

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/11836]

**2 MARS 2018. — Arrêté du Gouvernement flamand
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires**

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, article 29, § 1^{er}, remplacé par la loi du 20 juillet 2005 et modifié par la loi du 8 juillet 2013, et article 65, remplacé par la loi du 29 février 1984 et modifié par les lois des 18 juillet 1990, 26 mars 2007 et 9 mars 2014 ;

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, article 1^{er}, modifié en dernier lieu par le décret du 8 juillet 2016, et article 4bis, inséré par la loi du 15 mai 2006 et modifié par la loi du 9 mars 2014 ;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sanctionné par les lois des 21 décembre 2006, 18 mai 2008 et 3 août 2016 ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

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

Vu l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière ;

Vu l'accord du ministre flamand chargé du budget, donné le 15 janvier 2018 ;

Vu l'avis de la Commission flamande « administration-industrie » rendu le 1^{er} décembre 2017 ;

Vu l'avis 62.863/3 du Conseil d'État, rendu le 22 février 2018, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

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

Après délibération,

Arrête :

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

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

CHAPITRE 2. — *Définitions*

Art. 2. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;
- 2° remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;
- 3° véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;
- 4° autorité compétente : le département ;
- 5° point de contact : le département ;
- 6° inspecteurs : les membres du personnel de l'autorité compétente pour effectuer des contrôles techniques, qui sont chargés de réaliser des contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis ;
- 7° rapport de contrôle : un rapport contenant les résultats du contrôle technique routier ;
- 8° département : le département visé à l'article 28, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;
- 9° exploitant : une personne physique ou morale qui exploite un véhicule dont elle est le propriétaire ou qui est autorisée par le propriétaire d'un véhicule à l'exploiter ;
- 10° défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;
- 11° contrôle routier concerté : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres ;

- 12° titulaire : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé ;
- 13° véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre ;
- 14° certificat de visite : un rapport contenant les résultats du contrôle technique délivré par l'autorité compétente pour effectuer des contrôles techniques ou par un centre de contrôle ;
- 15° chargement : toutes les marchandises qui ont vocation à être normalement placées dans le véhicule ou sur la partie de celui-ci conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;
- 16° unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs chargés de réaliser des contrôles routiers approfondis ;
- 17° véhicule à moteur : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h ;
- 18° entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, 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 ;
- 19° voie publique : toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale ;
- 20° semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;
- 21° contrôle technique : un contrôle au sens de l'article 3, point 9, de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;
- 22° contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes d'un État membre ou sous leur surveillance directe ;
- 23° véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails.

CHAPITRE 3. — *Contrôle technique routier*

Art. 3. Sous réserve de la compétence d'autres personnes, les inspecteurs des routes visés à l'article 16 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel sont chargés de la surveillance dans le cadre de contrôles techniques routiers.

Art. 4. Les contrôles techniques routiers concernent les véhicules routiers relevant des catégories suivantes, telles que définies par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

- 1° M₂ ;
- 2° M₃ ;
- 3° N₂ ;
- 4° N₃ ;
- 5° O₃ ;
- 6° O₄ ;
- 7° T, dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 kilomètres par heure.

Art. 5. § 1^{er}. Le département veille à ce que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances, visées à l'annexe 1 jointe au présent arrêté, et, le cas échéant, des défaillances, visées à l'annexe 2 jointe au présent arrêté, constatées sur des véhicules exploités par des entreprises individuelles et relevant des catégories visées à l'article 4, points 1° à 6°, du présent arrêté, soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 8 de l'arrêté royal du 8 mai 2007 portant transposition 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.

Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les critères visés à l'annexe 3 jointe au présent arrêté peuvent être utilisés.

Les informations visées à l'alinéa 1^{er} sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé.

§ 2. Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er}, il est fait usage des informations que le département a reçues d'autres États membres conformément à l'article 15.

Art. 6. Sous réserve de l'application de l'article 24, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, le rapport du contrôle technique routier le plus récent, si le véhicule a déjà subi un contrôle technique routier, est conservé à bord.

L'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci coopèrent et donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents pertinents pour les besoins du contrôle.

Art. 7. La sélection d'un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et l'exécution dudit contrôle s'opèrent sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur est libre de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision.

La rémunération des inspecteurs n'est influencée en aucune façon par le résultat du contrôle technique routier qu'ils réalisent.

Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 13 et à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

Art. 8. Lors de la sélection des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, la priorité peut être donnée à des véhicules exploités par des entreprises présentant un profil de risque élevé selon le système de classification par niveau de risque visé à l'article 5. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

Art. 9. § 1. Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 8 font l'objet d'un contrôle technique routier initial, qui comporte un ou plusieurs des éléments suivants :

- 1° une vérification du dernier certificat de visite et du dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord ;
- 2° une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;
- 3° une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 12 ;
- 4° une vérification technique pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour exiger qu'il soit remédié aux défaillances immédiatement conformément à l'article 13. Il peut être procédé à cette vérification technique par toute méthode jugée appropriée.

Il est vérifié s'il a été remédié à une défaillance reprise dans le précédent rapport de contrôle.

En fonction du résultat du contrôle initial, il est décidé si le véhicule ou sa remorque doit faire l'objet d'un contrôle technique routier approfondi.

§ 2. Le contrôle technique routier approfondi porte sur un ou plusieurs des points figurant sur la liste visée à l'annexe 1 jointe au présent arrêté, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues, du châssis ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées pour contrôler les points de la liste précitée.

Lorsqu'il ressort du certificat de visite ou d'un rapport de contrôle technique routier que l'un des points figurant sur la liste visée à l'annexe 1 jointe au présent arrêté a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas revérifié, sauf lorsque cela se justifie notamment si une ou plusieurs défaillances sont constatées visuellement ou si l'état général du véhicule laisse supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui lui sont applicables.

Art. 10. § 1^{er}. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle tel que visé à l'article 7 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Lorsque le contrôle technique approfondi doit être effectué dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, il est réalisé dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

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

Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles doivent satisfaire les appareils et dispositifs de contrôle sont approuvées par le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

Les appareils et dispositifs de contrôle doivent être vérifiés au moins une fois par an par un organisme de contrôle agréé désigné par le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

§ 3. Si les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 11. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1 contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors des contrôles techniques routiers.

Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle technique routier des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- 1° défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;
- 2° défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;
- 3° défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Art. 12. § 1^{er}. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

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

Les vérifications peuvent être réalisées afin de s'assurer qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte :

- 1° la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales ;
- 2° les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

§ 2. Sans préjudice de l'application des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises et sans préjudice de la réglementation relative aux charges par essieu, poids et dimensions, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage sont effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes de l'article 45bis de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

§ 3. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 2 jointe au présent arrêté contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors du contrôle de la sûreté du chargement. Les valeurs indiquées dans le tableau repris à l'annexe 2 jointe au présent arrêté sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières, notamment en fonction de la nature du chargement, et sur la base de l'appréciation de l'inspecteur.

Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle de la sûreté du chargement sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- 1° défaillance mineure : le chargement est correctement arrimé mais des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires ;
- 2° défaillance majeure : l'arrimage n'est pas suffisant et le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer ;
- 3° défaillance critique : un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Si plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave.

La procédure visée à l'article 13 s'applique également en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Art. 13. § 1^{er}. Toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi est corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est interdite tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

Les personnes visées à l'article 3 peuvent suspendre temporairement l'utilisation du véhicule, éventuellement par le retrait des documents de bord, y compris les licences de transport éventuellement exigées.

La conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'atelier de réparation le plus proche pour corriger ces défaillances, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances critiques pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

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

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'inspecteur peut imposer des conditions et un délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

§ 3. Si le véhicule est immatriculé en Belgique, l'inspecteur peut imposer que le véhicule soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

L'inspecteur informe le département de sa décision.

Le département convoque le titulaire du véhicule par lettre recommandée afin de soumettre le véhicule à un contrôle technique complet dans les quinze jours de la réception de la lettre. Le titulaire communique le résultat de ce contrôle technique au département.

Si le véhicule n'est pas présenté dans le délai fixé, il n'est plus couvert par un certificat de visite valable.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, le département peut inviter l'autorité compétente de cet État membre à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 15.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, le département peut décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

Art. 14. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées à l'autorité compétente :

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

À l'issue d'un contrôle approfondi, un rapport de contrôle est rédigé conformément au modèle repris à l'annexe 4 jointe au présent arrêté. Le conducteur du véhicule reçoit une copie de ce rapport.

L'inspecteur communique dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats de ce contrôle technique routier approfondi. L'autorité compétente conserve ces informations, conformément à la réglementation relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel des données, pour une durée minimale de 36 mois à compter de la date de leur réception.

Art. 15. Si des défaillances majeures ou critiques ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le département 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 visé à l'annexe 4 jointe au présent arrêté et est transmise de préférence 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.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule, le département peut demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, par l'intermédiaire du point de contact, de prendre des mesures de suivi appropriées.

Art. 16. Avant le 31 mars 2021 et, par la suite, avant le 31 mars, tous les deux ans, le département transmet à la Commission par voie électronique les données relatives aux véhicules contrôlés sur son territoire au cours des deux dernières années civiles. Ces données reprennent les renseignements suivants :

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

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2019.

CHAPITRE 4. — *Dispositions modificatives*

Art. 17. À l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sanctionné par la loi du 21 décembre 2006 et modifié par les arrêtés royaux des 28 décembre 2006, 7 avril 2007, 9 janvier 2013 et 28 mars 2013 et sanctionné par les lois des 18 mai 2008 et 3 août 2016, les points 47° et 48° sont remplacés par ce qui suit :

<p>« 47°/1 Si le conditionnement ou l'unité de charge primaire d'un bien est endommagé ou n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage intact et suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.</p> <p>Le chargeur communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises. Ces informations comportent au moins :</p> <ol style="list-style-type: none">1° la nature de l'unité de charge ;2° la masse du chargement et de chaque unité de charge ;3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si elle n'est pas centrée ;4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;5° les contraintes de gerbage et d'orientation à respecter pendant le transport ;6° le coefficient de frottement des marchandises, s'il ne figure pas dans l'annexe B de la norme EN 12195 ou dans l'annexe des normes OMI/CEE-ONU/OIT ;7° toutes les informations complémentaires indispensables pour un arrimage sûr. <p>Si le chargeur confie au transporteur la mission de transporter des conteneurs ou des caisses mobiles, le chargeur fournit au transporteur une déclaration précisant la masse des conteneurs ou des caisses mobiles transportés.</p> <p>Le transporteur met toute la documentation pertinente du chargeur à la disposition de toutes les personnes autorisées dans le cadre d'une inspection.</p> <p>Sauf accord contraire préalable et par écrit, toutes les conditions suivantes doivent être remplies :</p> <ol style="list-style-type: none">1° le transporteur doit satisfaire aux conditions suivantes :<ol style="list-style-type: none">a) il fournit un véhicule approprié à la charge qui lui a été confiée ;b) il met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;c) il est responsable de la fixation du conteneur au châssis ;d) il arrime la charge conformément au présent article ;2° le conditionneur doit satisfaire aux conditions suivantes :<ol style="list-style-type: none">a) il décrit les marchandises. Cette description comporte au moins les informations mentionnées à l'alinéa 3 ;b) s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, il décrit une méthode alternative pour les arrimer. Si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées ;	45bis, § 3
--	------------

<p>3° le chargeur doit satisfaire aux conditions suivantes :</p> <p>a) il est responsable de la répartition de la charge sur le plancher de chargement ;</p> <p>b) il respecte la masse maximale admissible et les charges par essieu du véhicule ;</p> <p>c) il fournit les informations visées aux alinéas 3 et 4 ;</p> <p>d) il permet un arrimage sûr ;</p> <p>4° l'expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :</p> <p>a) une description correcte des marchandises ;</p> <p>b) la masse du chargement total ;</p> <p>c) toutes les informations indispensables à un conditionnement correct.</p> <p>d) la notification au conditionneur et/ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.</p>	
<p>47° Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées si le véhicule subit les accélérations ou ralentissements suivants :</p> <p>1° 0,8 g vers l'avant ;</p> <p>2° 0,5 g vers l'arrière ;</p> <p>3° 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.</p> <p>Si un composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que visée à l'alinéa 1er, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.</p> <p>Les composants d'un système de sûreté du chargement d'un véhicule doivent satisfaire à toutes les conditions suivantes :</p> <p>1° ils doivent fonctionner correctement ;</p> <p>2° ils doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;</p> <p>3° ils ne peuvent pas présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou fragilisés pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;</p> <p>4° ils ne peuvent pas présenter de déchirures, d'entailles ou d'effilochages ;</p> <p>5° ils doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.</p> <p>Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.</p>	45bis, § 4

<p>Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.</p> <p>Il y a lieu de prévenir tout retournement ou renversement du chargement.</p> <p>Pour fixer le chargement, une ou plusieurs des méthodes d'arrimage suivantes sont utilisées :</p> <p>1° enserrement ;</p> <p>2° verrouillage (localisé/général) ;</p> <p>3° fixation directe ;</p> <p>4° sangles de serrage.</p>																									
<p>48°/1 Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.</p> <p>Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule doit satisfaire à toutes les conditions suivantes :</p> <p>1° il est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;</p> <p>2° il est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.</p>	45bis, § 5																								
<p>48° Un chargement entouré, fixé ou retenu sur un véhicule, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers » implique que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du paragraphe 4, alinéa 1er.</p> <p>Les moyens et méthodes d'arrimage sont conformes à la version la plus récente des normes ci-dessous.</p> <table border="1" data-bbox="213 1574 1147 2045"> <thead> <tr> <th>Norme</th> <th>Objet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EN 12195-1</td> <td>Calcul des tensions d'arrimage</td> </tr> <tr> <td>EN 12640</td> <td>Points d'arrimage</td> </tr> <tr> <td>EN 12642</td> <td>Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule</td> </tr> <tr> <td>EN 12195-2</td> <td>Sangles en fibres synthétiques</td> </tr> <tr> <td>EN 12195-3</td> <td>Chaînes d'arrimage</td> </tr> <tr> <td>EN 12195-4</td> <td>Câbles d'arrimage en acier</td> </tr> <tr> <td>ISO 1161, ISO 1496</td> <td>Conteneurs ISO</td> </tr> <tr> <td>EN 283</td> <td>Caisses mobiles</td> </tr> <tr> <td>EN 12641</td> <td>Bâches</td> </tr> <tr> <td>EUMOS 40511</td> <td>Poteaux — colonnes</td> </tr> <tr> <td>EUMOS 40509</td> <td>Emballage de transport</td> </tr> </tbody> </table> <p>», »</p>	Norme	Objet	EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage	EN 12640	Points d'arrimage	EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule	EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques	EN 12195-3	Chaînes d'arrimage	EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier	ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO	EN 283	Caisses mobiles	EN 12641	Bâches	EUMOS 40511	Poteaux — colonnes	EUMOS 40509	Emballage de transport	45bis, § 6
Norme	Objet																								
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage																								
EN 12640	Points d'arrimage																								
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule																								
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques																								
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage																								
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier																								
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO																								
EN 283	Caisses mobiles																								
EN 12641	Bâches																								
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes																								
EUMOS 40509	Emballage de transport																								

Art. 18. L'article 3 de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, remplacé par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et modifié par l'arrêté royal du 19 juillet 2013, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3. Le total des sommes à percevoir visées à l'annexe 2 ne peut dépasser 3500 euros à charge du même contrevenant. Ce total s'élève à 7000 euros pour les infractions visées aux points 0.3.c), 7.10.a), 7.10.b), 7.10.g), 7.10.h), 7.10.i), 8.2.1.1.d), 8.2.2.1.e) et 10 de l'annexe 2. ».

Art. 19. À l'article 5, § 1^{er}, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 octobre 2009 et 19 juillet 2013, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 3500 euros à charge du même contrevenant. Ce total s'élève à 7000 euros pour les infractions visées aux points 0.3.c), 7.10.a), 7.10.b), 7.10.g), 7.10.h), 7.10.i), 8.2.1.1.d), 8.2.2.1.e) et 10 de l'annexe 2. ».

Art. 20. L'annexe 2 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 19 juillet 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 5 au présent arrêté.

Art. 21. À l'article 2 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, il est ajouté un point 5° libellé comme suit :

« 5° les infractions en matière de sûreté du chargement peuvent donner lieu, par infraction, à la perception des sommes visées à l'annexe 2. ».

Art. 22. À l'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° au point a), le membre de phrase « et 5° » est inséré entre le membre de phrase « article 2, 4° » et le membre de phrase « , du présent arrêté ».
- 2° au point d), le membre de phrase « , à l'exception de l'infraction visée à l'article 2, 5°, » est inséré entre le mot « degré » et le mot « est » ;
- 3° au point e), le mot « Ou » est ajouté ;
- 4° il est ajouté un point f), libellé comme suit :
« f) lorsque la somme totale de la perception excède 2000 euros pour des infractions telles que visées à l'article 2, 5°. ».

Art. 23. À l'article 14 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° le membre de phrase « et 5° » est inséré entre le membre de phrase « article 2, 4° » et le membre de phrase « , du présent arrêté ».
- 2° il est ajouté un alinéa 2, libellé comme suit :
« Si plusieurs infractions telles que visées à l'article 2, 5°, ont été constatées simultanément à charge d'un même contrevenant, la somme perçue pour ces infractions ne peut dépasser 2000 euros. ».

Art. 24. Au même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 avril 2017, il est ajouté une annexe 2, jointe en annexe 6 au présent arrêté.

CHAPITRE 5. — *Dispositions finales*

Art. 25. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger, modifié par les arrêtés royaux des 12 septembre 2011 et 22 avril 2012 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, est abrogé.

Art. 26. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018, à l'exception de l'article 5, qui entre en vigueur le 20 mai 2019.

Art. 27. Le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 2 mars 2018.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

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

Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 1ère. Contenu des contrôles, méthodes de contrôle et évaluation des défaillances concernant les exigences techniques

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. Une partie du véhicule peut être démontée ou déposée si nécessaire aux fins du contrôle, sans toutefois l'endommager et à condition de la remettre en place. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

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

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

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

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

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1 Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹⁾)	Contrôle visuel	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. 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 du	Contrôle visuel des éléments lors de	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	

frein de service	l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.					
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.	X		
		b)	Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	
		c)	Dégagement du frein rendu difficile.	X		
		d)	Fonctionnalité réduite.		X	
		e)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).	X		
		b)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).		X	
		c)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .		X	
		d)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	

		e) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		f) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	
		g) Performances du frein de secours insuffisantes.			X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel	a) Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		b) Faible pression non détectable.		X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		
		c) Usure excessive.		X	
		d) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		e) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		f) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7 Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive.		X	
		b) Valve endommagée ou fuite d'air excessive de sorte que la fonctionnalité des valves de freinage en est réduite.			X

		c) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		d) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		e) Fuite de liquide hydraulique.		X	
		f) Fuite de liquide hydraulique de sorte que la fonctionnalité des valves de freinage en est réduite.			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) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
		b) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement en est réduite.		X	
		c) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
		d) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement en est réduite.		X	
		e) Étanchéité insuffisante.		X	
		f) Étanchéité insuffisante de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement en est réduite.			X
		g) Ne fonctionnent pas correctement.		X	
		h) Fonctionnement du frein touché.			X
1.1.9 Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
		b) Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		c) Purgeur inopérant.		X	
		d) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10 Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre	Contrôle visuel des éléments lors de	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	

(systèmes hydrauliques)	l'actionnement du système de freinage, si possible	b)	Ne fonctionne pas.			X
		c)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
		d)	Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		e)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
		f)	Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		g)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
		h)	Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
		i)	Pas de liquide de frein vi.			X
		j)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		k)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		l)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11 Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
		c)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		d)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
		e)	Endommagement ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		f)	Conduites mal placées.	X		
		g)	Risques		X	

			d'endommagement.			
1.1.12 Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X		
		c)	Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		d)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
		e)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		f)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
		g)	Câble altéré.			X
		h)	Flexibles poreux.		X	
1.1.13 Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (marque minimale atteinte).		X	
		b)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (marque minimale plus visible).			X
		c)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
		d)	Performances de freinage réduites.			X
		e)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14 Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a)	Tambour ou disque usé.		X	
		b)	Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		c)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
		d)	Performances de freinage fortement réduites.			X
		e)	Absence de tambour ou			X

			de disque.			
		f)	Flasque mal fixé.		X	
1.1.15 Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a)	Câbles endommagés, flambage.		X	
		b)	Câbles endommagés, flambage, de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		c)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
		d)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		e)	Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		f)	Fixation des câbles défectueuse.		X	
		g)	Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		h)	Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
1.1.16 Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
		b)	Cylindre fissuré ou endommagé de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		c)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
		d)	Étanchéité insuffisante du cylindre de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		e)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
		f)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		g)	Corrosion excessive du		X	

			cylindre.			
		h)	Risque de fissure.			X
		i)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
		j)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme de sorte que les performances de freinage en sont réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		k)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
		l)	Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	
1.1.17 Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne).		X	
		d)	Valve grippée ou inopérante.			X
		e)	Valve manquante. (si requise).			X
		f)	Plaque signalétique manquante.	X		
		g)	Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1.18 Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel	a)	Lever endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b)	Lever défectueux.		X	
		c)	Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
		b)	Fonctionnalité des systèmes de freinage d'endurance réduite.		X	
		c)	Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20 Fonctionnement automatique des freins de la	Déconnexion de l'accouplement	a)	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement			X

remorque	du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.		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.		X	
		b)	D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
		c)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
		d)	Fuite d'air ou d'antigel de sorte que la fonctionnalité du système en est réduite.		X	
		e)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		f)	Modification dangereuse d'un élément ³ .		X	
		g)	Modification dangereuse d'un élément de sorte que les performances de freinage en sont réduites.			X
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a)	Manquantes.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performance (E)	Durant un essai sur un	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou		X	

	banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.		plusieurs roues.			
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		c)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.		X	
		d)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		f)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		g)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur (1)	a)	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes (2):			
		-	catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50 % (3)		X	
		-	catégorie N ₁ : 45 %			
		-	catégories N ₂ et N ₃ : 43 % (4)			
		-	catégories O ₃ et O ₄ : 40 % (5)			
		b)	Moins de 50 % des valeurs définies en 1.2.2.a) sont atteintes.			X
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé).						
1.3.1. Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X

	méthode indiquée au point 1.2.1.	c) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.		X	
		d) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		e) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	a) L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2.a) par rapport à la masse maximale autorisée.		X	
		b) Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées au point 1.2.2.a) par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	a) Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		b) Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	a) Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble		X	

			du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.			
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage indiquées au point 1.4.2.a) par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.5 Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a)	Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b)	Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6 Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d)	Câblage endommagé.		X	
		e)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7 Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel	a)	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		b)	Risque imminent de défaillance.			X

2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
2.1.1 État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.	X	
		b)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées de sorte que la fonctionnalité en est réduite.		X
		c)	Usure excessive de l'axe de secteur.	X	
		d)	Usure excessive de l'axe de secteur de sorte que la fonctionnalité en est réduite.		X
		e)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.	X	
		f)	Mouvement excessif de l'axe de secteur de sorte que la fonctionnalité en est réduite.		X
		g)	Manque d'étanchéité.	X	
		h)	Formation de gouttes.		X
2.1.2 Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.	X	
		b)	Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X
		c)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.	X	
		d)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis de sorte que les fixations sont gravement affectées.		X
		e)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.	X	
		f)	Boulons de fixation manquants ou fêlés de sorte que les fixations sont gravement affectées.		X
		g)	Boîtier de direction fêlé.	X	
		h)	Boîtier de direction fêlé de sorte que la stabilité ou la fixation du boîtier est touchée.		X
2.1.3 État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.	X	

	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.				
		b) Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		c) Usure excessive des articulations.		X	
		d) Usure excessive des articulations entraînant un risque très grave de détachement.			X
		e) Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
		f) Fêlure ou déformation d'un élément affectant la fonctionnalité.			X
		g) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		h) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		i) Modification présentant un risque ³ .		X	
		j) Modification présentant un risque, ce qui affecte la fonctionnalité.			X
		k) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		l) Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
2.1.4 Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5 Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de	a) Fuite de liquide.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque		X	

	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.		MIN).			
		c)	Réservoir insuffisant.			X
		d)	Mécanisme inopérant.		X	
		e)	Direction touchée.			X
		f)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		g)	Direction touchée.			X
		h)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		i)	Direction touchée.			X
		j)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		k)	Direction touchée.			X
		l)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
		m)	Direction touchée.			X
2.2. Volant, colonne et guidon						
2.2.1 État du volant de direction	Les roues sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	
		b)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation entraînant un risque très grave de détachement.			X
		c)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
		d)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant entraînant un risque très grave de détachement.			X
		e)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X	
		f)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant entraînant un risque très grave de détachement.			X
		g)	Modification présentant un risque ³ .		X	
2.2.2 Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de	a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b)	Mouvement excessif du haut de la colonne par		X	

	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.		rapport à l'axe de la colonne.			
		c)	Raccord souple détérioré.		X	
		d)	Mauvaise fixation.		X	
		e)	Mauvaise fixation entraînant un risque très grave de détachement.			X
		f)	Modification présentant un risque ³			X
2.3 Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	a)	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b)	Sécurité de la direction compromise.			X
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle visuel	a)	Défaut manifeste d'alignement.	X		
		b)	Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	
2.5 Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a)	Élément légèrement endommagé.		X	
		b)	Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		c)	Jeu excessif.		X	
		d)	Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.			X
		e)	Mauvaise fixation.		X	
		f)	Fixations gravement affectées.			X
2.6 Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle	a)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	

	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	b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	a) Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré(e) ou décoloré(e) (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		b) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré(e) ou décoloré(e) : gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		d) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ : gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs		X	

			extérieurs non visibles.			
		e)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		f)	Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3 Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	X		
		b)	Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		c)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		d)	Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.		X	
		e)	Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		c)	Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		b)	Lave-glace inopérant.		X	
3.6 Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		

		b)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante : (lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite).		X	
		c)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		d)	Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b)	Mauvais montage de la source lumineuse.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		b)	Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1.4 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 Dispositif de réglage / réglage de l'inclinaison (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6 Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.	X		
		b)	Dispositif inopérant si lampes à décharge gazeuse :		X	

4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.						
4.2.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Source lumineuse défectueuse.		X	
		b)	Glace défectueuse.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		d)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.		X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
		b)	Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X		
		b)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
		c)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X		
		d)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.3. Feux stop						
4.3.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).		X	
		c)	Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		d)	Glace légèrement	X		

			défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).			
		e)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		f)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		g)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.		X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		b)	Fonctionnement retardé.		X	
		c)	Totalement inopérante.			X
		d)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X		
		b)	Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.4.						
Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).		X	
		c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		f)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.		X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		

	t	b)	Totalement inopérante.		X		
4.4.3 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X		
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X			
4.5. Feux de brouillard avant et arrière							
4.5.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X			
		b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).			X	
		c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.	X			
		f)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.			X	
4.5.2 Réglage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X			
		b)	Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.			X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X			
		b)	Inopérante.			X	
4.5.4 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 système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X			

4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Source lumineuse défectueuse.	X		
		b)	Glace défectueuse.	X		
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		d)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.		X	
4.6.2 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b)	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		b)	Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1 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 (sources lumineuses multiples).	X		
		c)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X	
		d)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		e)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.		X	
4.7.2 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le système 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)	Catadiopdre défectueux ou endommagé.	X		
		b)	Catadiopdre défectueux ou endommagé, affectant l'effet réfléchissant.		X	
		c)	Mauvaise fixation du catadiopdre.	X		

		d) Risque de chute du catadioptre.		X	
4.8.2 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel	a) Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Manque ou réfléchi du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.			X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1 Etat et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Dispositif inopérant.	X		
		b) Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X	
4.9.2 Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Non conforme aux exigences ¹ .	X		
4.10 Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes.	X		
		b) Douille mal attachée.		X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		d) Risque de court-circuit.		X	
		e) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X	
		f) Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable)	a) Mauvaise fixation du câblage.	X		
		b) Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
		c) Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		d) Câblage légèrement détérioré.	X		
		e) Câblage gravement détérioré.		X	
		f) Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			

		g) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		h) Risque de court-circuit.		X	
		i) Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			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 .	X		
		b) Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		c) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .	X		
		d) Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		e) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.	X		
		f) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré avec très grand risque de chute.		X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation.	X		
		b) Mauvaise fixation : risque de court-circuit.		X	
		c) Manque d'étanchéité.	X		
		d) Perte de substances dangereuses.		X	
		e) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		f) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		g) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule.		X	
		c) Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.			X

		d) Modification présentant un risque ³ .		X	
		e) Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
5.1.2. Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X	
		c) Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.			X
		d) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
		e) Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.			X
		f) Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
		g) Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.			X
5.1.3. Roulements de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue.		X	
		b) Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.			X
		c) Roulement de roue trop serré, bloqué.		X	
		d) Risque de surchauffe ; risque de destruction.			X

5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X	
		b)	Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X
		c)	Moyeu usé ou endommagé.		X	
		d)	Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b)	Mauvais placement des frettes de jante.		X	
		c)	Mauvais placement des frettes de jante avec risque de détachement.			X
		d)	Roue gravement déformée ou usée.		X	
		e)	La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X
		f)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	a)	La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière.		X	
		b)	Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			X
		c)	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		d)	Pneumatiques de structure différente		X	

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

			amortisseurs au châssis ou à l'essieu.			
		b)	Amortisseur mal fixé.		X	
		c)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		d)	Amortisseur manquant.		X	
5.3.3 Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
		b)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
		d)	Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		e)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		f)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.			X
5.3.4 Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
		b)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		d)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel	a)	Système inutilisable.			X
		b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
		c)	Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		d)	Fuite audible dans le système.		X	
		e)	Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1 État général	Contrôle visuel	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une		X	

			traverse.			
		b)	Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		c)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
		d)	Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.			X
		e)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
		f)	Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1.2 Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel	a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b)	Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X	
		c)	Risque pour la santé des passagers.			X
6.1.3 Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a)	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b)	Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
		c)	Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.			X
		d)	Conduites abrasées.	X		
		e)	Conduites endommagées.		X	
		f)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		g)	Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		h)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux			X

			exigences, partie du système défectueuse ¹ .			
6.1.4 Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
		b)	Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.			X
		c)	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.		X	
		d)	Très grand risque de chute.			X
6.1.6 Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
		b)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		c)	Usure excessive d'un élément.		X	
		d)	Limite d'usure dépassée.			X
		e)	Mauvaise fixation.		X	
		f)	Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			X
		g)	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		h)	Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		i)	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X		
		j)	Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		k)	Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires).		X	
l)	Modification présentant un risque ³ (pièces principales).			X		

		m) Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
		b) Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		c) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
		d) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission avec un très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission		X	
		f) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission avec un très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g) Raccords flexibles détériorés.		X	
		h) Raccords flexibles détériorés avec un très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		i) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		j) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
		k) Cage de roulement fissurée ou mal fixée avec un très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		l) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		m) Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		n) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8 Supports de moteur	Contrôle visuel	a) Fixations détériorées, manifestation		X	

			gravement endommagées.			
		b)	Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement		X	
		b)	Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement			X
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X	
		b)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé présentant un risque de chute.			X
		c)	Montant mal fixé.		X	
		d)	Montant mal fixé avec stabilité altérée.			X
		e)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
		f)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement avec risque pour la santé des passagers.			X
		g)	Modification présentant un risque ³ .		X	
		h)	Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
		6.2.2. Fixation	Contrôle visuel	a)	Châssis ou cabine mal fixé(e).	
b)	Châssis ou cabine mal fixé(e) avec stabilité altérée.					X
c)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.				X	
d)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.				X	
e)	Fixation mauvaise ou manquante de la					X

			carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			
		f)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
		g)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses avec stabilité altérée.			X
6.2.3 Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a)	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).		X	
		c)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		d)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		e)	Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel	a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité insuffisante.			X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
		b)	Siège mal fixé.			X
		c)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		d)	Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
		b)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		c)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences ¹ .	X		
		d)	Dépassement du		X	

			nombre de sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.			
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
		b)	Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		b)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé avec stabilité insuffisante.		X	
		c)	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 .	X		
		c)	Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.		X	
		d)	Équipement hydraulique non étanche.	X		
		e)	Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a)	Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
		b)	Risque de blessures ; risque de chute.		X	
		c)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
		d)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
		e)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
		f)	Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
7. AUTRE MATÉRIEL						
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1.1. Sûreté du montage des	Contrôle visuel	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X	

ceintures de sécurité et de leurs boucles		b) Point d'ancrage gravement détérioré avec stabilité réduite.			X
		c) 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.	X		
		c) Coupure ou signes de distension		X	
		d) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		e) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		f) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3 Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6 Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	

	l'aide de l'interface électronique.	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 .	X		
		c)	Non conforme aux exigences ¹ si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).		X	
7.3 Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b)	Le dispositif antivol est défectueux.		X	
		c)	Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X
7.4 Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel	a)	Manquant ou incomplet.	X		
		b)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.5 Trousse de secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel	a)	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.6 Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel	a)	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7 Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Ne fonctionne pas correctement.	X		
		b)	Totalement inopérant		X	
		c)	Commande mal fixée.	X		
		d)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
		e)	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
		b)	Manquant (si exigé).		X	
		c)	Fonctionnement altéré.	X		
		d)	Totalement inopérant.		X	
		e)	Éclairage insuffisant.	X		
		f)	Totalement dépourvu d'éclairage.		X	
7.9 Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a)	Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b)	Dispositif inopérant.		X	
		c)	Scellés défectueux ou		X	

			manquants.			
		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) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b)	Manifestement inopérant.		X	
		c)	Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d)	Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e)	Plaque manquante ou illisible.		X	
		f)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
		g)	Absent alors que le véhicule n'en est pas dispensé		X	
		h)	Le limiteur de vitesse a été manipulé frauduleusement avec l'intention d'empêcher que la vitesse du véhicule soit limitée à la valeur prescrite		X	
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Manipulation évidente (fraude) pour réduire le nombre de km parcourus par le véhicule ou en donner une représentation trompeuse.		X	
		b)	Manifestement inopérant.		X	
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b)	Câblage endommagé.		X	
		c)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d)	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	

		e)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1. Système de suppression du bruit (+ E)	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.		X	
		c)	Très grand risque de chute d'un élément du système de suppression du bruit.			X
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	Contrôle visuel ou (+ E)	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur a été (fraudemment) manipulé ou déposé		X	
8.2.1.2 Émissions gazeuses (E)	-Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾ : Mesure à l'aide d'un analyseur de	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b)	Si l'information du point 8.2.1.2.a) n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent :		X	

<p>gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾ : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux</p>	<p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, - moteur tournant au ralenti : 0,5 %, - moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3%, ou - moteur tournant au ralenti : 0,3 % ⁽⁸⁾, - moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences.</p>			
	<p>c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.</p>		X	
	<p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>		X	
	<p>e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>		X	

	exigences ¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences ¹ . Mesures non applicables aux moteurs à deux temps. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel ou (+ E)	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est manifestement défectueux.		X
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X
		d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.		X
		e)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur a été (fraudemment) manipulé ou déposé		X
8.2.2.2 Opacité	-Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur ;		X

<p>0.</p>	<p>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). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>—Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI (9) : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la</p>				
-----------	--	--	--	--	--

	vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevée du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences ¹ .				
Mise en condition du véhicule :	b)	Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ¹ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,		X	
1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.		— pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m ⁻¹ , — pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m ⁻¹ , ou, pour les véhicules visés dans les exigences ¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ : 1,5 m ⁻¹ ⁽¹⁰⁾ ou 0,7 m ⁻¹ ⁽⁸⁾ .			
2 Exigences concernant la mise en condition :				X	
i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans					

	<p>le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de</p>				
--	--	--	--	--	--

	refroidissement ; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.				
	Procédure d'essai : 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement	c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

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

	<p>deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃.</p> <p>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>effectuer.</p> <p>5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées</p>				
--	---	--	--	--	--

	par des méthodes d'essai standard.					
8.4. Autres points liés à l'environnement						
8.4.1. Pertes de liquides		a)	Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		b)	Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃						
9.1. Portes						
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Fonctionnement défectueux.		X	
		b)	Mauvais état.	X		
		c)	Mauvais état et risque de blessures.		X	
		d)	Commande d'urgence défectueuse.		X	
		e)	Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		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.	X		
		c)	Signalisation des issues de secours manquante.		X	
		d)	Marteau brise-vitre manquant.	X		
		e)	Accès bloqué.		X	
9.2 Système de désembuage et de dégivrage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Mauvais fonctionnement.	X		
		b)	Le mauvais fonctionnement affecte la sécurité de la conduite.		X	
		c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		d)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle entraînant un			X

			risque pour la santé des passagers.			
		e)	Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3 Système de ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Fonctionnement défectueux.	X		
		b)	Fonctionnement défectueux entraînant un risque pour la santé des passagers.		X	
		c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		d)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle entraînant un risque pour la santé des passagers.			X
9.4. Sièges						
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel	a)	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		b)	Issue de secours obstruée.		X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X		
		b)	Champ de vision réduit.		X	
		c)	Protection du conducteur mal fixée.	X		
		d)	Risque de blessures.		X	
9.5 Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Dispositifs défectueux.	X		
		b)	Totalement inopérants.		X	
9.6 Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel	a)	Mauvaise fixation du plancher.		X	
		b)	Stabilité altérée.			X
		c)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X		
		d)	Mains courantes ou poignées mal fixées ou inutilisables.		X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification	a)	Mauvais état.	X		
		b)	Endommagés.		X	

	du fonctionnement (au besoin).	c) Stabilité altérée.			X
		d) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9.8 Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Système défectueux.	X		
		b) Totalement inopérant.		X	
9.9 Notices (X) ²	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Notice contenant des informations erronées.		X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel	a) Protection des portières non conforme aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel	a) Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ²					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		b) Sécurité compromise.		X	
		c) Mauvais état.	X		
		d) Stabilité altérée : le mauvais état entraîne un risque de blessures.		X	
		e) Commande(s) défectueuse(s).	X		
		f) Commande(s) défectueuse(s) compromettant la sécurité.		X	
		g) Avertisseur(s) défectueux.	X		
		h) Avertisseur(s) totalement inopérant(s).		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		b) Sécurité compromise.		X	
		c) Mauvais état.	X		
		d) Stabilité altérée : risque de blessures.		X	
		e) Commande(s) défectueuse(s).	X		
		f) Commande(s) défectueuse(s) compromettant la		X	

			sécurité.			
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel	a)	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	

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

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

(³) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui n'ont pas été réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

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

(⁵) 43 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

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

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

(⁹) Réceptionnés conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

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

(¹¹) Réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement ; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(¹²) Réceptionnés conformément aux valeurs limites du règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et du règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

² Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

³ On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

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

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 2 : Défaillances concernant la sûreté du chargement

Le tableau 1 indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

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

Tableau 1

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation de l'inspecteur		
B	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation de l'inspecteur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 1).	À l'appréciation de l'inspecteur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 1).	À l'appréciation de l'inspecteur		
1	Adéquation du véhicule			
1.1	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
1.1.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
1.1.1.b)	Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.			x
1.1.2.a)	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
1.1.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
1.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
1.2.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée ; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
1.2.1.b)	Pièce fissurée ; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
1.2.2.a)	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
1.2.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au			x

	chargement transporté.			
1.2.3.a)	Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
1.2.3.b)	Pièce fissurée.			x
1.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
1.3.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée ; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
1.3.1.b)	Pièce fissurée ; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
1.3.2.a)	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
1.3.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
1.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
1.4.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
1.4.1.b)	Pièce fissurée ; ancrage au véhicule instable.			x
1.4.2.a)	Résistance insuffisante ou conception déficiente		x	
1.4.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
1.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
1.5.1.a)	Mauvais état ou conception déficiente.		x	
1.5.1.b)	Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
1.5.2.a)	Nombre insuffisant.		x	
1.5.2.b)	Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
1.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
1.6.1.a)	En mauvais état, endommagées.		x	
1.6.1.b)	Pièce fissurée ; incapables de résister aux forces de retenue.			x
1.6.2.a)	Pas adaptées au chargement transporté.		x	
1.6.2.b)	Manquantes			x
1.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
1.7.1.a)	En mauvais état, endommagé.		x	
1.7.1.b)	Pièce fissurée ; incapable de résister au chargement.			x

1.7.2.a)	Limite de charge insuffisante.		x	
1.7.2.b)	Incapable de résister au chargement.			x
2	Méthodes de retenue			
2.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
2.1.1	Ancrage direct de la charge (blocage)			
2.1.1.1. a)	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
2.1.1.1. b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
2.1.1.2. a)	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
2.1.1.2. b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
2.1.1.3. a)	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
2.1.1.3. b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
2.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
2.1.2.1. a)	Ancrage au véhicule inadapté.	x		
2.1.2.1. b)	Ancrage insuffisant.		x	
2.1.2.1. c)	Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			x
2.1.2.2. a)	Fixation inadaptée.	x		
2.1.2.2. b)	Fixation insuffisante.		x	
2.1.2.2. c)	Totalement dénuée d'efficacité.			x
2.1.2.3. a)	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		x	
2.1.2.3. b)	Équipement de fixation totalement inadéquat.			x
2.1.2.4. a)	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.		x	
2.1.2.4. b)	La méthode choisie est totalement inadéquate.			x
2.1.3	Fixation directe par filets et bâches			
2.1.3.1.	État des filets et des bâches	x		

a)	(l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).			
2.1.3.1. b)	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
2.1.3.1. c)	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
2.1.3.2. a)	Résistance insuffisante des filets et des bâches.		x	
2.1.3.2. b)	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
2.1.3.3. a)	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		x	
2.1.3.3. b)	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
2.1.3.4. a)	Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		x	
2.1.3.4. b)	Totalement inadéquats.			x
2.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
2.1.4.1. a)	Adéquation de la séparation et du remplissage.		x	
2.1.4.1. b)	Séparation ou espaces libres trop importants.			x
2.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
2.1.5.1. a)	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
2.1.5.1. b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
2.2.	Arrimage anti-frottement			
2.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
2.2.1.1. a)	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
2.2.1.1. b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
2.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
2.3.1.a)	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		x	
2.3.1.b)	Dispositif totalement inadéquat.			x
2.3.2.a)	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est	x		

	encore en bon état.			
2.3.2.b)	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		x	
2.3.3.a)	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
2.3.3.b)	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
2.3.4.a)	Treuils mal employés.		x	
2.3.4.b)	Treuils défectueux.			x
2.3.5.a)	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).		x	
2.3.5.b)	Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			x
2.3.6.a)	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		x	
2.3.6.b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
2.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
2.4.1.a)	Équipement utilisé inadéquat.	x		
2.4.1.b)	Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		x	
2.4.1.c)	Équipement utilisé totalement inadéquat.			x
2.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
2.5.1.a)	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation.		x	
2.5.1.b)	Constituant un danger pour la circulation.			x
2.5.2.a)	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		x	
2.5.2.b)	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
2.5.3.a)	Produits légers non recouverts.		x	
2.5.3.b)	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
2.6.	Transport de bois ronds			
2.6.1.	Fixation partiellement lâche des			x

	produits (rondins).			
2.6.2.a)	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
2.6.2.b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
3	Charge sans aucun arrimage			x

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

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

Annexe 3 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 3 : Composantes du système de classification par niveau de risque

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

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

- 1° nombre de défaillances ;
- 2° gravité des défaillances ;
- 3° nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires ;
- 4° facteur temps.

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

- 1° défaillance critique = 40
- 2° défaillance majeure = 10
- 3° défaillance mineure = 1

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

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

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

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

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque :

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

Dans laquelle :

- RR = niveau de risque global ;
 D_{Y1} = nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3 ;
 D_{Y1} = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1 ;
 #... = nombre de ... ;
 DD = défaillances critiques ;
 MaD = défaillances majeures ;
 MiD = défaillances mineures ;
 C = vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3 ;

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque :

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

Dans laquelle :

AR = niveau de risque annuel ;

#... = nombre de ... ;

DD = défaillances critiques ;

MaD = défaillances majeures ;

MiD = défaillances mineures ;

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

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

7. 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 :

1° < 30 % : risque faible

2° 30 %-80 % : risque moyen

3° > 80 % : risque élevé.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

Annexe 4 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 4. Rapport de contrôle

(recto)

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

1. Lieu du contrôle technique routier

.....
.....

2. Date

3. Heure

4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule

.....

5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV)

.....

6. Catégorie de véhicule

a) N₂^(a) (3,5 à 12 t)

b) N₃^(a) (plus de 12 t)

c) O₃^(a) (3,5 à 10 t)

d) O₄^(a) (plus de 10 t)

e) M₂^(a) (> 9 sièges^(b) à 5 t)

f) M₃^(a) (> 9 sièges^(b) plus de 5 t)

g) T5

h) Autre catégorie de véhicule :

(veuillez préciser) :

7. Kilométrage au moment du contrôle

.....

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

.....

b) Numéro de la licence communautaire^(c) [règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009]

.....

9. Conducteur.....

10. Liste de contrôle

Vérifié^(d)

Défaut^(e)

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

11. Résultats du contrôle

Conforme	<input type="checkbox"/>
Défectueux	<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques, ou restriction à son utilisation	<input type="checkbox"/>

12. Divers/remarques :

.....

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature :

Autorité compétente/agent ou inspecteur

Conducteur

.....

Notes :

a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 2 de la directive 2014/47/UE.

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

c) Si disponible.

d) « contrôlé » signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II ou III de la directive 2014/47/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.

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

f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes II ou III de la directive 2014/47/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICATION DU VÉHICULE				
0.1.	Plaques d'immatriculation	1.1.23.	Frein à inertie	4.1.2.	Orientation
0.2.	Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	1.2.	Performances et efficacité du frein de service	4.1.3.	Commutation
1.	ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	1.2.1.	Performance	4.1.4.	Conformité aux exigences
1.1.	État mécanique et fonctionnement	1.2.2.	Efficacité	4.1.5.	Dispositif de réglage / réglage de l'inclinaison
1.1.1.	Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	1.3.	Performances et efficacité du frein de secours	4.1.6.	Lave-phares
1.1.2.	État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	1.3.1.	Performance	4.2.	Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour
1.1.3.	Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	1.3.2.	Efficacité	4.2.1.	État et fonctionnement
1.1.4.	Manomètre ou indicateur de pression basse	1.4.	Performances et efficacité du frein de stationnement	4.2.2.	Commutation
1.1.5.	Robinet de freinage à main	1.4.1.	Performance	4.2.3.	Conformité aux exigences
1.1.6.	Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	1.4.2.	Efficacité	4.3.	Feux stop
1.1.7.	Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	1.5.	Performance du système de freinage d'endurance	4.3.1.	État et fonctionnement
1.1.8.	Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	1.6.	Système antiblocage (ABS)	4.3.2.	Commutation
1.1.9.	Accumulateur, réservoir de pression	1.7.	Système de freinage électronique (EBS)	4.3.3.	Conformité aux exigences
1.1.10.	Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	1.8.	Liquide de frein	4.4.	Indicateur de direction et feux de signal de détresse
1.1.11.	Conduites rigides des freins	2.	DIRECTION	4.4.1.	État et fonctionnement
1.1.12.	Flexibles des freins	2.1.	État mécanique	4.4.2.	Commutation
1.1.13.	Garnitures ou plaquettes de freins	2.1.1.	État de la direction	4.4.3.	Conformité aux exigences
1.1.14.	Tambours de freins, disques de freins	2.1.2.	Fixation du boîtier de direction	4.4.4.	Fréquence de clignotement
1.1.15.	Câbles de freins, timonerie	2.1.3.	État de la timonerie de direction	4.5.	Feux de brouillard avant et arrière
1.1.16.	Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	2.1.4.	Fonctionnement de la timonerie de direction	4.5.1.	État et fonctionnement
1.1.17.	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	2.1.5.	Direction assistée	4.5.2.	Orientation
1.1.18.	Leviers de frein réglables et indicateurs	2.2.	Volant, colonne et guidon	4.5.3.	Commutation
1.1.19.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	2.2.1.	État du volant de direction	4.5.4.	Conformité aux exigences
1.1.20.	Fonctionnement automatique des freins de la remorque	2.2.2.	Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	4.6.	Feu de marche arrière
1.1.21.	Système de freinage complet	2.3.	Jeu dans la direction	4.6.1.	État et fonctionnement
1.1.22.	Prises d'essai	2.4.	Alignement des roues	4.6.2.	Conformité aux exigences
		2.5.	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.6.3.	Commutation
		2.6.	Direction assistée électronique (EPS)	4.7.	Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
		3.	VISIBILITÉ	4.7.1.	État et fonctionnement
		3.1.	Champ de vision :	4.7.2.	Conformité aux exigences
		3.2.	État des vitrages	4.8.	Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière
		3.3.	Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	4.8.1.	État
		3.4.	Essuie-glace	4.8.2.	Conformité aux exigences
		3.5.	Lave-glace du pare-brise	4.9.	Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
		3.6.	Système de désembuage	4.9.1.	État et fonctionnement
		4.	FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	4.9.2.	Conformité aux exigences
		4.1.	Phares	4.10.	Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la
		4.1.1.	État et fonctionnement		
					remorque ou semi-remorque
				4.1.1.	Câblage électrique
				4.1.2.	Feux et catadioptrés non obligatoires
				4.1.3.	Accumulateur(s)
				5.	ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION
				5.1.	Essieux
				5.1.1.	Essieux
				5.1.2.	Porte-fusées
				5.1.3.	Roulements de roues
				5.2.	Roues et pneus
				5.2.1.	Moyeu de roue
				5.2.2.	Roues
				5.2.3.	Pneumatiques
				5.3.	Suspension
				5.3.1.	Ressorts et stabilisateurs
				5.3.2.	Amortisseurs
				5.3.3.	Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension
				5.3.4.	Joints 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.	Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)
				6.1.4.	Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrément arrière
				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.	Performance 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	antivol	8.2.2.	Émissions des moteurs à allumage par compression	9.4.1.	Sièges passagers	
6.2.10.	Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	7.4.	Triangle de signalisation	8.2.2.1.	Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.4.2.	Siège du conducteur
7.	AUTRE MATÉRIEL	7.5.	Trousse de secours	8.2.2.2.	Opacité	9.5.	Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
7.1.	Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue	7.6.	Cales de roue (coins)	8.4.	Autres points liés à l'environnement	9.6.	Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
7.1.1.	Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	7.7.	Avertisseur sonore	8.4.1.	Pertes de liquides	9.7.	Escaliers et marches
7.1.2.	État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	7.8.	Tachymètre	9.	CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 et M3	9.8.	Système de communication avec les voyageurs
7.1.3.	Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	7.9.	Tachygraphe	9.1.	Portes	9.9.	Notices
7.1.4.	Prétensionneurs de ceinture de sécurité	7.10.	Limiteur de vitesse	9.1.1.	Portes d'entrée ou de sortie	9.10.	Exigences concernant le transport d'enfants
7.1.5.	Airbag	7.11.	Compteur kilométrique	9.1.2.	Issues de secours	9.10.1.	Portes
7.1.6.	Système de retenue supplémentaire (SRS)	7.12.	Contrôle électronique de stabilité (ESC)	9.2.	Système de désembuage et de dégivrage	9.10.2.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux
7.2.	Extincteur	8.	NUISANCES	9.3.	Système de ventilation et de chauffage	9.11.	Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
7.3.	Serrures et dispositif	8.1.	Système de suppression du bruit	9.4.	Sièges	9.11.1.	Portes, rampes et ascenseurs
		8.2.	Émissions à l'échappement			9.11.2.	Système de retenue du
		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				

| fauteuil roulant

| 9.11.3. Équipements de
signalisation et

| équipements spéciaux

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du
02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

Annexe 5 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1er septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Annexe 2. Liste des sommes à percevoir

Infraction	Somme à percevoir
0. IDENTIFICATION ET CONTRÔLE TECHNIQUE DU VÉHICULE	
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences) ¹	
a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.	350 €
b) Inscription manquante ou illisible.	350 €
c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.	350 €
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	
a) Manquant ou introuvable.	350 €
b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.	350 €
c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	75 €
0.3. Contrôle technique du véhicule	
a) Le conducteur ne peut pas produire un certificat de visite valable dont il ressort que le véhicule a été soumis au contrôle technique obligatoire.	1000 €
b) Le conducteur ne peut pas produire un certificat de visite valable, mais son existence est prouvée immédiatement.	75 €
c) Le certificat de visite présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites.	2500 €
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	
1.1. État mécanique et fonctionnement	
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	
a) Pivot trop serré.	350 €
b) Usure fortement avancée ou jeu.	350 €
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	
a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.	350 €
b) Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.	1000 €
c) Dégagement du frein rendu difficile.	75 €
d) Fonctionnalité réduite.	350 €
e) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.	350 €
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	
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 »).	350 €
b) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins	1000 €

	deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).	
c)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .	350 €
d)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.	350 €
e)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.	350 €
f)	Damage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.	350 €
g)	Performances du frein de secours insuffisantes.	1000 €
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse		
a)	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	75 €
b)	Faible pression non détectable.	350 €
1.1.5. Robinet de freinage à main		
a)	Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.	350 €
b)	Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.	350 €
c)	Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.	350 €
d)	Mauvais fonctionnement.	350 €
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique		
a)	Verrouillage insuffisant.	350 €
b)	Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	75 €
c)	Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	350 €
d)	Course trop longue (réglage incorrect).	350 €
e)	Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.	350 €
f)	Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.	350 €
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)		
a)	Valve endommagée ou fuite d'air excessive.	350 €
b)	Valve endommagée ou fuite d'air excessive de sorte que la fonctionnalité des valves de freinage en est réduite.	1000 €
c)	Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	75 €
d)	Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.	350 €
e)	Fuite de liquide hydraulique.	350 €
f)	Fuite de liquide hydraulique de sorte que la fonctionnalité des valves de freinage en est réduite.	1000 €
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)		
a)	Robinet ou valve à fermeture automatique défectueux.	75 €
b)	Robinet ou valve à fermeture automatique défectueux de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement en est réduite.	350 €
c)	Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	75 €
d)	Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement	350 €

	en est réduite.	
e)	Étanchéité insuffisante.	350 €
f)	Étanchéité insuffisante de sorte que la fonctionnalité des têtes d'accouplement en est réduite.	1000 €
g)	Mauvais fonctionnement.	350 €
h)	Fonctionnement du frein touché.	1000 €
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression		
a)	Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	75 €
b)	Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	350 €
c)	Purgeur inopérant.	350 €
d)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.	350 €
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)		
a)	Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.	350 €
b)	Dispositif inopérant.	1000 €
c)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.	350 €
d)	Maître-cylindre défectueux ou non étanche.	1000 €
e)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.	350 €
f)	Fixation insuffisante du maître-cylindre.	1000 €
g)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	75 €
h)	Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.	350 €
i)	Pas de liquide de frein vi.	1000 €
j)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	75 €
k)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	75 €
l)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	75 €
1.1.11. Conduites rigides des freins		
a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.	1000 €
b)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).	350 €
c)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).	1000 €
d)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.	350 €
e)	Endommagement ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.	1000 €
f)	Conduites mal placées.	75 €
g)	Conduites mal placées entraînant un risque d'endommagement.	350 €
1.1.12. Flexibles des freins		
a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.	1000 €
b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	75 €
c)	Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	350 €
d)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).	350 €
e)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).	1000 €
f)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.	350 €
g)	Câble altéré.	1000 €
h)	Flexibles poreux.	350 €
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins		

a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (marque minimale atteinte).	350 €
b)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (marque minimale plus visible).	1000 €
c)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).	350 €
d)	Performances de freinage réduites.	1000 €
e)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.	1000 €
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins		
a)	Tambour ou disque usé.	350 €
b)	Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.	1000 €
c)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).	350 €
d)	Performances de freinage fortement réduites.	1000 €
e)	Absence de tambour ou de disque.	1000 €
f)	Flasque mal fixé.	350 €
1.1.15. Câbles de freins, timonerie		
a)	Câbles endommagés, flambage.	350 €
b)	Câbles endommagés, flambage, de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
c)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.	350 €
d)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
e)	Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.	350 €
f)	Fixation des câbles défectueuse.	350 €
g)	Entrave du mouvement du système de freinage.	350 €
h)	Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.	350 €
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)		
a)	Cylindre fissuré ou endommagé.	350 €
b)	Cylindre fissuré ou endommagé de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
c)	Étanchéité insuffisante du cylindre.	350 €
d)	Étanchéité insuffisante du cylindre de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
e)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.	350 €
f)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
g)	Corrosion excessive du cylindre.	350 €
h)	Corrosion excessive du cylindre entraînant un risque de fissure.	1000 €
i)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.	350 €
j)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme de sorte que les performances de freinage en sont réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).	1000 €
k)	Capuchon antipoussière endommagé.	75 €
l)	Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	350 €

1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge		
a)	Liaison défectueuse.	350 €
b)	Mauvais réglage de la liaison.	350 €
c)	Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne).	350 €
d)	Valve grippée ou inopérante.	1000 €
e)	Valve manquante. (si requise).	1000 €
f)	Plaque signalétique manquante.	75 €
g)	Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	75 €
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs		
a)	Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.	350 €
b)	Levier défectueux.	350 €
c)	Mauvais montage ou remontage.	350 €
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)		
a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	75 €
b)	Fonctionnalité des systèmes de freinage d'endurance réduite.	350 €
c)	Système manifestation défectueux ou manquant.	350 €
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque		
a)	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.	1000 €
1.1.21. Système de freinage complet		
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.	350 €
b)	D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
c)	Fuite d'air ou d'antigel.	75 €
d)	Fuite d'air ou d'antigel de sorte que la fonctionnalité du système en est réduite.	350 €
e)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.	350 €
f)	Modification dangereuse d'un élément ³ .	350 €
g)	Modification dangereuse d'un élément de sorte que les performances de freinage en sont réduites.	1000 €
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)		
a)	Manquantes.	350 €
1.1.23. Frein à inertie		
a)	Efficacité insuffisante.	350 €
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1. Performance (E)		
a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.	350 €
b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.	1000 €
c)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.	350 €
d)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.	1000 €
e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).	350 €
f)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.	350 €

g)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.	350 €
1.2.2. Efficacité (E)		
a)	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽²⁾ :	350 €
1°	Catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50 % ⁽³⁾	
2°	Catégorie N ₁ : 45 %	
3°	Catégories N ₂ et N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾	
4°	Catégories O ₃ et O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾	
b)	Moins de 50 % des valeurs définies en 1.2.2.a) sont atteintes.	1000 €
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performance (E)		
a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.	350 €
b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.	1000 €
c)	L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.	350 €
d)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.	1000 €
e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).	350 €
1.3.2. Efficacité (E)		
a)	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2.a) par rapport à la masse maximale autorisée.	350 €
b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées au point 1.2.2.a) par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.	1000 €
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performance (E)		
a)	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.	350 €
b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.	1000 €
1.4.2. Efficacité (E)		
a)	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.	350 €
b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage indiquées au point 1.4.2.a) par rapport à la masse du véhicule durant l'essai.	1000 €
1.5. Performance du système de freinage d'endurance		
a)	Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).	350 €
b)	Le système ne fonctionne pas.	350 €
1.6. Système antiblocage (ABS)		
a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.	350 €
b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du	350 €

	ystème.	
c)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.	350 €
d)	Câblage endommagé.	350 €
e)	Autres composants manquants ou endommagés.	350 €
f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
1.7. Système de freinage électronique (EBS)		
a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.	350 €
b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.	350 €
c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.	1000 €
1.8. Liquide de frein		
a)	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.	350 €
b)	Risque imminent de défaillance.	1000 €
2. DIRECTION		
2.1. État mécanique		
2.1.1. État de la direction		
a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.	350 €
b)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées de sorte que la fonctionnalité en est réduite.	1000 €
c)	Usure excessive de l'axe de secteur.	350 €
d)	Usure excessive de l'axe de secteur de sorte que la fonctionnalité en est réduite.	1000 €
e)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.	350 €
f)	Mouvement excessif de l'axe de secteur de sorte que la fonctionnalité en est réduite.	1000 €
g)	Manque d'étanchéité.	350 €
h)	Formation de gouttes.	1000 €
2.1.2. Fixation du boîtier de direction		
a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.	350 €
b)	Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.	1000 €
c)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.	350 €
d)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis de sorte que les fixations sont gravement affectées.	1000 €
e)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.	350 €
f)	Boulons de fixation manquants ou fêlés de sorte que les fixations sont gravement affectées.	1000 €
g)	Boîtier de direction fêlé.	350 €
h)	Boîtier de direction fêlé de sorte que la stabilité ou la fixation du boîtier est touchée.	1000 €
2.1.3. État de la timonerie de direction		
a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.	350 €
b)	Jeu excessif ou risque de dissociation.	1000 €
c)	Usure excessive des articulations.	350 €

d)	Usure excessive des articulations entraînant un risque très grave de détachement.	1000 €
e)	Fêlure ou déformation d'un élément.	350 €
f)	Fêlure ou déformation d'un élément affectant la fonctionnalité.	1000 €
g)	Absence de dispositifs de verrouillage.	350 €
h)	Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).	350 €
i)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
j)	Modification présentant un risque, ce qui affecte la fonctionnalité.	1000 €
k)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	75 €
l)	Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	350 €
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction		
a)	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.	350 €
b)	Butées inopérantes ou manquantes.	350 €
2.1.5. Direction assistée		
a)	Fuite de liquide.	350 €
b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	350 €
c)	Réservoir insuffisant.	1000 €
d)	Mécanisme inopérant.	350 €
e)	Mécanisme inopérant et direction touchée.	1000 €
f)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.	350 €
g)	Mécanisme fêlé ou peu fiable et direction touchée.	1000 €
h)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.	350 €
i)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce et direction touchée.	1000 €
j)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
k)	Modification présentant un risque et direction touchée.	1000 €
l)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.	350 €
m)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles et direction touchée.	1000 €
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant de direction		
a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.	350 €
b)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation entraînant un risque très grave de détachement.	1000 €
c)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.	350 €
d)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant entraînant un risque très grave de détachement.	1000 €
e)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.	350 €
f)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant entraînant un risque très grave de détachement.	1000 €
g)	Modification présentant un risque ³ .	350 €

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction		
a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.	350 €
b)	Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.	350 €
c)	Raccord souple détérioré.	350 €
d)	Mauvaise fixation.	350 €
e)	Mauvaise fixation entraînant un risque très grave de détachement.	1000 €
f)	Modification présentant un risque ³ .	1000 €
2.3. Jeu dans la direction		
a)	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences ¹ .	350 €
b)	Sécurité de la direction compromise.	1000 €
2.4. Parallélisme (X) ²		
a)	Défaut manifeste d'alignement.	75 €
b)	Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	350 €
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque		
a)	Élément légèrement endommagé.	350 €
b)	Élément fortement endommagé ou fissuré.	1000 €
c)	Jeu excessif.	350 €
d)	Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
e)	Mauvaise fixation.	350 €
f)	Fixations gravement affectées.	1000 €
2.6. Direction assistée électronique (EPS)		
a)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.	350 €
b)	L'assistance ne fonctionne pas.	350 €
c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
3. VISIBILITÉ		
3.1. Champ de vision		
a)	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	75 €
b)	Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	350 €
3.2. État des vitrages		
a)	Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré(e) ou décoloré(e) (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	75 €
b)	Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré(e) ou décoloré(e) : gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	350 €
c)	Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (hors	75 €

	de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	
d)	Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences : gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	350 €
e)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.	350 €
f)	Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.	1000 €
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs		
a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	75 €
b)	Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.	350 €
c)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	75 €
d)	Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.	350 €
e)	Champ de vision nécessaire non couvert.	350 €
3.4. Essuie-glace		
a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.	350 €
b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	75 €
c)	Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	350 €
3.5. Lave-glace du pare-brise		
a)	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	75 €
b)	Lave-glace inopérant.	350 €
3.6. Système de désembuage (X) ²		
a)	Système inopérant ou manifestement défectueux.	75 €
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1. Phares		
4.1.1. État et fonctionnement		
a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	75 €
b)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite).	350 €
c)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	75 €
d)	Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	350 €
e)	Mauvaise fixation du feu.	350 €
4.1.2. Orientation		
a)	Mauvais réglage manifeste des phares.	350 €
b)	Mauvais montage de la source lumineuse.	350 €

4.1.3. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps).	75 €
b)	Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	350 €
c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	350 €
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	350 €
b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	350 €
c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.	350 €
4.1.5. Dispositif de réglage / réglage de l'inclinaison (si obligatoire)		
a)	Dispositif inopérant.	350 €
b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.	350 €
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)		
a)	Dispositif inopérant.	75 €
b)	Dispositif inopérant si lampes à décharge gazeuse :	350 €
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour		
4.2.1. État et fonctionnement		
a)	Source lumineuse défectueuse.	350 €
b)	Glace défectueuse.	350 €
c)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
d)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.2.2. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	350 €
b)	Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.	350 €
c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	350 €
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	75 €
b)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	350 €
c)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	75 €
d)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	350 €
4.3. Feux stop		
4.3.1. État et fonctionnement		
a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	75 €

b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).	350 €
c)	Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	1000 €
d)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	75 €
e)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	350 €
f)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
g)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.3.2. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €
b)	Fonctionnement retardé.	350 €
c)	Totalement inopérante.	1000 €
d)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.	350 €
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	75 €
b)	Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	350 €
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement		
a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	75 €
b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).	350 €
c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	75 €
d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	350 €
e)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
f)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.4.2. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €
b)	Totalement inopérante.	350 €
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	350 €
4.4.4. Fréquence de clignotement		
a)	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	75 €
4.5. Feux de brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement		
a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	75 €
b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).	350 €
c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière	75 €

	émise).	
d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	350 €
e)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
f)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.5.2 Réglage (X) ²		
a)	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	75 €
b)	Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	350 €
4.5.3. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €
b)	Inopérante.	350 €
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	350 €
b)	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €
4.6. Feu de marche arrière		
4.6.1. État et fonctionnement		
a)	Source lumineuse défectueuse	75 €
b)	Glace défectueuse.	75 €
c)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
d)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	350 €
b)	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	350 €
4.6.3. Commutation		
a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €
b)	Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	350 €
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1. État et fonctionnement		
a)	Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	75 €
b)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples).	75 €
c)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	350 €
d)	Mauvaise fixation du feu.	75 €
e)	Mauvaise fixation du feu avec très grand risque de chute.	350 €
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	75 €

4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État		
a)	Catadioptre défectueux ou endommagé.	75 €
b)	Catadioptre défectueux ou endommagé et l'effet réfléchissant est affecté.	350 €
c)	Mauvaise fixation du catadioptre.	75 €
d)	Risque de chute du catadioptre.	350 €
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ .	350 €
b)	Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	1000 €
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement		
a)	Dispositif inopérant.	75 €
b)	Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	350 €
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹		
a)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €
4.10 Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque		
a)	Mauvaise fixation des composants fixes.	75 €
b)	Douille mal attachée.	350 €
c)	Isolation endommagée ou détériorée.	75 €
d)	Risque de court-circuit.	350 €
e)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.	350 €
f)	Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.	1000 €
4.11 Câblage électrique		
a)	Mauvaise fixation du câblage.	75 €
b)	Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	350 €
c)	Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	1000 €
d)	Câblage légèrement détérioré.	75 €
e)	Câblage gravement détérioré.	350 €
f)	Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	1000 €
g)	Isolation endommagée ou détériorée.	75 €
h)	Risque de court-circuit.	350 €
i)	Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	1000 €
4.12 Feux et catadioptres non obligatoires (X) ²		
a)	Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ¹ .	75 €

b)	Feu émetteur/réfecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	350 €
c)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .	75 €
d)	Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	350 €
e)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.	75 €
f)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré avec très grand risque de chute.	350 €
4.13 Accumulateur(s)		
a)	Mauvaise fixation.	75 €
b)	Mauvaise fixation : risque de court-circuit.	350 €
c)	Manque d'étanchéité.	75 €
d)	Perte de substances dangereuses.	350 €
e)	Coupe-circuit défectueux (si exigé).	350 €
f)	Fusibles défectueux (si exigés).	350 €
g)	Ventilation inadéquate (si exigée).	350 €
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux (+ E)		
a)	Essieu fêlé ou déformé.	1000 €
b)	Mauvaise fixation au véhicule.	350 €
c)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.	1000 €
d)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
e)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.	1000 €
5.1.2. Porte-fusées (+ E)		
a)	Fusée d'essieu fracturée.	1000 €
b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.	350 €
c)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
d)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.	350 €
e)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
f)	Jeu de la fusée dans l'essieu.	350 €
g)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
5.1.3. Roulements de roues (+ E)		
a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.	350 €
b)	Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.	1000 €
c)	Roulement de roue trop serré, bloqué.	350 €
d)	Risque de surchauffe ; risque de destruction.	1000 €
5.2. Roues et pneus		
5.2.1. Moyeu de roue		
a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.	350 €
b)	Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.	1000 €
c)	Moyeu usé ou endommagé.	350 €
d)	Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues	1000 €

	n'est plus assurée.	
5.2.2. Roues		
a)	Fêlure ou défaut de soudure.	1000 €
b)	Mauvais placement des frettes de jante.	350 €
c)	Mauvais placement des frettes de jante avec risque de détachement.	1000 €
d)	Roue gravement déformée ou usée.	350 €
e)	La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.	1000 €
f)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.	350 €
5.2.3. Pneumatiques		
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.	350 €
b)	Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle : le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.	1000 €
c)	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.	350 €
d)	Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.	350 €
e)	Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.	350 €
f)	Corde visible ou endommagée.	1000 €
g)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent	350 €
h)	La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .	1000 €
i)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	75 €
j)	Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise)	350 €
k)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .	350 €
l)	Couche de protection de la corde affectée.	1000 €
5.3. Suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs (+ E)		
a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.	350 €
b)	Jeu visible, fixations très mal attachées.	1000 €
c)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.	350 €
d)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés	1000 €
e)	Ressort manquant.	350 €
f)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.	1000 €
g)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
h)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.	1000 €
5.3.2. Amortisseurs		
a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	75 €
b)	Amortisseur mal fixé.	350 €

c)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.	350 €
d)	Amortisseur manquant.	350 €
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)		
a)	attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.	350 €
b)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu avec risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
c)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.	350 €
d)	Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.	1000 €
e)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
f)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.	1000 €
5.3.4. Joints de suspension (+ E)		
a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.	350 €
b)	Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	1000 €
c)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	75 €
d)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	350 €
5.3.5. Suspension pneumatique		
a)	Système inutilisable.	1000 €
b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.	350 €
c)	Fonctionnalité du système gravement touchée.	1000 €
d)	Fuite audible dans le système.	350 €
e)	Modification présentant un risque.	350 €
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général		
a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.	350 €
b)	Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.	1000 €
c)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.	350 €
d)	Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.	1000 €
e)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.	350 €
f)	Résistance insuffisante des pièces.	1000 €
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux		
a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.	350 €
b)	Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.	350 €
c)	Risque pour la santé des passagers.	1000 €
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)		
a)	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie	1000 €
b)	Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou	350 €

	inopérant.	
c)	Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.	1000 €
d)	Conduites abrasées.	75 €
e)	Conduites endommagées.	350 €
f)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).	350 €
g)	Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.	1000 €
h)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .	1000 €
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière		
a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.	350 €
b)	Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.	1000 €
c)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹	350 €
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)		
a)	Support dans un état inacceptable.	75 €
b)	Support fêlé ou mal fixé.	350 €
c)	Roue de secours mal attachée au support.	350 €
d)	Très grand risque de chute.	1000 €
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)		
a)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).	350 €
b)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).	1000 €
c)	Usure excessive d'un élément.	350 €
d)	Limite d'usure dépassée.	1000 €
e)	Mauvaise fixation.	350 €
f)	Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.	1000 €
g)	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.	350 €
h)	Témoin d'accouplement inopérant.	350 €
i)	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	75 €
j)	Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	350 €
k)	Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires).	350 €
l)	Modification présentant un risque ³ (pièces principales).	1000 €
m)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.	1000 €
6.1.7. Transmission		
a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.	350 €
b)	Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.	1000 €
c)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.	350 €
d)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission avec un très grand risque de jeu ou de fissure.	1000 €
e)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission	350 €

f)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission avec un très grand risque de jeu ou de fissure.	1000 €
g)	Raccords flexibles détériorés.	350 €
h)	Raccords flexibles détériorés avec un très grand risque de jeu ou de fissure.	1000 €
i)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.	350 €
j)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.	350 €
k)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée avec un très grand risque de jeu ou de fissure.	1000 €
l)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	75 €
m)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	350 €
n)	Modification illégale de la transmission.	350 €
6.1.8. Supports de moteur		
a)	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.	350 €
b)	Fixations desserrées ou fêlées.	1000 €
6.1.9 Performance du moteur (X) ²		
a)	Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement	350 €
b)	Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement	1000 €
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État		
a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.	350 €
b)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé présentant un risque de chute.	1000 €
c)	Montant mal fixé.	350 €
d)	Montant mal fixé avec stabilité altérée.	1000 €
e)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.	350 €
f)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement avec risque pour la santé des passagers.	1000 €
g)	Modification présentant un risque ³ .	350 €
h)	Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.	1000 €
6.2.2. Fixation		
a)	Châssis ou cabine mal fixé(e).	350 €
b)	Châssis ou cabine mal fixé(e) avec stabilité altérée.	1000 €
c)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.	350 €
d)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.	350 €
e)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.	1000 €
f)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.	350 €
g)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses avec stabilité altérée.	1000 €
6.2.3. Porte et poignées de portes		

a)	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.	350 €
b)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).	350 €
c)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).	1000 €
d)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	75 €
e)	Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées	350 €
6.2.4. Plancher		
a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.	350 €
b)	Stabilité insuffisante.	1000 €
6.2.5. Siège du conducteur		
a)	Structure du siège défectueuse.	350 €
b)	Siège mal fixé.	1000 €
c)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.	350 €
d)	Siège mobile ou dossier impossible à fixer.	1000 €
6.2.6. Autres sièges		
a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	75 €
b)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	350 €
c)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences ¹ .	75 €
d)	Dépassement du nombre de sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.	350 €
6.2.7. Commandes de conduite		
a)	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.	350 €
b)	Sécurité compromise.	1000 €
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine		
a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	75 €
b)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé avec stabilité insuffisante.	350 €
c)	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.	350 €
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs		
a)	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.	350 €
b)	Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ .	75 €
c)	Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	350 €
d)	Équipement hydraulique non étanche.	75 €
e)	Perte excessive de substances dangereuses.	350 €
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections		
a)	Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	75 €
b)	Risque de blessures ; risque de chute.	350 €
c)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	75 €
d)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	350 €
e)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €

f)	Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	350 €
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		
a)	Point d'ancrage gravement détérioré.	350 €
b)	Point d'ancrage gravement détérioré avec stabilité réduite.	1000 €
c)	Ancrage desserré.	350 €
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches		
a)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.	350 €
b)	Ceinture de sécurité endommagée.	75 €
c)	Coupure ou signes de distension	350 €
d)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .	350 €
e)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.	350 €
f)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.	350 €
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé		
a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.	350 €
b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité		
a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.	350 €
b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
7.1.5. Airbag		
a)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.	350 €
b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
c)	Coussin gonflable manifestement inopérant.	350 €
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)		
a)	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.	350 €
b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
7.2. Extincteur (X) ²		
a)	Manquant.	350 €
b)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €
c)	Non conforme aux exigences ¹ , si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).	350 €
7.3. Serrures et dispositif antivol		
a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	75 €
b)	Le dispositif antivol est défectueux.	350 €

c)	Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.	1000 €
7.4 Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²		
.		
a)	Manquant ou incomplet.	75 €
b)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €
7.5 Trousse de secours (si exigée) (X) ²		
.		
a)	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	75 €
7.6 Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²		
.		
a)	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.	350 €
7.7 Avertisseur sonore		
.		
a)	Ne fonctionne pas correctement.	75 €
b)	Totalement inopérant	350 €
c)	Commande mal fixée.	75 €
d)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €
e)	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	350 €
7.8 Tachymètre		
.		
a)	Non conforme aux exigences ¹ .	75 €
b)	Manquant (si exigé).	350 €
c)	Fonctionnement altéré.	75 €
d)	Totalement inopérant.	350 €
e)	Éclairage insuffisant.	75 €
f)	Totalement dépourvu d'éclairage.	350 €
7.9 Tachygraphe (si monté/exigé)		
.		
	Arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route (annexe 1 - appendice 3, point e))	
7.10 Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+ E)		
.		
a)	Non conforme aux exigences ¹ .	2500 €
b)	Manifestement inopérant.	2500 €
c)	Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).	350 €
d)	Scellés défectueux ou manquants.	350 €
e)	Plaque manquante ou illisible.	350 €
f)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.	350 €
g)	Absent alors que le véhicule n'en est pas dispensé	2500 €
h)	Le limiteur de vitesse a été manipulé frauduleusement avec l'intention d'empêcher que la vitesse du véhicule soit limitée à la valeur prescrite	2500 €

i)	Contrôle du limiteur de vitesse refusé	2500 €
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²		
a)	Manipulation évidente (fraude) pour réduire le nombre de km parcourus par le véhicule ou en donner une représentation trompeuse.	350 €
b)	Manifestement inopérant.	350 €
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) ²		
a)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.	350 €
b)	Câblage endommagé.	350 €
c)	Autres composants manquants ou endommagés.	350 €
d)	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.	350 €
e)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.	350 €
f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	350 €
8. NUISANCES		
8.1. Bruit		
8.1.1. Système de suppression du bruit (+ E)		
a)	Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .	350 €
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.	350 €
c)	Très grand risque de chute d'un élément du système de suppression du bruit.	1000 €
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		
a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est manifestement défectueux.	350 €
b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	350 €
c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.	350 €
d)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur a été (frauduleusement) manipulé ou déposé.	2500 €
8.2.1.2 Émissions gazeuses (E)		
a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.	350 €
b)	Si l'information du point 8.2.1.2.a) n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en	350 €

	circulation spécifiée dans les exigences ; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 %, ou — moteur tournant au ralenti : 0,3 % ⁽⁷⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences.	
c)	Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.	350 €
d)	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.	350 €
e)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.	350 €
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression		
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement		
a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est manifestement défectueux.	350 €
b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	350 €
c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.	350 €
d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.	350 €
e)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur a été (frauduleusement) manipulé ou déposé.	2500 €
8.2.2.2 Opacité		
Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.		
a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur ;	350 €
b)	Lorsque l'information du point 8.2.2.a) fait défaut, ou que les exigences ¹ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, — pour les moteurs à aspiration naturelle : $2,5 \text{ m}^{-1}$, — pour les moteurs turbocompressés : $3,0 \text{ m}^{-1}$, ou, pour les véhicules visés dans les exigences ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences : $1,5 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹⁰⁾ ou $0,7 \text{ m}^{-1}$ ⁽⁸⁾ .	350 €
c)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.	350 €
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides		
a)	Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.	350 €
b)	Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.	1000 €

9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie		
a)	Fonctionnement défectueux.	350 €
b)	Mauvais état.	75 €
c)	Mauvais état et risque de blessures.	350 €
d)	Commande d'urgence défectueuse.	350 €
e)	Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.	350 €
9.1.2. Issues de secours		
a)	Fonctionnement défectueux.	350 €
b)	Signalisation des issues de secours illisible.	75 €
c)	Signalisation des issues de secours manquante.	350 €
d)	Marteau brise-vitre manquant.	75 €
e)	Accès bloqué.	350 €
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ²		
a)	Mauvais fonctionnement.	75 €
b)	Le mauvais fonctionnement affecte la sécurité de la conduite.	350 €
c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.	350 €
d)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle entraînant un risque pour la santé des passagers.	1000 €
e)	Dégivrage défectueux (si obligatoire).	350 €
9.3 Système de ventilation et de chauffage (X) ²		
a)	Fonctionnement défectueux.	75 €
b)	Fonctionnement défectueux entraînant un risque pour la santé des passagers.	350 €
c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.	350 €
d)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle entraînant un risque pour la santé des passagers.	1000 €
9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)		
a)	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	75 €
b)	Issue de secours obstruée.	350 €
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)		
a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	75 €
b)	Champ de vision réduit.	350 €
c)	Protection du conducteur mal fixée.	75 €
d)	Risque de blessures.	350 €
9.5 Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²		

.		
a)	Dispositifs défectueux.	75 €
b)	Totalement inopérants.	350 €
9.6 Couloirs, emplacements pour voyageurs debout		
.		
a)	Mauvaise fixation du plancher.	350 €
b)	Stabilité altérée.	1000 €
c)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	75 €
d)	Mains courantes ou poignées mal fixées ou inutilisables.	350 €
9.7 Escaliers et marches		
.		
a)	Mauvais état.	75 €
b)	Endommagés.	350 €
c)	Stabilité altérée.	1000 €
d)	Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.	350 €
9.8 Système de communication avec les voyageurs (X) ²		
.		
a)	Système défectueux.	75 €
b)	Totalement inopérant.	350 €
9.9. Notices (X) ²		
a)	Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	75 €
b)	Notice contenant des informations erronées.	350 €
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²		
9.10.1. Portes		
a)	Protection des portières non conforme aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.	350 €
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux		
a)	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	75 €
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ²		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs		
a)	Fonctionnement défectueux.	75 €
b)	Sécurité compromise.	350 €
c)	Mauvais état.	75 €
d)	Stabilité altérée : le mauvais état entraîne un risque de blessures.	350 €
e)	Commande(s) défectueuse(s).	75 €
f)	Commande(s) défectueuse(s) compromettant la sécurité.	350 €
g)	Avertisseur(s) défectueux.	75 €
h)	Avertisseur(s) totalement inopérant(s).	350 €
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant		
a)	Fonctionnement défectueux.	75 €
b)	Sécurité compromise.	350 €
c)	Mauvais état.	75 €
d)	Stabilité altérée : le mauvais état entraîne un risque de blessures.	350 €

e)	Commande(s) défectueuse(s).	75 €
f)	Commande(s) défectueuse(s) compromettant la sécurité.	350 €
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux		
a)	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	350 €
10. Le conducteur refuse le contrôle du véhicule		
		6600 €

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

(3) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou n'ont pas été réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

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

(5) 43 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

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

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

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

NOTES :

¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

² Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

³ On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

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

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

Annexe 6 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 2 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Annexe 2 à l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière

Annexe 2. Liste des sommes à percevoir pour des infractions en matière de sûreté du chargement

	Infraction	Somme à percevoir
0.1	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	(1)
0.2	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	(1)
0.3	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 1).	(1)
0.4	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 1).	(1)
1	Adéquation du véhicule	
1.1	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)	
1.1.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée.	350 €
1.1.1.b)	Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.	1000 €
1.1.2.a)	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).	350 €
1.1.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.	1000 €
1.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)	
1.2.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée ; mauvais état des charnières ou des serrures.	350 €
1.2.1.b)	Pièce fissurée ; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.	1000 €
1.2.2.a)	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).	350 €
1.2.2.a)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.	1000 €
1.2.3.a)	Panneaux des parois latérales, mauvais état.	350 €
1.2.3.b)	Pièce fissurée.	1000 €
1.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)	
1.3.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée ; mauvais état des charnières ou des serrures.	350 €
1.3.1.b)	Pièce fissurée ; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.	1000 €
1.3.2.a)	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).	350 €

1.3.2.a)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.	1000 €
1.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)	
1.4.1.a)	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.	350 €
1.4.1.b)	Pièce fissurée ; ancrage au véhicule instable.	1000 €
1.4.2.a)	Résistance insuffisante ou conception déficiente	350 €
1.4.2.b)	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.	1000 €
1.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)	
1.5.1.a)	Mauvais état ou conception déficiente.	350 €
1.5.1.b)	Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.	1000 €
1.5.2.a)	Nombre insuffisant.	350 €
1.5.2.b)	Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.	1000 €
1.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)	
1.6.1.a)	En mauvais état, endommagé.	350 €
1.6.1.b)	Pièce fissurée ; incapables de résister aux forces de retenue.	1000 €
1.6.2.a)	Pas adaptées au chargement transporté.	350 €
1.6.2.b)	Manquantes	1000 €
1.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)	
1.7.1.a)	En mauvais état, endommagé.	350 €
1.7.1.b)	Pièce fissurée ; incapable de résister au chargement.	1000 €
1.7.2.a)	Limite de charge insuffisante.	350 €
1.7.2.b)	Incapable de résister au chargement.	1000 €
2	Méthodes de retenue	
2.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct	
2.1.1	Ancrage direct de la charge (blocage)	
2.1.1.1.a)	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.	350 €
2.1.1.1.b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.	1000 €
2.1.1.2.a)	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.	350 €
2.1.1.2.b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.	1000 €
2.1.1.3.a)	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.	350 €
2.1.1.3.b)	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.	1000 €
2.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et	

	cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière	
2.1.2.1. a)	Ancrage au véhicule inadapté.	75 €
2.1.2.1. b)	Ancrage insuffisant.	350 €
2.1.2.1. c)	Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.	1000 €
2.1.2.2. a)	Fixation inadaptée.	75 €
2.1.2.2. b)	Fixation insuffisante.	350 €
2.1.2.2. c)	Totalement dénuée d'efficacité.	1000 €
2.1.2.3. a)	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.	350 €
2.1.2.3. b)	Équipement de fixation totalement inadéquat.	1000 €
2.1.2.4. a)	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.	350 €
2.1.2.4. b)	La méthode choisie est totalement inadéquate.	1000 €
2.1.3	Fixation directe par filets et bâches	
2.1.3.1. a)	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	75 €
2.1.3.1. b)	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.	350 €
2.1.3.1. c)	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.	1000 €
2.1.3.2. a)	Résistance insuffisante des filets et des bâches.	350 €
2.1.3.2. b)	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.	1000 €
2.1.3.3. a)	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.	350 €
2.1.3.3. b)	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.	1000 €
2.1.3.4. a)	Mauvaise adéquation des filets et des bâches.	350 €
2.1.3.4. b)	Totalement inadéquats.	1000 €
2.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres	
2.1.4.1. a)	Adéquation de la séparation et du remplissage.	350 €
2.1.4.1.	Séparation ou espaces libres trop importants.	1000 €

b)		
2.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)	
2.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.	350 €
a)		
2.1.5.1.	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.	1000 €
b)		
2.2.	Arrimage anti-frottement	
2.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises	
2.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.	350 €
a)		
2.2.1.1.	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.	1000 €
b)		
2.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés	
2.3.1.a)	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge.	350 €
2.3.1.b)	Dispositif totalement inadéquat.	1000 €
2.3.2.a)	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	75 €
2.3.2.b)	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.	350 €
2.3.3.a)	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.	350 €
2.3.3.b)	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.	1000 €
2.3.4.a)	Treuil mal employés.	350 €
2.3.4.b)	Treuil défectueux.	1000 €
2.3.5.a)	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).	350 €
2.3.5.b)	Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).	1000 €
2.3.6.a)	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.	350 €
2.3.6.b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.	1000 €
2.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)	
2.4.1.a)	Équipement utilisé inadéquat.	75 €
2.4.1.b)	Équipement utilisé incorrect ou défectueux.	350 €
2.4.1.c)	Équipement utilisé totalement inadéquat.	1000 €
2.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles	
2.5.1.a)	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation.	350 €
2.5.1.b)	Constituant un danger pour la circulation.	1000 €
2.5.2.a)	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.	350 €

2.5.2.b)	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.	1000 €
2.5.3.a)	Produits légers non recouverts.	350 €
2.5.3.b)	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.	1000 €
2.6.	Transport de bois ronds	
2.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).	1000 €
2.6.2.a)	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.	350 €
2.6.2.b)	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.	1000 €
3	Charge sans aucun arrimage	1000 €

(1) Selon la gravité de l'infraction, la personne compétente décide d'infliger une somme de 75 €, 350 € ou 1000 €.

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 02 mars 2018 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Bruxelles, le 02 mars 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS