

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

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur 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.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. 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 par tout autre moyen approprié.

Les "causes de la défectuosité" ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

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

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

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

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

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</u>					
<u>0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences1</u>	<u>Contrôle visuel</u>	<u>(a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Inscription manquante ou illisible.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.</u>		<u>X</u>	
<u>0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule</u>	<u>Contrôle visuel</u>	<u>(a) Manquant ou introuvable.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.</u>	<u>X</u>		
<u>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</u>					
<u>1.1. État mécanique et fonctionnement</u>					
<u>1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main de frein de service</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</u> <u>Note: Les</u>	<u>(a) Pivot trop serré.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Usure fortement avancée ou jeu.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.</u>				
<u>1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</u> <u>Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.</u>	<u>(a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.</u> <u>Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Dégagement du frein rendu difficile.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et</u>	<u>Contrôle visuel des éléments à pression de</u>	<u>(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</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>réservoirs</u>	<u>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.</u>	<u>"danger").</u> <u>Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences (1).</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.</u>		<u>X</u>	
		<u>(e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.</u> <u>Performances du frein de secours insuffisantes.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>1.1.4. Manomètre ou indicateur de</u>	<u>Contrôle fonctionnel.</u>	<u>Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.</u> <u>Faible pression non détectable.</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>pression basse</u>				X	
<u>1.1.5. Robinet de freinage à main</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</u>	<u>(a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.</u>		X	
		<u>(b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.</u>		X	
		<u>(c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.</u>		X	
		<u>(d) Mauvais fonctionnement.</u>		X	
<u>1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</u>	<u>(a) Verrouillage insuffisant.</u>		X	
		<u>(b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.</u>	X		
		<u>Usure excessive.</u>		X	
		<u>(c) Course trop longue (réglage incorrect).</u>		X	
		<u>(d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.</u>		X	
		<u>(e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.</u>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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) <u>Valve endommagée ou fuite d'air excessive.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>		X	X
		(b) <u>Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.</u>	X		
		(c) <u>Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.</u>		X	
		(d) <u>Fuite de liquide hydraulique.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	(a) <u>Robinet ou valve à fermeture automatique défectueux.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>	X	X	
		(b) <u>Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>	X	X	
		(c) <u>Étanchéité insuffisante.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>		X	X
		(d) <u>Ne fonctionnent pas correctement.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Fonctionnement du frein touché.</u>			<u>X</u>
<u>1.1.9.</u> <u>Accumulateur,</u> <u>réservoir de</u> <u>pression</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une</u> <u>légère corrosion.</u>	<u>X</u>		
		<u>Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Purgeur inopérant.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.10.</u> <u>Dispositif de</u> <u>freinage assisté</u> <u>maître-cylindre</u> <u>(systèmes</u> <u>hydrauliques)</u>	<u>Contrôle visuel</u> <u>des éléments lors</u> <u>de</u> <u>l'actionnement</u> <u>du système de</u> <u>freinage, si</u> <u>possible.</u>	<u>(a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.</u>		<u>X</u>	
		<u>Ne fonctionne pas.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours</u> <u>opérant.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>Maître-cylindre défectueux ou non étanche.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein</u> <u>toujours opérant.</u>		<u>X</u>	
		<u>Fixation insuffisante du maître-cylindre.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.</u>		<u>X</u>	
		<u>Pas de liquide de frein visible.</u>			<u>X</u>
		<u>(e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.</u>	<u>X</u>		
		<u>(f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.</u>	<u>X</u>		
		<u>(g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.</u>	<u>X</u>		
<u>1.1.11.</u> <u>Conduites rigides des freins</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</u>	<u>(a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).</u>		<u>X</u>	
		<u>Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.</u>		<u>X</u>	
		<u>Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Conduites mal placées.</u>	<u>X</u>		
		<u>Risques d'endommagement.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>1.1.12.</u> <u>Flexibles des freins</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</u>	<u>(a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.</u> <u>Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).</u> <u>Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.</u> <u>Câble altéré</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(e) Flexibles poreux.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.13.</u> <u>Garnitures ou plaquettes de freins</u>		<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque min. atteinte).</u> <u>Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque minimum pas visible).</u>		<u>X</u>
	<u>(b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</u>			<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Performances de freinage réduites.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.</u>			<u>X</u>
<u>1.1.14. Tambours de freins, disques de freins</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Tambour ou disque usé.</u>		<u>X</u>	
		<u>Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).</u>		<u>X</u>	
		<u>Performances de freinage fortement réduites.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Absence de tambour ou de disque.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Flasque mal fixé.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.15. Câbles de freins, timonerie</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</u>	<u>(a) Câbles endommagés, flambage.</u>		<u>X</u>	
		<u>Performances de freinage réduites</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.</u>		<u>X</u>	
		<u>Performances de freinage réduites.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Fixation des câbles défectueuse.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(e) <u>Entrave du mouvement du système de freinage.</u>		X	
		(f) <u>Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.</u>		X	
<u>1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</u>	(a) <u>Cylindre fissuré ou endommagé.</u> <u>Performances de freinage réduites.</u>		X	X
		(b) <u>Étanchéité insuffisante du cylindre.</u> <u>Performances de freinage réduites.</u>		X	X
		(c) <u>Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.</u> <u>Performances de freinage réduites.</u>		X	X
		(d) <u>Corrosion excessive du cylindre.</u> <u>Risque de fissure.</u>		X	X
		(e) <u>Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.</u> <u>Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).</u>		X	X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(f) <u>Capuchon anti-poussière endommagé.</u> <u>Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.</u>	X	X	
<u>1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge</u>	<u>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</u>	(a) <u>Liaison défectueuse.</u>		X	
		(b) <u>Mauvais réglage de la liaison.</u>		X	
		(c) <u>Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne).</u> <u>Valve grippée ou inopérante.</u>		X	X
		(d) <u>Valve manquante. (si requise)</u>			X
		(e) <u>Plaque signalétique manquante.</u>	X		
		(f) <u>Données illisibles ou non conformes aux exigences(1).</u>	X		
<u>1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.</u>		X	
		(b) <u>Levier défectueux.</u>		X	
		(c) <u>Mauvais montage ou remontage.</u>		X	
<u>1.1.19. Systèmes de freinage</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Mauvais montage ou défaut de connexion.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>	X		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>d'endurance</u> <u>(pour les</u> <u>véhicules</u> <u>équipés de ce</u> <u>dispositif)</u>				<u>X</u>	
		<u>(b) Système manifestement défectueux ou manquant.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.20.</u> <u>Fonctionnement automatique des freins de la remorque</u>	<u>Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.</u>	<u>Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.</u>			<u>X</u>
<u>1.1.21.</u> <u>Système de freinage complet</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(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.</u> <u>Performances de freinage réduites</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Fuite d'air ou d'antigel.</u> <u>Fonctionnalité du système réduite.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Modification dangereuse d'un élément(3).</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Performances de freinage réduites</u>			<u>X</u>
<u>1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Manquant.</u>		<u>X</u>	
<u>1.1.23. Frein à inertie</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Efficacité insuffisante.</u>		<u>X</u>	
<u>1.2. Performances et efficacité du frein de service</u>					
<u>1.2.1. Performance (E)</u>	<u>Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.</u>	<u>(a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</u> <u>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(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.</u> <u>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.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.</u>		<u>X</u>	
		<u>(e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.</u>		<u>X</u>	
<u>1.2.2. Efficacité</u> <u>(E)</u>	<u>Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur¹³</u>	<u>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes¹⁴:</u> <u>catégories M1, M2 et M3: 50%¹⁵</u> <u>catégorie N1: 45%</u> <u>catégories N2 et N3: 43%¹⁶</u> <u>catégories O3 et O4: 40%¹⁷</u> <u>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)</u>					
<u>1.3.1.</u> <u>Performance</u> <u>(E)</u>	<u>Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.</u>	<u>(a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</u>		<u>X</u>	
		<u>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</u>			<u>X</u>
		<u>(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.</u>		<u>X</u>	
		<u>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</u>			<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>d'essieux directeurs.</u>			
		<u>(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</u>		<u>X</u>	
<u>1.3.2. Efficacité</u> <u>(E)</u>	<u>Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.</u>	<u>L'effort de freinage est inférieur à 50%18 de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.</u> <u>Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement</u>					
<u>1.4.1. Performance</u> <u>(E)</u>	<u>Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.</u>	<u>Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.</u> <u>Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	<p>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.</p> <p>Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.</p>		X	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	(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	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>véhicule.</u>				
		<u>(d) Câblage endommagé.</u>		<u>X</u>	
		<u>(e) Autres composants manquants ou endommagés.</u>		<u>X</u>	
		<u>(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		<u>X</u>	
<u>1.7. Système de freinage électronique (EBS)</u>	<u>Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.</u>	<u>(a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.</u>			<u>X</u>
<u>1.8. Liquide de frein</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Liquide de frein contaminé ou sédimenté.</u>		<u>X</u>	
		<u>Risque imminent de défaillance.</u>			<u>X</u>
<u>2. DIRECTION</u>					
<u>2.1. État mécanique</u>					
<u>2.1.1. État de la</u>	<u>Contrôle visuel</u>	<u>(a) Axe de secteur tordu ou cannelures usées.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>direction</u>	<u>du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.</u>	<u>Fonctionnalité réduite.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Usure excessive de l'axe de secteur.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Mouvement excessif de l'axe de secteur.</u> <u>Fonctionnalité réduite.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(d) Manque d'étanchéité.</u> <u>Formation de gouttes</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>2.1.2. Fixation du boîtier de direction</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Mauvaise fixation du boîtier de direction.</u> <u>Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.</u>	<u>_____</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.</u> <u>Fixations gravement affectées.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Boulons de fixation manquants ou fêlés.</u>		<u>X</u>	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		<u>Fixations gravement affectées.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Boîtier de direction fêlé.</u>		<u>X</u>	
		<u>Stabilité ou fixation du boîtier touchée.</u>			<u>X</u>
<u>2.1.3. État de la timonerie de direction</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.</u>		<u>X</u>	
		<u>Jeu excessif ou risque de dissociation.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Usure excessive des articulations.</u>		<u>X</u>	
		<u>Risque très grave de détachement.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Fêlure ou déformation d'un élément.</u>		<u>X</u>	
		<u>Fonctionnalité touchée.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Absence de dispositifs de verrouillage.</u>		<u>X</u>	
<u>(e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).</u>		<u>X</u>			
<u>(f) Modification présentant un risque (3).</u>		<u>X</u>			
		<u>Fonctionnalité touchée.</u>			<u>X</u>
		<u>(g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré.</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.</u>		X	
<u>2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.</u>		X	
		<u>(b) Butées inopérantes ou manquantes.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>2.1.5. Direction assistée</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Fuite de liquide.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(f) Modification présentant un risque (3). Direction touchée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Direction touchée.</u>			<u>X</u>
<u>2.2. Volant, colonne et guidon</u>					
<u>2.2.1. État du volant de direction</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.</u> <u>Risque très grave de détachement.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.</u> <u>Risque très grave de détachement.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.</u> <u>Risque très grave de détachement.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(d) Modification présentant un risque (3).</u>		<u>X</u>	
<u>2.2.2. Colonne/fourc</u>	<u>Alternativement pousser et tirer le</u>	<u>(a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>hes et amortisseurs de direction</u>	<u>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.</u>	<u>(b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.</u>		X	
		<u>(c) Raccord souple détérioré.</u>		X	
		<u>(d) Mauvaise fixation.</u> <u>Risque très grave de détachement.</u>		X	X
		<u>(e) Modification présentant un risque(3).</u>			X
<u>2.3. Jeu dans la direction</u>	<u>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</u>	<u>Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences(1)).</u> <u>Sécurité de la direction compromise.</u>		X	X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.</u>				
<u>2.4. Parallélisme (X) (2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Défaut manifeste d'alignement.</u> <u>Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque</u>	<u>Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.</u>	<u>(a) Élément légèrement endommagé.</u> <u>Élément fortement endommagé ou fissuré.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Jeu excessif.</u> <u>Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Mauvaise fixation.</u> <u>Fixations gravement affectées.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>2.6. Direction assistée</u>	<u>Contrôle visuel et contrôle de la</u>	<u>(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>électronique (EPS)</u>	<u>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</u>	<u>(b) L'assistance ne fonctionne pas.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		<u>X</u>	
<u>3. VISIBILITÉ</u>					
<u>3.1. Champ de vision</u>	<u>Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.</u>	<u>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).</u> <u>Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>3.2. État des vitrages</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).</u> <u>Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>brise ou miroirs extérieurs non visibles.</u>		<u>X</u>	
		<u>(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).</u> <u>Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</u> <u>Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences (1). (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).</u> <u>Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.</u> <u>Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) <u>Champ de vision nécessaire non couvert.</u>		X	
3.4. <u>Essuie-glace</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Essuie-glace inopérant ou manquant.</u>		X	
		(b) <u>Balai d'essuie-glace défectueux.</u> <u>Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.</u>	X	X	
3.5. <u>Lave-glace du pare-brise</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).</u> <u>Lave-glace inopérant.</u>	X	X	
3.6. <u>Système de désembuage (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Système inopérant ou manifestement défectueux.</u>	X		
<u>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</u>					
<u>4.1. Phares</u>					
4.1.1. <u>État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).</u>	X		
		<u>Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(b) <u>Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).</u>	X		
		<u>Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.</u>		X	
		(c) <u>Mauvaise fixation du feu.</u>		X	
<u>4.1.2. Orientation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Mauvais réglage manifeste des phares.</u>		X	
		(b) <u>Mauvais montage de la source lumineuse.</u>			
<u>4.1.3. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1). (nombre de feux allumés en même temps).</u>	X		
		<u>Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.</u>		X	
		(b) <u>Fonctionnement du dispositif de commande perturbé</u>		X	
<u>4.1.4. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u>		X	
		(b) <u>Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(c) Source lumineuse et lampe non compatibles.</u>		X	
<u>4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.</u>	<u>(a) Dispositif inopérant.</u>		X	
		<u>(b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.</u>		X	
<u>4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.</u>	<u>Dispositif inopérant.</u> <u>Si lampes à décharge gazeuse.</u>	X	X	
<u>4.2. Feux de position, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.</u>					
<u>4.2.1. État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Source lumineuse défectueuse.</u>		X	
		<u>(b) Glace défectueuse</u>		X	
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>	X	X	
<u>4.2.2. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u>		X	
		<u>Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</u>		<u>X</u>	
<u>4.2.3. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u> <u>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</u> <u>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.3. Feux stop</u>					
<u>4.3.1. État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).</u> <u>Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</u> <u>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.3.2. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u> <u>Fonctionnement retardé.</u> <u>Totalement inopérante.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</u>		<u>X</u>	
<u>4.3.3. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u> <u>Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse</u>					
<u>4.4.1. État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).</u> <u>Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).</u> <u>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</u>	X	X	
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>	X	X	
<u>4.4.2. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u> <u>Totalement inopérante.</u>	X	X	
<u>4.4.3. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u>		X	
<u>4.4.4. Fréquence de clignotement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences(1) (plus de 25 % de différence).</u>	X		
<u>4.5. Feux de brouillard avant et arrière</u>					
<u>4.5.1. État et fonctionnemen</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du</u>	<u>(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).</u>	X		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>t</u>	<u>fonctionnement</u>	<u>Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).</u> <u>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u> <u>Très grand risque de chute ou d'éblouissement.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.5.2 Réglage (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).</u> <u>Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.5.3. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u> <u>Inopérante.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.5.4. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>4.6. Feu de marche arrière</u>					
<u>4.6.1. État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Source lumineuse défectueuse.</u>	<u>X</u>		
		<u>(b) Glace défectueuse.</u>	<u>X</u>		
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.6.2. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences(1).</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u>		<u>X</u>	
<u>4.6.3. Commutation</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u> <u>Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière</u>					
<u>4.7.1. État et fonctionnement</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.</u>	<u>X</u>		
		<u>(b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple).</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).</u>			
		<u>(c) Mauvaise fixation du feu.</u>	<u>X</u>		
		<u>Très grand risque de chute.</u>		<u>X</u>	
<u>4.7.2. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).</u>	<u>X</u>		
<u>4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière</u>					
<u>4.8.1. État</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Catadioptre défectueux ou endommagé.</u>	<u>X</u>		
		<u>Catadioptre touché</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Mauvaise fixation du catadioptre.</u>	<u>X</u>		
		<u>Risque de chute</u>		<u>X</u>	
<u>4.8.2. Conformité avec les exigences(1)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences(1).</u>		<u>X</u>	
		<u>Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.</u>			<u>X</u>
<u>4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage</u>					

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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 fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si	(a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des	X	X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>applicable).</u>	<u>pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Câblage légèrement détérioré.</u>	<u>X</u>		
		<u>Câblage gravement détérioré.</u>		<u>X</u>	
		<u>Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Isolation endommagée ou détériorée.</u>	<u>X</u>		
		<u>risque de court-circuit.</u>		<u>X</u>	
		<u>Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.</u>			<u>X</u>
<u>4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) (2)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences (1).</u>	<u>X</u>		
		<u>Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences(1).</u>	<u>X</u>		
		<u>Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(c) <u>Mauvaise fixation du feu ou du catadioptr.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>	X	X	
<u>4.13. Accumulateur(s)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Mauvaise fixation.</u> <u>Mauvaise fixation; risque de court-circuit.</u>	X	X	
		(b) <u>Manque d'étanchéité.</u> <u>Perte de substances dangereuses.</u>	X	X	
		(c) <u>Coupe-circuit défectueux (si exigé).</u>		X	
		(d) <u>Fusibles défectueux (si exigés).</u>		X	
		(e) <u>Ventilation inadéquate (si exigée).</u>		X	
		<u>5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</u>			
<u>5.1. Essieux</u>					
<u>5.1.1. Essieux (+ E)</u>	<u>Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible</u>	(a) <u>Essieu fêlé ou déformé.</u>			X
		(b) <u>Mauvaise fixation au véhicule.</u> <u>Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.</u>		X	X
		(c) <u>Modification présentant un risque (3).</u>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		<u>Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.</u>			X
5.1.2. Porte-fusées (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	(a) <u>Fusée d'essieu fracturée.</u>			X
		(b) <u>Usure excessive du pivot et/ou des bagues.</u> <u>Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.</u>		X	X
		(c) <u>Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.</u> <u>Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.</u>		X	X
		(d) <u>Jeu de la fusée dans l'essieu.</u> <u>Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.</u>		X	X
5.1.3. Roulements de roues (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible Appliquer une force verticale ou	(a) <u>Jeu excessif dans un roulement de roue.</u> <u>Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.</u>		X	X
		(b) <u>Roulement de roue trop serré, bloqué.</u> <u>risque de surchauffe; risque de destruction.</u>		X	X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.</u>				
<u>5.2. Roues et pneus</u>					
<u>5.2.1. Moyeu de roue</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.</u> <u>Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Moyeu usé ou endommagé.</u> <u>Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>5.2.2. Roues</u>	<u>Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant</u>	<u>(a) Fêlure ou défaut de soudure.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Mauvais placement des frettes de jante.</u> <u>Risque de détachement.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<u>placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.</u>	<p>(c) <u>Roue gravement déformée ou usée.</u></p> <p><u>La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</u></p>		X	X
		(d) <u>Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences (1) et nuisant à la sécurité routière.</u>		X	
5.2.3. Pneumatiques	<u>Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule</u>	(a) <u>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.</u>		X	
		<u>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.</u>			X
		(b) <u>Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</u>		X	
		(c) <u>Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.</u>		X	
		(d) <u>Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</u>		X	
		<u>Corde visible ou endommagée</u>			X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.</u> <u>La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences (1).</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments. (dispositifs antiprojections souples)</u> <u>Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences (1).</u> <u>Couche de protection de la corde affectée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>5.3. Suspension</u>					
<u>5.3.1. Ressorts et stabilisateurs (+E)</u>	<u>Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible</u>	<u>(a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.</u> <u>Jeu visible. Fixations très mal attachées.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.</u> <u>Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Ressort manquant.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</u>			<u>X</u>
		<u>(d) Modification présentant un risque (3).</u> <u>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>5.3.2. Amortisseurs</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.</u> <u>Amortisseur mal fixé.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(b) Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Amortisseur manquant.</u>		<u>X</u>	
<u>5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension</u>	<u>Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible</u>	<u>(a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.</u> <u>Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.</u> <u>Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>(+E)</u>		<u>(c) Modification présentant un risque (3).</u> <u>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>5.3.4. Joints de suspension</u> <u>(+E)</u>	<u>Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible</u>	<u>(a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.</u> <u>Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Capuchon anti-poussière gravement détérioré.</u> <u>Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>5.3.5. Suspension pneumatique</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Système inutilisable.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</u> <u>Fonctionnalité du système gravement touchée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Fuite audible dans le système.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Modification présentant un risque.</u>		<u>X</u>	
<u>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</u>					
<u>6.1. Châssis ou cadre et accessoires</u>					

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>6.1.1. État général</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.</u> <u>Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.</u>		X	X
		(b) <u>Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.</u> <u>Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.</u>		X	X
		(c) <u>Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.</u> <u>Résistance insuffisante des pièces.</u>		X	X
<u>6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.</u>		X	
		(b) <u>Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.</u> <u>Risque pour la santé des passagers.</u>		X	X
<u>6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le</u>	<u>Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des</u>	(a) <u>Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.</u>			X
		(b) <u>Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant</u>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	ou inopérant. _____ Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		(c) _____ Conduites abrasées. _____ Conduites endommagées.	X	X	
		(d) _____ Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		(e) _____ Risque d'incendie lié _____ – _____ à une fuite de carburant, _____ – _____ à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, _____ – _____ à l'état du compartiment moteur.			X
		(f) _____ Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse(1).			X
6.1.4. Pare-chocs, protection	Contrôle visuel.	(a) _____ Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. _____ Chute probable de pièces; fonctionnement gravement		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
<u>latérale et dispositifs antiencastrement arrière</u>		<u>affecté.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences (1).</u>		<u>X</u>	
<u>6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Support dans un état inacceptable.</u>	<u>X</u>		
		<u>(b) Support fêlé ou mal fixé.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Roue de secours mal attachée au support;</u> <u>Très grand risque de chute.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+E)</u>	<u>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.</u>	<u>(a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré. (si non utilisé).</u> <u>Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Usure excessive d'un élément.</u> <u>Limite d'usure dépassée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Mauvaise fixation.</u> <u>Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.</u>		X	
		<u>(e) Témoin d'accouplement inopérant.</u>		X	
		<u>(f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.</u> <u>Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)</u>	X	X	
		<u>(g) Modification présentant un risque (3). (pièces auxiliaires)</u> <u>Modification présentant un risque (3) (pièces principales)</u>		X	X
		<u>(h) Attelage trop faible, incompatible ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences</u>			X
<u>6.1.7. Transmission</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.</u> <u>Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.</u>		X	X
		<u>(b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.</u> <u>Très grand risque de jeu ou de fissure.</u>		X	X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(c) <u>Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.</u> <u>Très grand risque de jeu ou de fissure.</u>		X	X
		(d) <u>Raccords flexibles détériorés.</u> <u>Très grand risque de jeu ou de fissure.</u>		X	X
		(e) <u>Arbre de transmission endommagé ou déformé.</u>		X	
		(f) <u>Cage de roulement fissurée ou mal fixée.</u> <u>Très grand risque de jeu ou de fissure.</u>		X	X
		(g) <u>Capuchon antipoussière gravement détérioré.</u> <u>Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.</u>	X	X	
		(h) <u>Modification illégale de la transmission.</u>		X	
<u>6.1.8. Supports de moteur</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.</u> <u>Fixations desserrées ou fêlées.</u>		X	X
<u>6.1.9 Performance</u>	<u>Contrôle visuel et/ou à l'aide de</u>	(a) <u>Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>du moteur (X)</u> <u>(2)</u>	<u>l'interface</u> <u>électronique.</u>	<u>(b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou</u> <u>l'environnement.</u>			<u>X</u>
<u>6.2. Cabine et carrosserie</u>					
<u>6.2.1. État</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible</u> <u>de provoquer des blessures.</u> <u>Risque de chute.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Montant mal fixé.</u> <u>Stabilité altérée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</u> <u>Risque pour la santé des passagers.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(d) Modification présentant un risque (3).</u> <u>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation</u> <u>ou en mouvement ou à la route.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>6.2.2. Fixation</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Châssis ou cabine mal fixé.</u> <u>Stabilité altérée.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>châssis.</u>			
		<u>(c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</u>		X	
		<u>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.</u>			X
		<u>(d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</u>		X	
		<u>Stabilité altérée</u>			X
<u>6.2.3. Porte et poignées de portes</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</u>		X	
		<u>(b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. (portes coulissantes).</u>		X	
		<u>Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).</u>			X
		<u>(c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.</u>	X		
		<u>Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>6.2.4. Plancher</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Plancher mal fixé ou gravement détérioré.</u> <u>Stabilité insuffisante.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>6.2.5. Siège du conducteur</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Structure du siège défectueuse.</u> <u>Siège mal fixé.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
		<u>(b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.</u> <u>Siège mobile ou dossier impossible à fixer.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>6.2.6. Autres sièges</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Sièges défectueux ou mal fixés. (pièces auxiliaires)</u> <u>Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		<u>(b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences (1).</u> <u>Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>6.2.7. Commandes de conduite</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.</u> <u>Sécurité compromise.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>6.2.8.</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.</u>	<u>X</u>		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>Marchepieds pour accéder à la cabine</u>		<u>Stabilité insuffisante</u>		X	
		<u>(b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.</u>		X	
<u>6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.</u>		X	
		<u>(b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences (1).</u> <u>Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.</u>	X	X	
		<u>(c) Équipement hydraulique non étanche.</u> <u>Perte excessive de substances dangereuses.</u>	X	X	
<u>6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.</u> <u>Risque de blessures; risque de chute.</u>	X	X	
		<u>(b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections).</u> <u>Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).</u>	X	X	
		<u>(c) Non conforme aux exigences (1).</u>	X		

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Bandes de roulement insuffisamment couvertes.</u>		<u>X</u>	
<u>7. AUTRE MATÉRIEL</u>					
<u>7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue</u>					
<u>7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Point d'ancrage gravement détérioré.</u>		<u>X</u>	
		<u>Stabilité réduite.</u>			<u>X</u>
		<u>(b) Ancrage desserré.</u>		<u>X</u>	
<u>7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Ceinture de sécurité endommagée.</u>	<u>X</u>		
		<u>Coupure ou signes de distension.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences (1)</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.</u>		<u>X</u>	
		<u>(e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.</u>		<u>X</u>	
<u>7.1.3. Limiteur</u>	<u>Contrôle visuel</u>	<u>(a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>d'effort de ceinture de sécurité endommagé</u>	<u>et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	<u>convenant pas pour le véhicule.</u> <u>(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		X	
<u>7.1.4. Prétensionneur s de ceinture de sécurité</u>	<u>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	<u>(a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.</u> <u>(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		X	
<u>7.1.5. Airbag</u>	<u>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	<u>(a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.</u>		X	
		<u>(b) Coussin gonflable manifestement inopérant.</u>		X	
		<u>(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		X	
<u>7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)</u>	<u>Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	<u>(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'SRS fait état d'une défaillance du système.</u> <u>(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>7.2. Extincteur (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Manquant.</u>		<u>X</u>	
		(b) <u>Non conforme aux exigences (1).</u> <u>Si exigé (par ex., taxis, autobus, autocars, etc.)</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>7.3. Serrures et dispositif antivol</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Le dispositif antivol ne fonctionne pas.</u>	<u>X</u>		
		(b) <u>Défectueux.</u> <u>Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Manquant ou incomplet.</u>	<u>X</u>		
		(b) <u>Non conforme aux exigences (1).</u>	<u>X</u>		
<u>7.5. Trousse de secours (si exigée) (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences (1).</u>	<u>X</u>		
<u>7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.</u>		<u>X</u>	
<u>7.7. Avertisseur sonore</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du</u>	(a) <u>Ne fonctionne pas correctement.</u>	<u>X</u>		
		<u>Totalement inopérant.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>fonctionnement</u>	(b) <u>Commande mal fixée.</u>	X		
		(c) <u>Non conforme aux exigences (1).</u> <u>Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.</u>	X	X	
<u>7.8. Tachymètre</u>	<u>Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.</u>	(a) <u>Non conforme aux exigences (1).</u> <u>Manquant (si exigé).</u>	X	X	
		(b) <u>Fonctionnement altéré.</u> <u>Totalement inopérant.</u>	X	X	
		(c) <u>Éclairage insuffisant.</u> <u>Totalement dépourvu d'éclairage.</u>	X	X	
<u>7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	(a) <u>Non conforme aux exigences (1).</u>		X	
		(b) <u>Dispositif inopérant.</u>		X	
		(c) <u>Scellés défectueux ou manquants.</u>		X	
		(d) <u>Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.</u>		X	
		(e) <u>Altération ou manipulation évidente.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		(f) <u>La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</u>		X	
<u>7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+E)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.</u>	(a) <u>Non conforme aux exigences (1).</u>		X	
		(b) <u>Dispositif manifestement inopérant.</u>		X	
		(c) <u>Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).</u>		X	
		(d) <u>Scellés défectueux ou manquants.</u>		X	
		(e) <u>Plaque manquante ou illisible</u>		X	
		(f) <u>La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</u>		X	
<u>7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	(a) <u>Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.</u>		X	
		(b) <u>Manifestement inopérant.</u>		X	
<u>7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé</u>	<u>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique</u>	(a) <u>Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</u>		X	
		(b) <u>Câblage endommagé.</u>		X	
		(c) <u>Autres composants manquants ou endommagés.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>(X)</u>		<u>(d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.</u>		<u>X</u>	
		<u>(e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.</u>		<u>X</u>	
		<u>(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</u>		<u>X</u>	
<u>8. NUISANCES</u>					
<u>8.1. Bruit</u>					
<u>8.1.1 Système de suppression du bruit</u> <u>(+E)</u>	<u>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</u>	<u>(a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences (1).</u>		<u>X</u>	
		<u>(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.</u> <u>Très grand risque de chute.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>stationnement)</u>				
<u>8.2. Émissions à l'échappement</u>					
<u>8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé</u>					
<u>8.2.1.1 . Équipements de réduction des émissions à l'échappement</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.</u>		<u>X</u>	
<u>8.2.1.2 . Émissions</u>	<u>- Véhicules jusqu'aux classes</u>	<u>(a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>gazeuses</u> <u>(E)</u>	<u>d'émission Euro 5 et Euro V19:</u> <u>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences(1) ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD).</u> <u>Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement.</u>	<u>(b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</u> <u>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</u> <u>- 4.5%, ou</u> <u>- 3.5%</u> <u>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (1).</u> <u>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</u> <u>- moteur tournant au ralenti: 0.5%</u> <u>- moteur tournant au ralenti accéléré: 0.3%</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<p><u>Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères</u></p>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>ou</u> – <u>moteur tournant au ralenti: 0.3%²¹</u> – <u>moteur tournant au ralenti accéléré: 0.2%</u> <u>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation</u> <u>spécifiée dans les exigences(1).</u>			
		<u>(c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur</u>		X	
		<u>(d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</u>		X	
		<u>(e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>aux autres exigences applicables((1).</u> <u>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps</u> <u>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</u>				
<u>8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression</u>					
<u>8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une</u>			

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>séquence correcte.</u> <u>(d) Réactif insuffisant, le cas échéant.</u>		<u>X</u> <u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>8.2.2.2.</u> <u>Opacité</u> <u>Ces</u> <u>dispositions ne</u> <u>sont pas</u> <u>applicables aux</u> <u>véhicules</u> <u>immatriculés</u> <u>ou mis en</u> <u>circulation</u> <u>avant le</u> <u>1er janvier</u> <u>1980.</u>	<u>-Véhicules</u> <u>jusqu'aux classes</u> <u>d'émission Euro 5</u> <u>et EuroV22</u> <u>Mesure de</u> <u>l'opacité des</u> <u>fumées en</u> <u>accélération libre</u> <u>(moteur débrayé,</u> <u>de la vitesse de</u> <u>ralenti à la</u> <u>vitesse de</u> <u>coupure de</u> <u>l'alimentation),</u> <u>vitesses au</u> <u>point mort et</u> <u>pédale</u> <u>d'embrayage</u> <u>enfoucée ou</u> <u>relevé du</u> <u>système de</u> <u>diagnostic</u>	<u>(a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la</u> <u>première fois après la date indiquée dans les exigences (1),</u> <u>l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique</u> <u>placée sur le véhicule par le constructeur;</u>		<u>X</u>	

88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>embarqué (OBD).</u> <u>Le contrôle de</u> <u>l'échappement</u> <u>constitue la</u> <u>méthode par</u> <u>défaut pour</u> <u>l'évaluation des</u> <u>émissions à</u> <u>l'échappement.</u> <u>Sur base d'une</u> <u>appréciation de</u> <u>l'équivalence, est</u> autorisé <u>l'utilisation de</u> <u>l'OBD</u> <u>conformément</u> <u>aux</u> <u>recommandation</u> <u>s du constructeur</u> <u>et aux autres</u> <u>exigences.</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI23</u> <u>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</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>diagnostic embarqué (OBD).</u>				
	<u>Mise en condition du véhicule:</u>	<u>(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences (1) n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</u>	<u>– pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m-1,</u> <u>– pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m-1,</u> <u>ou, pour les véhicules visés dans les exigences (1) ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences (1):</u> <u>1,5 m-124</u> <u>ou</u> <u>0,7 m- 25</u>			

2008.

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<p><u>2. Exigences concernant la mise en condition:</u></p> <p><u>(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</u></p>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>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.</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	(ii) <u>Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<p><u>Procédure d'essai:</u></p> <p><u>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;</u></p> <p><u>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale</u></p>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>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;</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>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</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>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 M2, M3, N2 ou N3;</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<p><u>4. les véhicules sont refusés 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</u></p>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>de la dispersion des valeurs mesurées.</u> Le nombre de cycles d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.				
	<u>5. Pour éviter des</u>				

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>essais inutiles,</u> <u>peuvent être</u> <u>refuser des</u> <u>véhicules pour</u> <u>lesquels les</u> <u>valeurs</u> <u>observées dans</u> <u>moins de trois</u> <u>cycles</u> <u>d'accélération</u> <u>libre ou après les</u> <u>cycles de purge</u> <u>sont nettement</u> <u>au-dessus des</u> <u>limites.. Afin</u> <u>d'éviter des</u> <u>essais inutiles,</u> <u>sont acceptés les</u> <u>véhicules pour</u> <u>lesquels les</u> <u>valeurs mesurées</u> <u>après moins de</u> <u>trois cycles</u> <u>d'accélération</u> <u>libre ou après les</u>	<u>(c) _____</u> <u>Mesure par télédétection indiquant un défaut de</u>		X	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
	<u>cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</u> <u>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</u>	<u>conformité notable.</u>			
<u>8.4. Autres points liés à l'environnement</u>					
<u>8.4.1. Pertes de liquides</u>		<u>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.</u> <u>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</u>		<u>X</u>	<u>X</u>
<u>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3</u>					

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>9.1. Portes</u>					
<u>9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Fonctionnement défectueux.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Mauvais état.</u>	<u>X</u>		
		<u>Risque de blessures.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Commande d'urgence défectueuse.</u>		<u>X</u>	
		<u>(d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.</u>		<u>X</u>	
<u>9.1.2. Issues de secours</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).</u>	<u>(a) Fonctionnement défectueux.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Signalisation des issues de secours illisible.</u>	<u>X</u>		
		<u>Signalisation des issues de secours manquante.</u>		<u>X</u>	
		<u>(c) Marteau brise-vitre manquant.</u>	<u>X</u>		
		<u>(d) Accès bloqué.</u>		<u>X</u>	
<u>9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) (2)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Mauvais fonctionnement.</u>	<u>X</u>		
		<u>Affecte la sécurité de la conduite.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.</u>		<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>Risque pour la santé des passagers.</u>			<u>X</u>
		<u>(c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).</u>		<u>X</u>	
<u>9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) (2)</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	<u>(a) Fonctionnement défectueux.</u>	<u>X</u>		
		<u>Risque pour la santé des passagers.</u>		<u>X</u>	
		<u>(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.</u>		<u>X</u>	
		<u>Risque pour la santé des passagers.</u>			<u>X</u>
<u>9.4. Sièges</u>					
<u>9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.</u> <u>Issue de secours obstruée.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	(a) <u>Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.</u> <u>Champ de vision réduit.</u>	X	X	
		(b) <u>Protection du conducteur mal fixée.</u> <u>Risque de blessures.</u>	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) (2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	<u>Dispositifs défectueux.</u> <u>Totalement inopérant.</u>	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	(a) <u>Mauvaise fixation du plancher.</u> <u>Stabilité altérée.</u>		X	X
		(b) <u>Mains courantes ou poignées défectueuses.</u> <u>Mal fixées ou inutilisables.</u>	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	(a) <u>Mauvais état.</u> <u>Endommagés.</u> <u>Stabilité altérée.</u>	X	X	X

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
		<u>(b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.</u>		<u>X</u>	
<u>9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)(2)</u>	<u>Conformité aux exigences (1)</u>	<u>Système défectueux.</u> <u>Totalement inopérant.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>9.9. Notices (X)(2)</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>(a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.</u>	<u>X</u>		
		<u>Informations erronées.</u>		<u>X</u>	
<u>9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)(2)</u>					
<u>9.10.1. Portes</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Protection des portières non conforme aux exigences(1) concernant cette forme de transport.</u>		<u>X</u>	
<u>9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.</u>	<u>X</u>		
<u>9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)(2)</u>					

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement</u>	(a) <u>Fonctionnement défectueux.</u> <u>Sécurité compromise.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		(b) <u>Mauvais état..</u> <u>Stabilité altérée. Risque de blessures.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		(c) <u>Commande(s) défectueuse(s).</u> <u>Sécurité compromise.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		(d) <u>Avertisseur(s) défectueux.</u> <u>Totalement inopérant(s).</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
<u>9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant</u>	<u>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin</u>	(a) <u>Fonctionnement défectueux.</u> <u>Sécurité compromise.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		(b) <u>Mauvais état.</u> <u>Stabilité altérée. Risque de blessures</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
		(c) <u>Commande(s) défectueuse(s).</u> <u>Sécurité compromise.</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

<u>Rubrique</u>	<u>Méthode</u>	<u>Causes de la défaillance</u>	<u>Appréciation des défaillances</u>		
			<u>mineure</u>	<u>majeure</u>	<u>critique</u>
<u>9.11.3.</u> <u>Équipements</u> <u>de signalisation</u> <u>et</u> <u>équipements</u> <u>spéciaux</u>	<u>Contrôle visuel.</u>	<u>Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.</u>		X	

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

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

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

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

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.

2,2m/s² pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3

Réceptionné par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

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).

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 1er juillet 2008.

Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Commentaire de l'amendement 12

L'annexe II du projet de règlement grand-ducal sous rubrique relative aux exigences concernant le contenu et les méthodes de contrôle technique, à l'étendue du contrôle et au contenu et méthodes de contrôle et à l'évaluation des déficiences des véhicules (Annexe I de la directive 2014/45/UE) introduit notamment l'évaluation des déficiences ou non-conformités en précisant les déficiences ou non-conformités qui sont à considérer soit comme mineures, soit comme majeures, soit comme critiques, tout en prévoyant une période transitoire de 3 mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal pendant laquelle restent d'application les dispositions actuelles qui sont également reprises à ladite annexe .

Au vu du fait que cette annexe contient des contrôles à effectuer avec le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique et qu'il y a lieu d'instruire le personnel en matière d'application de cette annexe, il est proposé d'amender le projet de règlement grand-ducal en ce sens à reporter l'application de certains éléments de cette nouvelle annexe qu'à partir du 20 mai 2023 conformément aux dispositions de la directive 2014/45/UE.

Sont également reprises dans cette annexe les déficiences ou non-conformités mineures qui, conformément à la proposition d'amendement du 1^{er} octobre 2015 du projet de loi 6715, ne donnent pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique des poids lourds.

Sont également reprises les dispositions relatives au contrôle technique routier (Annexe II de la directive 2014/47/UE).

Amendement 13 portant sur l'annexe IV

L'annexe IV se lira comme suit :

ANNEXE IV Modèle du certificat de contrôle technique

Logo commercial ou marque figurative	9) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE	Page 1/1
2) Numéro d'immatriculation: XX YYYY (L)		
5) Catégorie du véhicule: communautaire)	CATÉGORIE complété par (Code	1) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNN
Marque:	MARQUE	4) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE
Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) JJ.MM.AAAA sous réserve des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques		
3) Contrôle technique effectué à <i>LIEU DU CONTRÔLE</i> : le JJ.MM.AAAA		
6) <u>Défectuosités et non-conformités constatées</u> :		
<u>mineures</u> : Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i>		
<u>majeures</u> : Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i>		
<u>critiques</u> : Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i>		
7) <u>Résultat du contrôle technique</u> : Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u>		
10) Autres informations:		
9) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR		
<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>		Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure		<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>

Commentaire de l'amendement 13

Le présent amendement, qui vise à arrêter le modèle-type d'un certificat de contrôle technique, est à voir en relation avec l'amendement 5 proposé.

Amendement 14 portant sur l'annexe V

L'annexe V sera remplacée par le texte suivant:

ANNEXE V

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)



13) **NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

4) **Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)**

6) **Catégorie du véhicule:** N₂, N₃,
 O₃, O₄, M₂, M₃, T₅

5) **Numéro d'identification du véhicule:**
NNNNNNNNNNNNNNNNNN

9) **Conducteur:** PRÉNOM(S) ET
NOM(S)

7) **Kilomètres/Miles/Heures:** VALEUR ENREGISTRÉE

8) **Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE**

(b) **NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE**

1) **Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM**

10) **Liste de Contrôle**

	Vérifié (d)	Défaut (e)
(0) Identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Équipement de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Visibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11) **Résultat du contrôle**

Conforme

Défectueux

Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défauts ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation

12) **Divers/Remarques**

13) **Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR**

Signature:

INSPECTEUR

CONDUCTEUR

Réservé à l'organisme de contrôle technique

Identification de l'organisme
d'accréditation

Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure

Modèle du certificat de contrôle technique routier (verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- 0.1. Plaques d'immatriculation
- 0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série
- 1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE**
- 1.1. État mécanique et fonctionnement
- 1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service
- 1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage
- 1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs
- 1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse
- 1.1.5. Robinet de freinage à main
- 1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage
- 1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)
- 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)
- 1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression
- 1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)
- 1.1.11. Conduites rigides des freins
- 1.1.12. Flexibles des freins
- 1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins
- 1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
- 1.1.15. Câbles de freins, timonerie
- 1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)
- 1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
- 1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs
- 1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
- 1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque
- 1.1.21. Système de freinage complet
- 1.1.22. Prises d'essai
- 1.1.23. Frein à inertie
- 1.2. Performances et efficacité du frein de service
- 1.2.1. Performance
- 1.2.2. Efficacité
- 1.3. Performance et efficacité du frein de secours
- 1.3.1. Performance
- 1.3.2. Efficacité
- 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
- 1.4.1. Performance
- 1.4.2. Efficacité
- 1.5. Performance du système de freinage d'endurance
- 1.6. Dispositif antiblocage
- 1.7. Système de freinage électronique
- 1.8. Liquide de frein

2. DIRECTION

- 2.1. État mécanique
- 2.1.1. État de la direction
- 2.1.2. Fixation du boîtier de direction
- 2.1.3. État de la timonerie de direction
- 2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction
- 2.1.5. Direction assistée
- 2.2. Volant de direction et colonne de direction
- 2.2.1. État du volant de direction
- 2.2.2. Colonne de direction
- 2.3. Jeu dans la direction
- 2.4. Réglage de la géométrie
- 2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque
- 2.6. Direction assistée électronique

3. VISIBILITÉ

- 3.1. Champ de vision
- 3.2. État des vitrages
- 3.3. Rétroviseurs
- 3.4. Essuie-glace
- 3.5. Lave-glace du pare-brise
- 3.6. Système de désembuage

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT

- ÉLECTRIQUE**
- 4.1. Phares
- 4.1.1. État et fonctionnement
- 4.1.2. Orientation
- 4.1.3. Commutation
- 4.1.4. Conformité aux exigences
- 4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
- 4.1.6. Lave-phares
- 4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit
- 4.2.1. État et fonctionnement
- 4.2.2. Commutation
- 4.2.3. Conformité aux exigences
- 4.3. Feux stop
- 4.3.1. État et fonctionnement
- 4.3.2. Commutation
- 4.3.2. Conformité aux exigences
- 4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
- 4.4.1. État et fonctionnement
- 4.4.2. Commutation
- 4.4.3. Conformité aux exigences
- 4.4.4. Fréquence de clignotement
- 4.5. Feux de brouillard avant et arrière
- 4.5.1. État et fonctionnement
- 4.5.2. Orientation
- 4.5.4. Commutation
- 4.5.2. Conformité aux exigences
- 4.6. Feu de marche arrière
- 4.6.1. État et fonctionnement
- 4.6.2. Commutation
- 4.6.3. Conformité aux exigences
- 4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
- 4.7.1. État et fonctionnement
- 4.7.2. Conformité aux exigences
- 4.8. Catadioptres, marquages signalétique et plaques réflectrices arrière
- 4.8.1. État
- 4.8.2. Conformité aux exigences
- 4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
- 4.9.1. État et fonctionnement
- 4.9.2. Conformité aux exigences
- 4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
- 4.11. Câblage électrique
- 4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
- 4.13. Batterie

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

- 5.1. Essieux
- 5.1.1. Essieux
- 5.1.2. Porte-fusées
- 5.1.3. Roulements de roues
- 5.2. Roues et pneus
- 5.2.1. Moyeu de roue
- 5.2.2. Roues
- 5.2.3. Pneumatiques
- 5.3. Suspension
- 5.3.1. Ressorts et stabilisateurs
- 5.3.2. Amortisseurs
- 5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension
- 5.3.4. Points de suspension
- 5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

- 6.1. Châssis ou cadre et accessoires
- 6.1.1. État général
- 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
- 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
- 6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
- 6.1.5. Support de la roue de secours
- 6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

- 6.1.7. Transmission
- 6.1.8. Supports de moteur
- 6.1.9. Performances du moteur
- 6.2. Cabine et carrosserie
- 6.2.1. État
- 6.2.2. Fixation
- 6.2.3. Porte et poignées de portes
- 6.2.4. Plancher
- 6.2.5. Siège du conducteur
- 6.2.6. Autres sièges
- 6.2.7. Commandes de conduite
- 6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
- 6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
- 6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

7. AUTRE MATÉRIEL

- 7.1. Ceintures/boucles de sécurité
- 7.1.1. Sécurité de montage
- 7.1.2. État
- 7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
- 7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité
- 7.1.5. Airbag
- 7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
- 7.2. Extincteur
- 7.3. Serrures et dispositif antivol
- 7.4. Triangle de signalisation
- 7.5. Trousse de secours
- 7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
- 7.7. Avertisseur sonore
- 7.8. Tachymètre
- 7.9. Tachygraphe
- 7.10. Limiteur de vitesse
- 7.11. Compteur kilométrique
- 7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES

- 8.1. Système de suppression du bruit
- 8.2. Émissions à l'échappement
- 8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé
- 8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
- 8.2.1.2. Émissions gazeuses
- 8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression
- 8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
- 8.2.2.2. Opacité
- 8.4. Autres points liés à l'environnement
- 8.4.1. Pertes de liquides

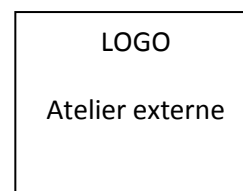
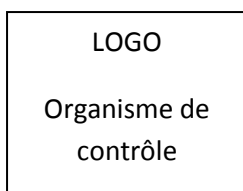
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATEGORIES M₂ ET M₃

- 9.1. Portes
- 9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie
- 9.1.2. Issues de secours
- 9.2. Système de désembuage et de dégivrage
- 9.3. Système de ventilation et de chauffage
- 9.4. Sièges
- 9.4.1. Sièges passagers
- 9.4.2. Siège du conducteur
- 9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
- 9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
- 9.7. Escaliers et marches
- 9.8. Système de communication avec les voyageurs
- 9.9. Notices
- 9.10. Exigences concernant le transport d'enfants
- 9.10.1. Portes
- 9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
- 9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
- 9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs
- 9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant
- 9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

Commentaire de l'amendement 14

L'annexe V du présent projet de règlement grand-ducal est adaptée, en ce sens que le modèle du certificat de certificat de contrôle technique routier actuellement délivré est remplacé par le modèle de la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

Amendement 15 portant sur l'introduction d'une nouvelle annexe VI



Derrière l'annexe V, une nouvelle annexe VI sera insérée avec la teneur suivante :

Date:

Annexe VI

Modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe

Entre

XXXXXXXXXX, représentée par xxx,

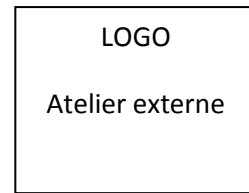
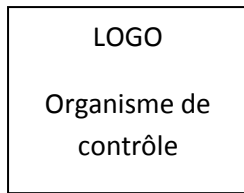
dénommée ci-après *l'organisme de contrôle technique*,

et

XXX, sise à XXX, L-XXXX XXXXX, représentée par XXX,

dénommé(e) ci-après l'entreprise partenaire

Il est convenu ce qui suit :



Chapitre I. L'objet de la convention

Art. 1^{er}. *L'organisme de contrôle technique* est d'accord pour faire effectuer par son personnel, ci-après dénommé les inspecteurs, le contrôle technique légal des véhicules routiers sur les équipements, appareils et installations mis à disposition et entretenus par l'entreprise partenaire. Pour les besoins de la présente convention ce contrôle technique est appelé contrôle technique en entreprise (CTE).

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions – cadre du CTE et les modalités de son exécution.

Chapitre II. Les obligations de l'entreprise partenaire

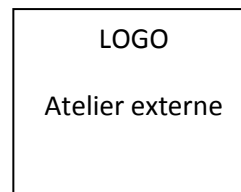
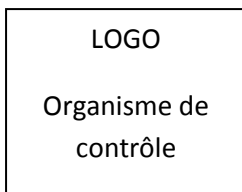
Art. 2. (1) En vue de participer au CTE l'entreprise partenaire doit remplir les conditions prévues à l'article 4^{ter}, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'entreprise partenaire tient *l'organisme de contrôle technique* informé de tout changement susceptible d'affecter les autorisations et assurance précitées.

(2) *L'organisme de contrôle technique* est déchargé de toute responsabilité civile pour des préjudices pouvant survenir en relation avec le CTE sauf pour l'entreprise partenaire d'établir une faute ou une négligence à charge des inspecteurs de *l'organisme de contrôle technique*.

Dans les limites de la responsabilité civile qu'elle assume en vertu de l'alinéa 1^{er} l'entreprise partenaire prend fait et cause pour *l'organisme de contrôle technique* et tient celui-ci indemne de toute action susceptible d'être intentée contre celui-ci par un tiers.

(3) L'entreprise partenaire assume les conséquences financières résultant de l'obligation pour *l'organisme de contrôle technique* de refaire des opérations de contrôle technique, due à une quelconque non-conformité des équipements, appareils ou installations utilisés dans le cadre du CTE, qui n'était pas apparente au moment où ont été effectuées les opérations de contrôle technique à répéter.



Art. 3. L'entreprise partenaire est tenue de garantir aux inspecteurs un travail en toute indépendance.

Elle atteste avoir pris connaissance des obligations légales des inspecteurs et des sanctions qui leur sont applicables, sur base notamment des articles 246 et suivants du Code pénal²⁶, en cas d'inobservation de ces obligations.

Chapitre III. Les obligations de l'organisme de contrôle technique.

Art. 4. *L'organisme de contrôle technique* s'engage à faire toutes les diligences utiles pour tenir son offre en matière de CTE adaptée à la demande de la part de l'entreprise partenaire.

Art. 5. *L'organisme de contrôle technique* se tient à la disposition de l'entreprise partenaire pour conseiller celle-ci en matière de conception et de mise en place des équipements et appareils et d'aménagement des installations ainsi qu'en matière de mise en oeuvre administrative et opérationnelle du CTE.

Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I.

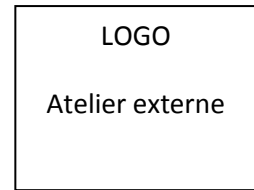
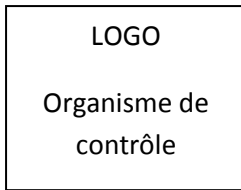
Toute modification du régime légal en matière de contrôle technique des véhicules routiers qui oblige à changer ou à compléter les équipements, les appareils ou les installations requis dans les stations de contrôle technique est de plein droit applicable au CTE.

Art. 7. Les équipements, les appareils et les installations doivent se trouver dans un hall fermé dont l'intérieur est protégé contre les intempéries.

L'entreprise partenaire prend les mesures nécessaires pour assurer que les conditions atmosphériques dans les locaux servant au CTE répondent aux standards valables dans les stations de contrôle technique et pour respecter les exigences légales en matière de sécurité et de santé au travail.

Elle veille que lesdits équipements, appareils et installations se trouvent en permanence dans un état de propreté et de fonctionnement correct, notamment du point de vue de leurs dimensions, de leur capacité de charge, de leur méthode et plage de mesure. Le respect

²⁶ Les articles 246 et suivants du Code pénal ont trait à la corruption et au trafic d'influence



desdites conditions est documenté par une information technique écrite à remettre à *l'organisme de contrôle technique*.

Les équipements et appareils doivent être soumis à un programme d'étalonnage (rattaché à un étalon national ou international), d'entretien et de contrôle réguliers, déterminé en concertation avec *l'organisme de contrôle technique* et les fabricants concernés.

Art. 8. (1) L'entreprise partenaire marque son accord avec les vérifications et audits périodiques des équipements, appareils et installations effectués par *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs commis par l'ILNAS, la première vérification ayant lieu dès avant la mise en œuvre du CTE.

A ces fins elle autorise les représentants de *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs à procéder à des essais sur les équipements et appareils en vue d'une comparaison de ceux-ci destinée à déceler d'éventuelles dérives de mesure.

(2) Elle accepte que les équipements, appareils et installations ayant fait l'objet d'une inspection intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} porte une marque de contrôle en attestant la conformité aux stipulations de la présente convention et portant la date de son échéance.

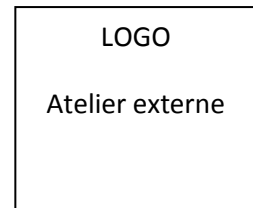
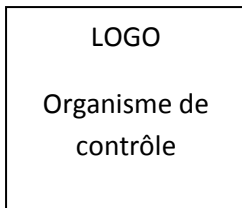
(3) Seuls des équipements, appareils et installations portant la marque de contrôle peuvent servir dans le cadre du CTE. Tout remplacement d'un équipement ou d'un appareil doit avant sa mise en service faire l'objet d'une nouvelle inspection de la part de *l'organisme de contrôle technique*.

(4) L'entreprise partenaire veille aux inspections de sécurité et étalonnages légalement prévus des équipements, appareils et installations servant dans le cadre du CTE.

(5) L'entreprise partenaire est tenue par les exigences qui se dégagent pour le CTE de la norme ISO/CEI 17020 qui s'appliquent en vertu de l'accréditation de *l'organisme de contrôle technique*.

Chapitre V. Les modalités d'exécution du CTE

Art. 9. En vue de la mise en œuvre du CTE l'entreprise partenaire désigne une personne de contact, qui justifie des compétences utiles sur le plan technique, et qui est chargée d'assumer les relations courantes avec *l'organisme de contrôle technique*. Elle informe celui-ci dans les plus brefs délais des coordonnées de cette personne ainsi que d'éventuels changements concernant celle-ci.



Art. 10. Le CTE est assuré par des équipes d'au moins 2 inspecteurs.

Art. 11. La durée d'un CTE par garage partenaire porte sur au moins 4 heures d'affilée.

Les inspecteurs affectés au CTE ont droit à une interruption de travail

- de 10 minutes après 2 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'entreprise partenaire,
- de 30 à 60 minutes après 4 heures de travail, cette interruption étant à charge de *l'organisme de contrôle technique*.

Art. 12. Le CTE a lieu sur rendez-vous à convenir, à l'initiative de l'entreprise partenaire, jusqu'à 5 jours ouvrables avant la date du CTE.

Des demandes introduites à plus courte échéance ne sont retenues que dans les limites des disponibilités de *l'organisme de contrôle technique*.

L'organisme de contrôle technique se réserve de refuser des rendez-vous si le nombre des véhicules n'atteint pas un nombre minimum variant en fonction de la demande globale en matière de CTE.

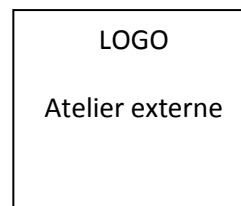
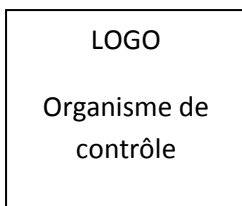
Tout rendez-vous annulé ou modifié à l'initiative de l'entreprise partenaire à moins de 24 heures avant le CTE convenu autorise *l'organisme de contrôle technique* à mettre à la charge de celle-ci le temps réservé pour le CTE, mais non utilisé à ces fins.

Art. 13. L'entreprise partenaire soumet d'avance à *l'organisme de contrôle technique* par voie électronique un relevé des véhicules à contrôler avec l'indication du numéro d'immatriculation et de la marque des véhicules concernés. En vue des opérations de contrôle concernées, jusqu'à 15% des véhicules repris sur le relevé peuvent être remplacés par d'autres véhicules non repris en vue des opérations de contrôle concernés.

Art. 14. Dès avant le démarrage des opérations de CTE l'opérateur désigné en vertu de l'article 9 procède à la vérification du fonctionnement approprié des équipements et appareils, tout en documentant cette vérification sur la fiche de contrôle, dont le modèle fait l'objet de l'annexe II.

Cette fiche indique la date de la vérification et le résultat des contrôles effectués pour chaque équipement et appareil avec la mention de tout défaut ou non-conformité éventuellement constaté.

La fiche, signée par l'opérateur, est remise contre récépissé aux inspecteurs dès avant le démarrage des opérations de CTE.



Les opérations du CTE ne sont effectuées qu'après la remise de la fiche et à condition que celle-ci ne mentionne pas de défaut ou de non-conformité en relation avec le fonctionnement des équipements et appareils.

Art. 15. Toute non-conformité des équipements, appareils ou installations surgissant au cours des opérations de CTE autorise les inspecteurs *de l'organisme de contrôle technique* à interrompre ces opérations jusqu'au rétablissement des conditions prévues par la présente convention.

Art. 16. En vue de l'exécution des opérations du CTE les inspecteurs peuvent se faire présenter les documents de bord et le certificat de conformité des véhicules à contrôler.

Ils sont autorisés à retirer tout certificat de contrôle technique, toute vignette de conformité ainsi que tout certificat d'immatriculation échu ou invalide et à remettre au représentant de l'entreprise partenaire un nouveau certificat de contrôle technique, une nouvelle vignette de conformité ou un nouveau certificat d'immatriculation qui, le cas échéant, ont une validité provisoire, et sont remplacés par *l'organisme de contrôle technique* avant l'échéance de cette validité.

Art. 17. Toute opération de CTE donne lieu à la remise d'un certificat de contrôle technique du véhicule contrôlé.

Le contrôle complémentaire d'un véhicule refusé, intervenant ou non lors d'un même CTE, comporte l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique.

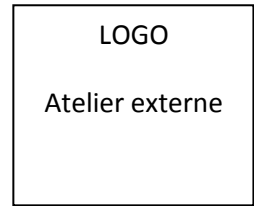
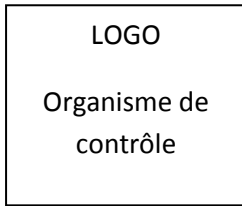
Chapitre VI. Le mode de rémunération

Art. 18. La tarification du CTE a lieu sur base d'un prix forfaitaire par demi-heure arrêté conformément au règlement grand-ducal du xxxxxx sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Le prix mis en compte porte sur la durée de présence effective des inspecteurs dans les locaux servant au CTE. Cette durée inclut l'interruption de 10 minutes que *l'organisme de contrôle technique* fait valoir en application de l'article 11, alinéa 2.

Chaque demi-heure entamée compte pour une demi-heure entière.

Les frais administratifs et de déplacement de *l'organisme de contrôle technique* sont mis en compte moyennant un forfait de 30 euros.



Art. 19. *L'organisme de contrôle technique* et l'entreprise partenaire conviennent d'évaluer ensemble les possibilités conduisant à pérenniser leur partenariat sous forme d'application de tarifs dégressifs et autres mesures similaires.

Les mesures à appliquer font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Chapitre VII. Les conditions et la durée de validité de la convention

Art. 20. (1) La présente convention est conclue pour une durée de cinq ans et prend cours le xxxxxxxxxx.

(2) Sauf dénonciation de la convention par une des parties à son échéance, moyennant un préavis par lettre recommandée avec accusé de réception d'au moins douze mois, elle est reconduite tacitement pour de nouveaux termes consécutifs de trois ans.

Une dénonciation anticipée de la convention peut se faire avec un préavis d'au moins douze mois.

(3) Il appartient à la partie la plus diligente de saisir la réunion des parties de tout changement qu'elle juge indiqué d'apporter aux rapports stipulés par la présente convention.

Tout changement est décidé du commun accord des parties et fait l'objet d'un avenant à la présente convention.

Art. 21. L'entreprise partenaire s'engage à participer au CTE avec *l'organisme de contrôle technique* sur une base exclusive, et à n'admettre sur son site d'exploitation servant au CTE l'activité aux mêmes fins d'aucun autre organisme de contrôle technique.

Chapitre VIII. L'interprétation de la convention et le règlement des différends

Art. 22. La nullité ou toute autre forme de vice qui affecterait une ou plusieurs clauses de la présente convention n'affecte en rien la validité de la convention ou celle des autres clauses que celle-ci comporte.

En cas de clause déclarée nulle ou affectée d'un vice, les parties s'accordent dans les meilleurs délais pour la remplacer par voie d'avenant.

Le fait, par l'une ou l'autre partie de ne pas exiger l'exécution par l'autre partie de l'une quelconque de ses obligations, n'affecte en aucune façon le droit de demander ladite

exécution à une date ultérieure et ne peut donc être considéré comme une renonciation aux droits découlant desdites obligations.

Art. 23. Le droit luxembourgeois est applicable à la présente convention.

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci fait l'objet d'une tentative d'accord amiable entre les parties.

Si l'interprétation ou l'application de la présente convention donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé à l'amiable entre parties dans un délai de douze mois, chacune des deux parties peut recourir à l'arbitrage.

Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage émanant de l'une des parties, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les parties.

Pour le surplus le Titre unique « Des arbitrages » du Livre III du Nouveau Code de procédure civile est applicable.

Fait à _____, le XX XX XXXX en autant d'exemplaires que de parties.

Pour l'organisme de contrôle technique

XXXX
XXXX

Pour XXXX

XXXX
XXXX

ANNEXE 1: Équipements et installations requis pour le CTE

1. freinomètre à rouleaux (A1 ;A2, A3, A4), avec blocage automatique du résultat de l'essai à la fin de celui-ci
(A1) peut être remplacé par un décéléromètre pour le contrôle des freins de tracteurs et de machines
(A2) les freinomètres à rouleaux destinés à l'inspection de véhicules d'une masse supérieure à 3,5t doivent correspondre aux exigences des normes ISO 21069-1 et ISO 21069-2
(A3) pour l'inspection de motocycles le freinomètre doit disposer d'un mode manuel permettant son activation et d'une plaque de guidage adaptée
(A4) freinomètre adapté à l'utilisation de véhicules munie d'une traction à toutes roues motrices
2. manomètre (A2), muni d'un tuyau de raccordement ISO d'une longueur d'au moins six (6) m
(A2) seulement requis pour le contrôle de véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé
3. ripomètre
4. luminoscope
5. pont-élévateur ou fosse d'inspection, éclairé de façon adéquate et équipé d'un cric et d'une lampe du type baladeuse
6. analyseur de gaz (A3), fonctionnant sur base de rayons infrarouges et permettant la mesure de la teneur des gaz d'échappement en CO (%) ainsi que de la valeur 'λ' d'un système de régulation catalytique à trois voies
(A3) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence ou gaz)
7. opacimètre (A4), fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption 'k'
(A4) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (Diesel)
et immatriculés depuis plus de dix (10) mois
8. détecteur de jeu
9. extincteur, dûment contrôlé et certifié, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
10. trousse de premier secours, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
11. installations sanitaires (vestiaire, lavabo, toilette)
12. équipement de bureau (pupitre, chaise, fax, photocopieur)
13. ligne téléphonique, y compris une téléphone fixe ou portable
14. un accès Internet à haut débit, type DSL permettant une connexion VPN entre l'atelier de l'entreprise-CTE et le site de l'organisme de contrôle technique

Les différents appareils de mesure doivent de préférence être disposés en ligne droite et à l'intérieur d'un hall couvert et chauffé.

Suivant les spécifications de l'équipement, il se peut que pour certaines catégories de véhicules son utilisation n'est pas possible. Il appartient au garage-partenaire de s'assurer qu'il dispose d'un équipement adéquat lorsqu'il accepte des véhicules pour une session de contrôle technique en entreprise.

Afin d'éviter tout accident grave, il est strictement interdit de contrôler des remorques sur des ponts élévateurs.

Le contrôle technique périodique des motocycles ne pourra être effectué que si le freinomètre répond aux exigences techniques requises (le freinomètre doit être équipé d'un mode de contrôle pour les motocycles).

Toutes les mesures réalisées doivent être rattachées à un étalon national ou international! A condition, que la preuve de ce raccordement est difficilement réalisable pour des raisons techniques, l'organisme de contrôle technique peut s'accorder avec le garage-partenaire sur une éventuelle réalisation d'une intercomparaison au fins de déterminer la fiabilité des équipements de mesure du garage partenaire. Ceci ne dispense pas ultérieurement le garage-partenaire de s'acquitter des obligations afférentes pour lesquels il s'est engagé dans la convention.

Commentaire de l'amendement 15

Cet amendement, qui vise à insérer un modèle-type d'une convention pour le contrôle technique en externe au projet de règlement grand-ducal, est à voir en relation avec l'amendement 7 proposé.

ANNEXE 2: Spécimen - formulaire pour documenter le contrôle de fonctionnement des équipements d’inspection

	FORMULAIRE		
CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS			
	Vérification :	Validation :	

						État/Zustand "conforme":																			
Entreprise CTE conventionnée :	<u>Équipement technique d'inspection / Technische Prüfgeräte :</u>	Opacimètre / Diesel-Abgastester	E1	Analyseur de gaz / Benzin-Abgastester	Ripomètre / Radlauftester ⁽¹⁾	Freinomètre / Bremsprüfstand ⁽²⁾	B3	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L3	Ripomètre / Radlauftester ⁽¹⁾	R1	Freinomètre / Bremsprüfstand ⁽²⁾	B1	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L1	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L2	<u>Équipement annexe / Sonstige Ausrüstung :</u>	échéance/Fälligkeit	Oui/j a (*)	Non/nein				

		Détecteur de jeux/Achsspieldetektor ⁽¹⁾	/																
		cric / Grubenheber ⁽¹⁾	/																
		extincteur/Feuerlöscher:																	
		État, présence et échéance du marquage de l'équipement par l'organisme de contrôle technique / Zustand, Präsenz und Ablauf des Fälligkeitsdatums der Kontrollorganmarkierungen																	
		Divers (exp. portes, air comprimé, éclairage, bureau, etc.) / Verschiedenes (z.B. Türen, Luftdruck, Beleuchtung, Büro, u.s.w.)																	
		(*) Lorsque l'équipement n'est pas conforme, préciser ci-après la nature du défaut (case "Remarque entreprise-CTE") Im Falle dass ein Gerät nicht "Konform" ist, ist die Natur des Mangels anzugeben.																	
	(Le signataire doit pouvoir faire preuve d'une expérience/formation suffisante pour l'appréciation du bon fonctionnement des équipements d'inspection)	⁽¹⁾ approprié pour véhicule P.L. & V.L. / geeignet für LKW & PKW										⁽²⁾ approprié pour PL. & VL. et 4x4 / geeignet für LKW, PKW & 4x4							
	<u>Remarque Entreprise CTE / Bemerkung Unternehmen:</u>										Nom et paraphe de l'agent de l'organisme de contrôle technique (pour accusé de réception/ Empfangsbestätigung):								
											<u>Remarque de l'organisme de contrôle technique</u>								
	Les originaux des enregistrements doivent être vérifiés aux fin de garantir que toutes les informations pertinentes sont contenues, puis être conservés par le Chef de Station dans un classeur des enregistrements. En cas de non-conformité le Responsable Technique et le Chef de Service Entretien sont à informer dans les meilleurs délais. Une copie peut être conservée par l'entreprise-CT en question.										Enregistrement certifié conforme: (date/signature Chef de Station/Adjoint)								

Commentaire de l'amendement 15

Cet amendement, qui vise à insérer un modèle-type d'une convention pour le contrôle technique en externe au projet de règlement grand-ducal, est à voir en relation avec l'amendement 7 proposé.