



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 01 octobre 2015

#### Ordre du jour :

1. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
- Adoption d'un amendement parlementaire

2. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché

M. Marc Angel, remplaçant M. Roger Negri  
M. Eugène Berger, remplaçant M. Gilles Baum  
Mme Taina Bofferding, remplaçant M. Yves Cruchten  
Mme Martine Hansen, remplaçant M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Serge Wilmes

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

- 1. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Sur proposition du Ministère, les membres de la Commission du Développement durable adoptent à l'unanimité un amendement supplémentaire au projet de loi sous rubrique. Cet amendement vient s'ajouter aux amendements adoptés lors de la réunion du 2 juillet dernier. Il a pour objet de modifier la périodicité du contrôle technique des poids lourds. Les détails exhaustifs de cet amendement, ainsi que le nouveau texte coordonné du projet de loi, sont annexés au présent procès-verbal.

En annexe sont également repris à titre informatif :

- un courrier de la Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC), de la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) et du Groupement Transport,
- un document concernant la classification des différentes déficiences/non-conformités qui peuvent être constatées lors d'un contrôle technique.

## **2.            Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 7 octobre à 14h30.

Luxembourg, le 6 octobre 2015

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

## **Amendement 1 portant sur l'article III initial (nouvel article 3)**

### **Amendement 1 a)**

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques se lira comme suit :

« (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour
  - a) **les autobus et les autocars;**
  - b) **les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;**
  - c) **les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;**
  - d) les camionnettes ;
  - e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
  - f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
  - g) les remorques destinées au transport de personnes ;
2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour
  - a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
  - b) les véhicules historiques;
  - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par

après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

**Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.**

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique :

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h ;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers ;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules ;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.»

## **Commentaire de l'amendement**

### **Amendement 1 a)**

L'amendement a trait à la périodicité du contrôle technique des poids lourds.

Le projet de loi initial prévoyait une périodicité de 12 mois. Dans un souci de sécurité soulevé, notamment par La Sécurité routière, la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT), la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) ainsi que par l'OGBL et le LCGB, la commission parlementaire a adopté en séance du 2 juillet 2015 un amendement visant à ramener ce délai à 9 mois.

Par courrier du 21 juillet 2015 à l'attention de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, la Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC), la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) et le Groupement Transport, ont fait part de leur mécontentement par rapport à ce revirement. Copie de ce courrier a d'ailleurs été adressée à Monsieur le Président de la Chambre des Députés, à Madame la Présidente de la Commission du Développement durable ainsi qu'à Madame la Présidente du Conseil d'Etat.

Par la suite, des concertations ont eu lieu entre les principaux acteurs concernés, dans un souci de trouver une solution de compromis qui tiendrait compte des préoccupations du secteur des transports sans pour autant mettre en cause les considérations de sécurité routière.

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de réintroduire le principe initial du contrôle technique annuel des poids lourds, mais de prévoir une disposition selon laquelle la durée de validité du certificat de contrôle technique peut être ramenée à 6 mois, si lors d'un contrôle technique une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités mineures étaient détectées. Vu l'enjeu pour le

secteur des transports, il est précisé à cet égard que celles des déficiences ou non-conformités mineures qui ne sont pas directement relevantes en termes de sécurité routière (p.ex. éclairage de la plaque d'immatriculation arrière défectueux, avertisseur sonore non conforme) et qui seront arrêtées par règlement grand-ducal, par analogie à ce qui est le cas pour les autres déficiences ou non-conformités, l'échéance du prochain contrôle technique sera calculée selon la durée normale, c.à.d. pour un terme de 12 mois.

Cet amendement est reflété par les changements apportés à l'endroit du quatrième l'alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que par l'ajout d'un cinquième alinéa nouveau après le quatrième alinéa.

#### Amendement 1b)

Le paragraphe 4 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 se lira comme suit :

« (4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les déficiences ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les déficiences ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1. Si les déficiences ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des déficiences constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler ;
2. Les déficiences ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
  - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
  - b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
  - c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déficiences ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

3. Les défauts ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

**Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.**

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les défauts ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défauts ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défauts ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défauts ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défauts et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.»

### **Commentaire de l'amendement**

#### **Amendement 1 b)**

Le présent amendement est à voir en relation avec l'amendement 1 a).

Il a comme objectif de prévoir la possibilité de soumettre les poids lourds dont la durée de validité du certificat de contrôle technique aurait été ramenée à 6 mois dans les conditions du cinquième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>, à un contrôle technique sur base volontaire en vue de se faire délivrer un nouveau certificat de contrôle technique pour un terme de 12 mois, au cas où aucune défectuosité ou non-conformité n'est constatée. A relever que ce contrôle doit intervenir dans un délai de 4 semaines à compter du contrôle technique précédent.

Cet amendement se traduit par l'ajout d'un deuxième alinéa au point 3. du troisième alinéa du paragraphe 4.

**Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 1er.** À l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les modifications suivantes sont apportées :

1. Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

« Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ou de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>.»

2. Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art.4.(1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

A condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire ou détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:
  - a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
  - b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis;
  - c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:
  - a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
  - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
  - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.

A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, d'une réception nationale individuelle.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup> avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis* sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4*bis*. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations

de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.

Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal ; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est

plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs déficiences ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné. »

**Art. 3.** L'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4*bis*.(1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour

~~a)~~ les autobus et les autocars;

~~a)~~

~~b)~~ les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;

~~b)~~

c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;

~~a)d)~~ les camionnettes ;

~~b)e)~~ les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;

~~c)f)~~ les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;

~~d)g)~~ les remorques destinées au transport de personnes ;

~~2. 3.~~ au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour

a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;

b) les véhicules historiques;

c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

~~3.4.~~ au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1.sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique :

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h ;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers ;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules ;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins ;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2, 3 et 4 de l'alinéa 1<sup>er</sup> s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler ;
2. Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg;

- a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
- b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
- c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déficiences ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

3. Les déficiences ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

~~3-~~ Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, et le véhicule routier ne fait pas faire l'objet d'un nouveau contrôle technique dans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.-

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune déficience ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les déficiences ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la déficience ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs déficiences ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des déficiences ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces déficiences ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les déficiences et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal :

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défauts ou non-conformités constatés à l'occasion du contrôle technique routier sont classés conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatés sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défauts ou non-conformités peuvent être corrigés, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défauts ou non-conformités techniques en question 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 lors d'un contrôle technique routier un défaut ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défauts ou non-conformités majeures ou critiques sont constatés sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défauts ou non-conformités majeures ou critiques constatés sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défauts ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(7) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4<sup>ter</sup>, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4. »

**Art. 4.** L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4sexies. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4ter est remplacée par celle à l'article 4sexies.

**Art. 5.** À la suite de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4ter, libellé comme suit :

« Art. 4ter.

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes :

1. avoir une personnalité juridique propre ;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est :
  - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
  - aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3 ;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4<sup>quater</sup>.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation dont tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception ; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception des dites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées par règlement grand-ducal.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) No 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes :

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011 ;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué ;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal ;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique ;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.

La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1<sup>er</sup> a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 5, 6 et 7 du présent article sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011. »

**Art. 6.** À la suite de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quater</sup>, libellé comme suit :

« Art.4<sup>quater</sup>.(1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4<sup>ter</sup>, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la

formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités de la commission d'examen sont déterminées par règlement grand-ducal.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé annuellement à la formation continue prévue par règlement grand-ducal. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

A ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4<sup>ter</sup> de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.

**Art. 7.** À la suite de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quinquies</sup>, libellé comme suit :

« Art. 4<sup>quinquies</sup>. Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des

personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement des dites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément. »

**Art. 8.** La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacée par le texte suivant :

« Ce délai est ramené à huit jours, lorsque la voie publique en cause est une route nationale située en dehors des agglomérations ou une autoroute, ou que le véhicule se trouve immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique. »

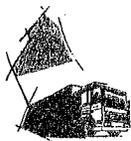
**Art. 9.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant :

« 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'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 ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle. »

**Art. 10.** À la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17*bis*, libellé comme suit:

« Art. 17*bis*. Les certificats de contrôle technique délivrés avant le jj.mm.aaaa restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du jj.mm.aaaa. »





GROUPEMENT TRANSPORT  
LUXEMBOURG



**Monsieur François BAUSCH**  
**Ministre du Développement durable**  
**et des Infrastructures**  
**4, Place de l'Europe**  
**L-1499 Luxembourg**

Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Cabinet du Ministre
Réf.: .....
Entrée: 23 JUIL. 2015
Transmettre à:
Copie à:
A faire:

Luxembourg, le 21 juillet 2015

**Objet : Contrôle technique périodique des véhicules utilitaires**  
(projet de loi No 6715)

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous souhaitons vous rendre attentif au fait que le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et plus particulièrement son volet sur le contrôle technique périodique, prévoyait jusqu'il y a peu, d'étendre la périodicité du contrôle à 12 mois pour les véhicules lourds au Grand-Duché, ceci en conformité et en harmonie avec les pratiques existantes au sein de l'UE.

En effet, dans son avis du 22 juin 2015, le Conseil d'Etat confirme l'utilité et la justesse des « 12 mois » en se référant à la transposition de la directive 2014/45/UE, mettant ainsi le Luxembourg sur un pied d'égalité avec les autres Etats Membres.

Or, en date du 8 juillet dernier, dans son courrier adressé au Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable fait marche arrière et décide unilatéralement de réduire la périodicité prévue à « 9 mois ».

Les soussignés contestent par la présente clairement et vigoureusement la manière d'agir fort cavalière de ladite Commission qui se contente de justifier cet amendement « suite aux doutes exprimés par la SNCT/Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), la Sécurité routière et l'OGBL/LCGB ».

Ainsi, en quelques jours à peine, ce réveil tardif a contribué à un triple tour de force, celui d'être précipité, de manquer d'égard en omettant d'y inviter les acteurs

La clc représente plus de 22% du PIB, fédère plus de 11.000 entreprises employant plus de 60.000 salariés

La clc est  
membre de

principaux, à savoir le secteur du transport routier pour compte propre et pour compte de tiers représenté par plus de 600 entreprises, mais aussi d'ignorer le principe de « la directive et rien que la directive ».

Aussi serait-il urgent que les signataires puissent avoir voix au chapitre et prendre connaissance des documents justifiant des « doutes » exprimés par les cinq intervenants privilégiés. Ne serait-ce pas opportun dans ce contexte de tenir compte de statistiques qui renseignent sur l'implication réelle de véhicules utilitaires dont l'état technique n'était pas conforme dans des accidents ?

Notons que les certificats d'agrément ADR délivrés par la SNCT pour le compte de votre ministère sont renouvelables tous les ans, suite à une inspection technique dédiée. En adoptant complémentirement une périodicité du contrôle technique de « 9 mois », les véhicules circulant sous le couvert d'un certificat d'agrément ADR devraient être soumis tous les ans à deux opérations de contrôle auprès de la SNCT ou d'un de ses centres agréments, ce qui réduirait à néant l'objectif de minimiser la charge administrative tant sollicitée par le secteur.

Ajoutons que l'achoppement ne se situe pas au niveau des transporteurs luxembourgeois, car cet allègement à « 12 mois » ne rendrait pas nos routes moins sûres. Ce serait plutôt dans l'augmentation des contrôles routiers visant tous les véhicules, immatriculés au Luxembourg ou non, empruntant les voies publiques nationales que devraient se situer les efforts pour abonder vers plus de sécurité routière.

Dans l'espoir qu'une suite favorable et sereine puisse être donnée à notre demande et dans l'attente de vous rencontrer, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre plus haute considération.

**Marianne Welter, Présidente du Groupement Transport**

**Jos Sales, Président de la FLEAA**

**Thierry Nothum, Directeur de la clc**

Copies adressées à :

Monsieur Mars Di Bartolomeo, Président de la Chambre des Députés

Madame Josée Lorsché, Présidente de la Commission du Développement durable

Madame Viviane Ecker, Présidente du Conseil d'Etat

La clc représente plus de 22% du PIB, fédère plus de 11.000 entreprises employant plus de 60.000 salariés

## Communiqué de presse

# Contrôle technique – Marche arrière...et point mort

Le projet de loi sur la réforme du contrôle technique prévoyait jusqu'il y a peu d'étendre la périodicité du contrôle à 12 mois pour les véhicules lourds (au lieu de 6) et le Conseil d'État en confirmait l'utilité et la justesse dans son avis du mois de juin 2015 en se référant à la transposition de la directive 2014/45/UE mettant ainsi le Luxembourg sur un pied d'égalité avec les autres États Membres.

Or, à la suite des pourparlers menés à la Commission du Développement durable en présence du minist Bausch, il a été convenu de faire marche arrière et décidé unilatéralement de réduire la périodicité du contrôle prévue pour véhicules lourds à 9 mois.

La **clc**, en concertation avec ses fédérations affiliées et notamment le Groupement transport et la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) conteste avec véhémence ce renforcement du contrôle technique périodique. Le changement d'esprit a contribué à un triple tour de force celui d'être précipité, de manquer d'égards en omettant d'y inviter la **clc** et ses acteurs principaux, mais d'ignorer le principe de « la directive et rien que la directive ».

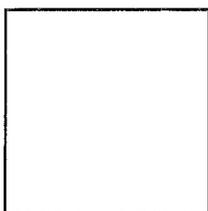
La **clc** et ses fédérations affiliées revendiquent à avoir voix au chapitre et prendre connaissance des documents justifiant la non-application des règles européennes et d'ajouter que l'effet de cette mesure annulerait tout avantage pour les véhicules circulant sous le couvert d'un certificat d'agrément ADR (val 12 mois) car ils seraient soumis à deux contrôles annuels.

Dans ce contexte, il s'agirait de tenir compte des statistiques sur l'implication réelle de véhicules utilitaires dont l'état technique n'était pas conforme lors d'accidents.

La **clc** et ses fédérations affiliées ajoutent que l'achoppement ne se situe pas au niveau des transporteurs luxembourgeois, mais davantage au niveau de l'augmentation des contrôles techniques routiers visant tous les véhicules lourds du réseau routier national que devraient se situer les efforts pour abonder vers plus de sécurité routière.

### Contact:

Serge Moulin, Conseiller  
Tel: +352 439 444 713  
Email: [serge.moulin@clc.lu](mailto:serge.moulin@clc.lu)



**clc** Diane Susilo, responsable communication  
Tel: +352 439 444 722  
Mobile: +352 661 298 403  
Fax: +352 439 450  
Email: [diane.susilo@clc.lu](mailto:diane.susilo@clc.lu)

clc a.s.b.l. | 7, rue Alcide de Gasperi, L-1615 Luxembourg / b.p. 482 L-2014 Luxembourg | R.C.S F5163

**clc** Serge Moulin, Conseiller  
Tel: +352 439 444 713  
Mobile: +352 621 21 90 91  
Fax: +352 439 450  
Email: [serge.moulin@clc.lu](mailto:serge.moulin@clc.lu)

## Annexe II

### EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

#### 1. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

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

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

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

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

#### 2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

- 0) identification du véhicule
- 1) équipements de freinage
- 2) direction
- 3) visibilité
- 4) éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) essieux, roues, pneumatiques, suspension
- 6) châssis et accessoires du châssis
- 7) équipements divers
- 8) nuisances
- 9) contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3.

### 3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DEFECTUOSITES DES VÉHICULES

Le contrôle porte sur les points suivants et applique les normes minimales et les méthodes indiquées dans le tableau suivant.

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
0.1. Plaques d'immatriculation	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1. Pivote de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		e) Dommages externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées Risques d'endommagement.	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)		X	X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinageréduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinageréduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinageréduites.		X	X
		d) Corrosion excessivedu cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
		1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.	
b) Mauvais réglage de la liaison.				X	
c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne) Valve grippée ou inopérante.				X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Valve manquante. (si requise)			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X		X
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel Fonctionnalité du système réduite.	X		X
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément <sup>(3)</sup> Performances de freinage réduites		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2 Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes<sup>1</sup>:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1<sup>er</sup> janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- catégorie M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>- catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>- catégorie N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>- catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>- catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les semi-remorques: 45%<sup>2</sup></li> <li>- pour les semi-remorques plateaux: 50%</li> </ul> </li> </ul>		X	

<sup>1</sup> Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

<sup>2</sup> 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		<p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012:</p> <p>catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50%<sup>1</sup></p> <p>catégorie N<sub>1</sub>: 45%</p> <p>catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>: 43%<sup>2</sup></p> <p>catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: 40%<sup>3</sup></p> <p>3. Autres catégories</p> <p>- catégories L (les deux freins ensemble):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- catégorie L1e: 42 %</li> <li>- catégories L2e, L6e: 40 %</li> <li>- catégorie L3e: 50 %</li> <li>- catégorie L4e: 46 %</li> <li>- catégories L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X	
				X	
					X

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

<sup>2</sup> 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

<sup>3</sup> 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>1</sup> de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X

<sup>1</sup> Exemple: 2,5 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.  Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne..	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
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	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.  Risque imminent de défaillance.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>2. DIRECTION</b>					
<b>2.1. État mécanique</b>					
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage..		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction)..		X	
		f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Fonctionnement affecté.		X	X
		g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoirinsuffisant.	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X
<b>2.2. Volant, colonne et guidon</b>					
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
2.2.2 Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccords souples détériorés.		X	
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup>			X
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> ). Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile <sup>(1)</sup> . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé.  Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>3. VISIBILITÉ</b>					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> , (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles) Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X	X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X	X	
3.6. Système de désembuage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X		X
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		<p>b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</p> <p>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</p>	X	X	
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)</p> <p>Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p>	X	X	X
		<p>b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).</p> <p>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p>	X	X	
		<p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>	X	X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences<sup>(1)</sup>.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérante.</p>	X	X	X
		<p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p>		X	
		<p>c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>		X	
		<p>d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.</p>		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences<sup>(1)</sup>.</p> <p>Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</p>	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		X
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Totalement inopérante.	X		X
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .			X
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		X
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
4.5.2. Réglage (X) <sup>(2)</sup>	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Totalement inopérant.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.6. Feu de marchearrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière</b>					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse. (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse(source lumineuse unique).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
<b>4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière</b>					
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	
<b>4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage</b>					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu émetteur/réflécteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôlevisuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	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 <sup>(1)</sup> et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) <sup>(2)</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</b>					
<b>6.1. Châssis ou cadre et accessoires</b>					
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage Résistance insuffisante des pièces.		X	X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X		X
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		e) Risque d'incendie lié: - à une fuite de carburant, - à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, - à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>(1)</sup> .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôlevisuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôlevisuel	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b) Usure excessive d'un élément. Limité d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)	X	X	
		g) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces principales)		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
6.1.9 Performance du moteur (X) <sup>(2)</sup>	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. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
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). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autressièges	Contrôle visuel	a) <b>Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).</b> Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	<b>X</b>	X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôlevisuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôlevisuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X	X	
6.2.11 Béquille	Contrôlevisuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôlevisuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>7. AUTRE MATÉRIEL</b>					
<b>7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue</b>					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	
7.2. Extincteur (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	X		X
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totale inopérant.	X	X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
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 <sup>(1)</sup> . Manquant (sirequis).	X	X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalemment inopérant.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>8. NUISANCES</b>					
<b>8.1. Bruit</b>					
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X
<b>8.2. Émissions à l'échappement</b>					
<b>8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé</b>					
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
8.2.1.2 Émissions gazeuses	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V<sup>1</sup>:</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>(1)</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, l'utilisation de l'OBD est autorisée conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;</p> <p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4,5%, ou</li> <li>- 3,5%</li> </ul> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>(1)</sup>.</p>		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défektivité ou non-conformité	Évaluation des défektivités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI <sup>1</sup> : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>(1)</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables <sup>(1)</sup> . mesures non applicables aux moteurs à deux temps	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% <sup>2</sup> – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
<b>8.2.2 Émissions des moteurs à allumage par compression</b>					
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôlevisuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV<sup>1</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, l'utilisation de l'OBD est autorisée conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p>	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

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

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

<sup>1</sup> Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				

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

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

<sup>9</sup> Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</li> <li>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</li> </ol>				

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> ou N <sub>3</sub> ;				

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	<p>4. Les véhicules sont refusés si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
<b>8.3 Suppression des interférences électromagnétiques</b>					
Interférences radio (X) <sup>(2)</sup>		Une des exigences applicables <sup>(1)</sup> n'est pas satisfaite.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
8.4Autres points liés à l'environnement					
8.4.1 Pertes de liquides		<p>Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.</p> <p>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</p>		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M<sub>2</sub> ET M<sub>3</sub></b>					
<b>9.1. Portes</b>					
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X	X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur de porte insuffisante.	X	X	
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Totale ment inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérants.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Informations erronées.	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) <sup>(2)</sup>					
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemt inopérant(s).	X	X	
		e) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>(2)</sup>					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque de blessures.	X	X	
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

NOTES:

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

