

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Arrêté du 2 mars 2017 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes

NOR : DEVR1707043A

Publics concernés : opérateurs agréés pour le contrôle technique des véhicules légers et automobilistes.

Objet : contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.

Entrée en vigueur : le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018 à l'exception des articles 3, 4, 8 et 35, du 1^o de l'article 6, du g du 1^o de l'article 34 et du 1^o de l'article 36 qui entrent en vigueur au lendemain de la publication du présent arrêté et des articles 14, 17, 18, 19, 21 à 25, 32 et 33, du 1^o et du 2^o de l'article 27, du 1^o de l'article 30 et des 1^o, 4^o, 5^o, 8^o, 12^o, 13^o, 14^o, 15^o et 16^o de l'article 31 dont la date d'entrée en vigueur est indiquée à l'article 37.

Notice : cet arrêté transpose, pour les véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE. Il abroge également les anciennes dispositions relatives aux installations auxiliaires, ce type d'installation n'existant plus depuis le 12 octobre 2016. Enfin cet arrêté reformule quelques dispositions existantes et met à jour des références de textes cités.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.fr>).

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 323-1, R. 323-1 à R. 323-26 ;

Vu l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 34 du présent arrêté.

Art. 2. – Le titre I^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« TITRE I^{er}

« DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTRÔLES TECHNIQUES DES VÉHICULES AUTOMOBILES LÉGERS TELS QUE VISÉS AU II DE L'ARTICLE R. 323-6 DU CODE DE LA ROUTE »

Art. 3. – L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 2. – I. – Au sens du présent arrêté, les véhicules de catégorie M1 sont les véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et répondant à l'un des critères suivants :

- la rubrique J du certificat d'immatriculation indique la catégorie M1 ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre VP ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre VASP et une carrosserie correspondant à la catégorie M1 au sens de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre VTSU et une des carrosseries CARAVANE ou FG FUNER.

II. – Au sens du présent arrêté, les véhicules de catégorie N1 sont les véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et répondant à l'un des critères suivants :

- la rubrique J du certificat d'immatriculation indique la catégorie N1 ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre CTTE ;

- le certificat d'immatriculation indique le genre VASP et une carrosserie correspondant à la catégorie N1 au sens de l'arrêté du 9 février 2009 précité ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre VTST ou VTSU et celui-ci correspond au genre CTTE au sens de l'arrêté du 9 février 2009 précité ;
- le certificat d'immatriculation indique le genre VTSU et celui-ci correspond à un genre VASP avec une carrosserie autre que CARAVANE ou FG FUNER au sens de l'arrêté du 9 février 2009 précité.

III. – Au sens du présent arrêté, on entend par « véhicule soumis à réglementation spécifique », un véhicule à moteur dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes et appartenant à une des catégories répertoriées dans le tableau figurant en partie A de l'annexe VIII du présent arrêté.

IV. – Les catégories de véhicules dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes soumises à d'autres réglementations relatives au contrôle technique répertoriées dans le tableau figurant en partie B de l'annexe VIII du présent arrêté ne sont pas soumises aux dispositions du présent arrêté.

V. – Au sens du présent arrêté, on entend par « véhicule de collection », tout véhicule dont le certificat d'immatriculation comporte la mention relative à l'usage « Véhicule de collection ».

VI. – Au sens du présent arrêté, on entend par « véhicule électrique ou hybride », tout véhicule dont le mode de propulsion est assuré par au moins un moteur électrique. »

Art. 4. – L'article 3 est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« En cas de mutation d'un véhicule de catégorie M1 ou N1, mis en circulation pour la première fois depuis plus de quatre ans, le vendeur professionnel ou non professionnel remet à l'acquéreur non professionnel du véhicule, avant la conclusion du contrat, le procès-verbal du contrôle technique périodique tel que défini à l'article 6 du présent arrêté et établi depuis moins de six mois. » ;

2° A l'avant-dernier alinéa, le mot : « précédente » est remplacé par le mot : « précédent ».

Art. 5. – L'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 4. – Le contrôle technique périodique favorable a une validité de deux ans sauf dans le cas des véhicules soumis à une réglementation spécifique, pour lesquels la validité du contrôle technique est indiquée en partie A, à l'annexe VIII du présent arrêté.

Dans le cas où le véhicule est soumis à contre-visite, la contre-visite favorable a une validité de deux ans à compter de la date du contrôle technique périodique défavorable à l'origine de la contre-visite, sauf pour les véhicules spécifiques pour lesquels cette validité est celle indiquée en partie A, à l'annexe VIII du présent arrêté.

Pour les véhicules de collection, les durées de validité précitées sont portées à cinq ans. »

Art. 6. – L'article 4-1 est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les véhicules visés au présent chapitre, le contrôle technique complémentaire tel que défini au II de l'article R. 323-22 du code de la route est effectué dans les deux mois précédant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dernier contrôle technique périodique. » ;

2° Les six derniers alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Sont soumis au contrôle technique complémentaire, les véhicules de catégorie N1 à l'exception des véhicules suivants :

- les véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence) mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} octobre 1972 ;
- les véhicules équipés de moteur à allumage par compression (diesel) mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1980 ;
- les véhicules dont l'énergie utilisée par le moteur est : GA, EL, AC, H2, HE, HH.

La date limite de validité d'un contrôle technique complémentaire favorable ou d'une contre-visite complémentaire favorable est celle du dernier contrôle technique périodique. »

Art. 7. – Dans l'intitulé du chapitre II du titre I^{er}, le mot : « visites » est remplacé par le mot : « contrôles ».

Art. 8. – L'article 5 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « de la visite » sont remplacés par les mots : « du contrôle » ;

2° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La réalisation simultanée de plusieurs contrôles (contrôle technique périodique, contrôle complémentaire, contre-visite ou contre-visite complémentaire) par un même contrôleur est interdite. ».

Art. 9. – L'article 5-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5-1. – Au cours du contrôle technique complémentaire, le contrôleur n'effectue que le contrôle de l'identification du véhicule et les contrôles prévus aux points de contrôle 6.1.2 et 6.1.3 et à l'ensemble de points de contrôle 8.2 de l'annexe I du présent arrêté. »

Art. 10. – L'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 6.* – Il est dressé un procès-verbal de chaque contrôle technique.

Ce document est conforme aux dispositions de l'annexe II du présent arrêté. Ce procès-verbal est établi immédiatement à l'issue du contrôle technique, signé par le contrôleur qui a réalisé le contrôle technique, puis validé informatiquement par le contrôleur conformément aux dispositions de l'annexe III du présent arrêté.

Il est ensuite remis à la personne qui présente le véhicule.

Une copie ou un duplicata de ce procès-verbal est archivé par le titulaire de l'agrément de l'installation de contrôle. Dans les deux cas, le document porte la signature du contrôleur.

L'archivage de la copie ou du duplicata ainsi que des éventuels documents associés est réalisé de façon à ce que :

- l'intégrité des documents archivés soit assurée ;
- la traçabilité par rapport au véhicule contrôlé soit assurée ;
- l'ensemble des documents puissent être consultés en permanence (y compris par les services chargés de la surveillance des installations), pendant au moins quatre ans (six ans pour les véhicules de collection). Lorsque l'archivage est informatique, des dispositions sont prises pour garantir la relecture et la réimpression des documents archivés. »

Art. 11. – L'article 7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 7.* – L'annexe I du présent arrêté définit :

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

Le contrôle technique périodique et la contre-visite entraînent :

- un résultat favorable (A) en l'absence de défaillance majeure et critique ;
- un résultat défavorable pour défaillances majeures (S), en l'absence de défaillance critique et lorsqu'il est constaté au moins une défaillance majeure. Dans ce cas, la validité du contrôle est de deux mois à compter de la date du contrôle technique périodique ;
- un résultat défavorable pour défaillances critiques (R) lorsqu'il est constaté au moins une défaillance critique. Dans ce cas, la validité du contrôle est limitée au jour du contrôle.

Tout résultat défavorable entraîne l'obligation de réalisation d'une contre-visite, qui ne peut être réalisée que dans le délai de deux mois après le contrôle technique périodique tel que défini à l'article 5, faute de quoi un nouveau contrôle technique périodique est à réaliser. »

Art. 12. – L'article 7-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 7-1.* – Le contrôle technique complémentaire et la contre-visite complémentaire entraînent :

- un résultat favorable en l'absence de défaillance majeure et critique ;
- une contre-visite complémentaire pour défaillances majeures, en l'absence de défaillance critique, lorsqu'il est constaté au moins une défaillance majeure. Dans ce cas, la validité du contrôle est de deux mois à compter de la date du contrôle technique complémentaire ;
- une contre-visite complémentaire pour défaillances critiques lorsqu'il est constaté au moins une défaillance critique. Dans ce cas, la validité du contrôle est limitée au jour du contrôle.

La validité du contrôle technique complémentaire n'excède pas celle du dernier contrôle technique périodique. »

Art. 13. – L'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 8.* – Les points à contrôler lors des contre-visites et contre-visites complémentaires sont définis à l'annexe I du présent arrêté.

A l'issue du contrôle, si les points susvisés présentent des défaillances majeures ou critiques, une nouvelle contre-visite ou contre-visite complémentaire est à réaliser dans la limite du délai de deux mois à compter du contrôle technique périodique défini à l'article 5 du présent arrêté ou du contrôle technique complémentaire défini à l'article 5-1 du présent arrêté.

Dans le cas où ce délai est dépassé, ou lorsque l'original du procès-verbal de contrôle relatif au contrôle technique périodique ou complémentaire ne peut être présenté au contrôleur et que les données informatiques du contrôle technique défavorable ne peuvent pas être consultées, le véhicule est soumis à un nouveau contrôle technique périodique tel que défini à l'article 5 du présent arrêté ou à un nouveau contrôle technique complémentaire tel que défini à l'article 5-1 du présent arrêté. Si, à cette occasion, une nouvelle contre-visite ou contre-visite complémentaire est prescrite, celle-ci est réalisée dans un nouveau délai de deux mois. »

Art. 14. – L'article 9 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 9.* – L'original du certificat d'immatriculation est présenté préalablement au contrôle technique.

En l'absence de ce document, sont présentés le document ou les ensembles de documents suivants :

- dans le cas d'un véhicule circulant sous couvert d'un certificat provisoire d'immatriculation, un certificat provisoire d'immatriculation ;
- en cas de perte ou vol du certificat d'immatriculation, la fiche d'identification du véhicule établie par les services de l'Etat en charge de l'immatriculation des véhicules et la copie de la demande de duplicata du certificat d'immatriculation ou la copie de la déclaration de perte ou vol du certificat d'immatriculation ;
- en cas d'immobilisation du véhicule, soit la fiche de circulation provisoire prévue à l'article R. 325-6 du code de la route, soit l'autorisation provisoire de sortie de fourrière prévue à l'article R. 325-36 du code de la route et la fiche d'identification du véhicule établie par les services de l'Etat en charge de l'immatriculation des véhicules ;
- dans le cas d'un véhicule de plus de trente ans d'âge sans certificat d'immatriculation, l'attestation prévue au point a du II du paragraphe 4E de l'article 4 de l'arrêté du 9 février 2009 précité ;
- dans le cas d'un véhicule immatriculé hors du territoire français (hors série spéciale FFECSA), un certificat d'immatriculation étranger ou une pièce officielle prouvant l'origine de propriété du véhicule et visée par les autorités administratives du pays d'origine ou une pièce officielle certifiant que le certificat d'immatriculation a été retiré ;
- dans le cas d'un véhicule immatriculé dans la série spéciale FFECSA, un certificat spécial FFECSA sur lequel est apposée la mention « Radiation définitive de la série spéciale FFECSA » et la date de validité du certificat ;
- lorsque le certificat d'immatriculation a été retiré suite à une demande volontaire, la fiche d'identification du véhicule établie par les services de l'Etat en charge de l'immatriculation des véhicules et la demande de certificat d'immatriculation ;
- lorsque le certificat d'immatriculation a été retiré suite à une transformation notable, une attestation de dépôt de dossier, datant de moins d'un an, délivrée par le service chargé des réceptions des véhicules, indiquant le motif de réception ;
- lorsque le certificat d'immatriculation a été retiré suite à une procédure VE (véhicule endommagé), un avis de retrait du certificat d'immatriculation et la fiche d'identification du véhicule établie par les services de l'Etat en charge de l'immatriculation des véhicules ;
- dans le cas d'un véhicule d'occasion présenté par un vendeur professionnel, le récépissé de la déclaration d'achat du véhicule d'occasion et le certificat d'immatriculation ou sa copie visée par le vendeur professionnel ;
- lorsque le véhicule est destiné à une vente aux enchères publiques, une attestation de mise en vente établie par le commissaire priseur ou l'huissier de justice et la photocopie du certificat d'immatriculation visée par le commissaire priseur ou l'huissier de justice ou la fiche d'identification du véhicule établie par les services de l'Etat en charge de l'immatriculation des véhicules ou une attestation de dépôt de dossier, datant de moins d'un an, délivrée par le service chargé des réceptions des véhicules, indiquant le motif de réception ;
- dans le cas d'un véhicule appartenant à une société de location, la photocopie du certificat d'immatriculation visée par ladite société ;
- dans le cas d'un véhicule appartenant aux services de l'Etat, tout document permettant l'identification du véhicule ;
- dans le cas d'un véhicule disposant précédemment d'une immatriculation en série CMD, CD, C ou K, tout document permettant l'identification du véhicule.

En cas de changement de source d'énergie, l'attestation de dépôt de dossier de réception à titre isolé pour changement de source d'énergie datant de moins d'un an est présentée en complément du certificat d'immatriculation.

En cas d'adaptation réversible de série au sens de l'arrêté du 7 novembre 2014 relatif à l'adaptation réversible de série de certains types de véhicules, le document prévu en annexe 1-B ou 1-C de cet arrêté est présenté en complément du certificat d'immatriculation.

La désignation du document présenté en l'absence du certificat d'immatriculation ou en complément de celui-ci dans le cas d'un changement de source d'énergie ou d'une adaptation réversible de série figure sur le procès-verbal de contrôle et une copie du document est archivée.

A l'issue du contrôle technique, le contrôleur appose sur le certificat d'immatriculation, à l'exclusion des autres documents précités, à l'emplacement réservé à cet effet, un timbre dit « timbre certificat d'immatriculation » conforme aux dispositions de l'annexe II du présent arrêté.

Lorsqu'un des documents précités est présenté en l'absence du certificat d'immatriculation, le timbre est rendu inutilisable à l'issue du contrôle technique et archivé avec la copie ou le double du procès-verbal. »

Art. 15. – L'article 10 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 10.* – A l'issue du contrôle technique et lorsque le véhicule est équipé d'un pare-brise, le contrôleur positionne immédiatement par tout moyen adapté à l'intérieur du véhicule, recto visible de l'extérieur, sur la partie inférieure droite du pare-brise, une vignette conforme aux dispositions de l'annexe II du présent arrêté, indiquant la date limite de validité du contrôle et le cas échéant, pour les véhicules concernés par le contrôle technique complémentaire tel que définie à l'article 4-1 du présent arrêté, la date limite de présentation à ce contrôle.

Lorsque le véhicule est déjà muni de la vignette visée au présent article, le contrôleur la retire et la détruit pendant le contrôle.

Les véhicules de collection ne sont pas soumis aux dispositions du premier alinéa du présent article. »

Art. 16. – L'article 11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 11.* – Constituent une preuve du contrôle technique, l'original du procès-verbal de contrôle technique ou, à défaut :

- le certificat d'immatriculation complété, conformément aux dispositions de l'article 9 du présent arrêté, par le timbre certificat d'immatriculation ou par la date limite de validité du contrôle ;
- une copie du procès-verbal ou un duplicata du procès-verbal signé par le contrôleur. Ce document est accompagné d'une attestation délivrée par l'installation de contrôle ayant effectué le contrôle technique et reprenant à minima l'identification de l'installation de contrôle qui a effectué le contrôle technique, le numéro d'immatriculation du véhicule, son numéro dans la série du type ou VIN (Vehicle Identification Number), ainsi que les informations figurant sur le timbre certificat d'immatriculation. »

Art. 17. – L'article 12-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 12-1.* – Pour réaliser les contrôles techniques des véhicules pour lesquels le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié constitue une des sources d'énergie, le contrôleur dispose d'une attestation de qualification spécifique délivrée par son réseau de rattachement ou par son centre de rattachement dans le cas d'un centre non rattaché à un réseau. La qualification est notifiée à l'organisme technique central, via le registre national des centres et des contrôleurs. L'attestation de qualification est présentée par le contrôleur avec l'attestation de formation complémentaire, le cas échéant lors des audits et sur demande des services de l'Etat. »

Art. 18. – L'article 13 est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa, les mots : « à toute réquisition » sont remplacés par les mots : « lors des audits et sur demande des services chargés de la surveillance du contrôle technique » ;

2° Le troisième alinéa devient le quatrième alinéa et les mots : « Dans le cas particulier d'une installation auxiliaire dans laquelle il intervient, le contrôleur dispose d'une attestation du réseau qui exploite ladite installation. » sont supprimés ;

3° Au dernier alinéa, après les mots : « économique européen a » est ajouté le mot : « également ».

Art. 19. – Le quatrième alinéa de l'article 13-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Si le préfet de département envisage de suspendre ou retirer l'agrément, il organise une réunion contradictoire à laquelle sont invités le contrôleur, le centre de contrôle où les faits ont été constatés ainsi que le centre de contrôle de rattachement du contrôleur et les réseaux éventuellement concernés, avant que la sanction ne soit prononcée. Cette réunion est tenue postérieurement au délai d'un mois accordé pour faire part des observations. »

Art. 20. – Aux articles 14 et 22, le mot : « visites » est remplacé par le mot : « contrôles ».

Art. 21. – Les quatrième et cinquième alinéas de l'article 17 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« L'agrément des installations d'un centre de contrôle qui cesse d'être rattaché à un réseau de contrôle agréé prend fin à compter de la date où cesse le rattachement du centre au réseau.

En cas de retrait d'agrément d'un réseau, l'agrément des installations de tout centre de contrôle qui lui est rattaché est annulé à compter du soixantième jour à partir de la date de retrait de l'agrément du réseau. Les données relatives aux contrôles effectués durant cette période sont conservées et communiquées par tous moyens utiles à l'organisme technique central au plus tard à l'expiration de cette période. »

Art. 22. – Le troisième alinéa de l'article 17-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Si le préfet de département envisage de suspendre ou retirer l'agrément, il organise une réunion contradictoire à laquelle sont invités l'exploitant du centre de contrôle où les faits ont été constatés ainsi que le réseau éventuellement concerné avant que la sanction ne soit prononcée. Cette réunion est tenue postérieurement au délai d'un mois accordé pour faire part des observations. »

Art. 23. – Les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 26-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les conditions de délivrance et de renouvellement des agréments et les conditions de réalisation des audits des installations non rattachées et de leurs contrôleurs sont fixées dans un cahier des charges défini par le ministre en charge des transports et disponible sur le site internet de l'organisme technique central. »

Art. 24. – Il est ajouté à l'article 26-4, un alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions de réalisation des audits des installations et de leurs contrôleurs sont fixées dans un cahier des charges défini par le ministre en charge des transports et disponible sur le site internet de l'organisme technique central. »

Art. 25. – L'article 26-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 26-5.* – Les organismes habilités ou agréés au titre du présent chapitre sont certifiés selon le référentiel NF EN ISO 9001 : 2008 ou 2015 dans le domaine de la réalisation d'audits d'installations et de contrôleurs de véhicules légers sous un délai maximum d'un an après la date d'habilitation ou d'agrément, faute de quoi, l'habilitation ou l'agrément est annulé sans qu'il soit nécessaire de le justifier par une procédure administrative. »

Art. 26. – L'article 27 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, le mot « visites » est remplacé par le mot : « contrôles » ;

2° Le a est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) les spécifications fonctionnelles relatives au traitement :

- de l'identification du véhicule ;
- de l'impression sur le procès-verbal de l'ensemble des données du contrôle technique.

Les spécifications à prendre en compte sont définies à la partie II de l'annexe III du présent arrêté. » ;

3° Le c est remplacé par les dispositions suivantes :

« c) les protocoles d'échanges de données relatives au contrôle technique entre les outils informatiques des installations de contrôle et les appareils de contrôle prévus aux points 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 de la partie A de l'annexe III du présent arrêté. ».

Art. 27. – L'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est ainsi modifiée :

1° Dans la partie A, I – Liste des points de contrôle, les mots : « 0.4.3. PLAQUE DE TARE » sont supprimés ;

2° Dans la partie B, I – Liste des défauts constatables, relatifs à chaque contrôle, les lignes :

« 0.4.3. Plaque de tare	
0.4.3.1. Divers	
0.4.3.1.1. Absence d'inscriptions	N »

sont supprimées.

3° L'annexe I est remplacée par les dispositions suivantes :

« Annexe I

CONTRÔLES À EFFECTUER

A. Conditions de présentation du véhicule

Seuls peuvent être présentés au contrôle technique les véhicules en état de marche.

B. Conditions de réalisation des contrôles

Les contrôles sont réalisés sans démontage, à l'exception de la dépose d'éléments permettant d'accéder au numéro de frappe à froid, à la prise EOBD et au coffre de la batterie de traction ou au réservoir de gaz carburant le cas échéant.

La vérification des points de contrôle est réalisée conformément aux instructions techniques établies par l'organisme technique central et approuvées par le ministre chargé des transports. Pour chacune des fonctions mentionnées au point 3, ces instructions définissent les méthodologies de contrôle applicables aux points de contrôle et les défaillances constatables prévues au point 4 ci-après, associées à des précisions complémentaires éventuelles, non exhaustives. Elles précisent également, le cas échéant, les définitions et prescriptions applicables.

Dans le cas où le constructeur d'un véhicule (ou son représentant) détermine des méthodes ou prescriptions particulières adaptées à la technologie dudit véhicule, le constructeur (ou son représentant) les transmet à l'organisme technique central qui les met à la disposition des organismes agréés après validation par le ministre en charge des transports.

Le contrôleur relève, sur un dispositif informatique portable, les défaillances qu'il constate, dans le respect des instructions techniques précitées.

C. Fonctions contrôlées

Au cours du contrôle technique périodique et pour toutes les catégories de véhicules légers, le contrôleur vérifie les points de contrôle définis dans la présente annexe pour les fonctions suivantes :

0. Identification du véhicule

1. Equipements de freinage
2. Direction
3. Visibilité
4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques
5. Essieux, roues, pneus, suspension
6. Châssis et accessoires du châssis
7. Autre matériel
8. Nuisances.

Pour les véhicules de dépannage, le contrôleur vérifie, en complément des points de contrôle pour les fonctions 0 à 8, les points de contrôle définis dans la présente annexe pour la fonction « 10. Véhicules de dépannage ».

Pour les véhicules de transport sanitaire, le contrôleur vérifie, en complément des points de contrôle pour les fonctions 0 à 8, les points de contrôle définis dans la présente annexe pour la fonction « 11. Véhicules de transport sanitaire ».

Pour les véhicules destinés à l'enseignement de la conduite, le contrôleur vérifie, en complément des points de contrôle pour les fonctions 0 à 8, les points de contrôle définis dans la présente annexe pour la fonction « 12. Véhicules destinés à l'enseignement de la conduite ».

Pour les taxis et voitures de transport avec chauffeur, le contrôleur vérifie, en complément des points de contrôle pour les fonctions 0 à 8, les points de contrôle définis dans la présente annexe pour la fonction « 13. Taxis et voitures de transport avec chauffeur ».

L'identification du véhicule est la première opération de contrôle.

D. Points de contrôle et défaillances constatables associées

Les points de contrôle et défaillances constatables sont présentés ci-après de la façon suivante :

X. FONCTION

X.X. ENSEMBLE DE POINTS

X.X.X. POINT DE CONTRÔLE

X.X.X.X. CONSTAT

X.X.X.X.X. NIVEAU DE GRAVITÉ

Code	Constat	Mention si localisation prévue	Niveau de gravité
------	---------	--------------------------------	-------------------

Lorsqu'une localisation est prévue, toutes les localisations concernées par la défaillance sont sélectionnées parmi les localisations suivantes :

G	AV		D
	AVG	AVD	
	C		
	ARG	ARD	
	AR		

Codage utilisé pour la localisation :

AV = avant ;
 AR = arrière ;
 G = gauche ;
 D = droit ;
 AVG = avant gauche ;
 AVD = avant droit ;
 C = centre ;
 ARG = arrière gauche ;
 ARD = arrière droit.

LISTE DES POINTS DE CONTRÔLE ET DÉFAILLANCES CONSTATABLES ASSOCIÉES

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. PLAQUES D'IMMATRICULATION

0.1.1. PLAQUES D'IMMATRICULATION

0.1.1.a.2.	Plaque manquante ou, si mal fixée, elle risque de tomber	[Loc.]	Majeure
0.1.1.b.2.	Inscription manquante ou illisible	[Loc.]	Majeure
0.1.1.c.2.	Ne correspond pas aux documents du véhicule	[Loc.]	Majeure
0.1.1.d.2.	Plaque non conforme	[Loc.]	Majeure

0.2. NUMÉRO D'IDENTIFICATION, DE CHÂSSIS OU DE SÉRIE DU VÉHICULE

0.2.1. NUMÉRO DE FRAPPE À FROID

0.2.1.a.2.	Manquant ou introuvable		Majeure
0.2.1.b.1.	Légèrement différent des documents du véhicule		Mineure
0.2.1.b.2.	Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule		Majeure
0.2.1.c.1.	Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles		Mineure
0.2.1.d.1.	Identification inhabituelle		Mineure

0.3. PLAQUE CONSTRUCTEUR

0.3.1. PLAQUE CONSTRUCTEUR

0.3.1.a.1.	Manquant ou introuvable		Mineure
0.3.1.b.1.	Numéro incomplet, illisible ou ne correspondant pas aux documents du véhicule		Mineure
0.3.1.c.1.	Non-concordance avec la frappe à froid		Mineure

0.4. ÉTAT DE PRÉSENTATION DU VÉHICULE

0.4.1. ÉTAT DE PRÉSENTATION DU VÉHICULE

0.4.1.a.2.	Etat du véhicule ne permettant pas la vérification des points de contrôle		Majeure
0.4.1.b.2.	Non-concordance de l'énergie avec le document d'identification		Majeure
0.4.1.c.2.	Modification nécessitant une mise en conformité par rapport aux données du document d'identification		Majeure

0.5. CONDITIONS DE CONTRÔLE

0.5.1. CONDITIONS DE CONTRÔLE

0.5.1.a.2.	Panne du dispositif de contrôle du réglage des feux d'éclairage lors du contrôle		Majeure
0.5.1.b.2.	Panne du dispositif de contrôle de la pression de gonflage des pneumatiques lors du contrôle		Majeure
0.5.1.c.2.	Panne du dispositif pour le contrôle du freinage et de la pesée lors du contrôle		Majeure
0.5.1.d.2.	Panne de l'appareil de contrôle de la symétrie de la suspension lors du contrôle		Majeure
0.5.1.e.2.	Panne du dispositif de contrôle du roulement lors du contrôle		Majeure
0.5.1.f.2.	Panne du dispositif d'analyse des gaz d'échappement lors du contrôle		Majeure
0.5.1.g.2.	Panne du dispositif de mesure de l'opacité des fumées lors du contrôle		Majeure
0.5.1.h.2.	Panne du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes lors du contrôle		Majeure
0.5.1.i.2.	Panne du décéléromètre lors du contrôle		Majeure
0.5.1.j.2.	Panne de l'outil de mesure de la résistance électrique lors du contrôle		Majeure
0.5.1.k.2.	Panne du pont élévateur		Majeure
0.5.1.l.2.	Panne du système de levage auxiliaire		Majeure

0.6. DOCUMENTS D'IDENTIFICATION COMPLÉMENTAIRES

0.6.1. DOCUMENTS D'IDENTIFICATION COMPLÉMENTAIRES

0.6.1.a.1.	Absence du document d'identification complémentaire		Mineure
0.6.1.b.1.	Non-conformité du document d'identification complémentaire		Mineure
0.6.1.b.2.	Date limite de validité d'épreuve dépassée		Majeure
0.6.1.c.1.	Non-concordance entre le document d'identification complémentaire et le véhicule		Mineure
0.6.1.d.1.	Non-concordance entre le document d'identification complémentaire et le document d'identification		Mineure

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

1.1. ÉTAT MÉCANIQUE ET FONCTIONNEMENT

1.1.1. PIVOT DE LA PÉDALE DU FREIN DE SERVICE

1.1.1.a.2.	Pivot trop serré		Majeure
1.1.1.b.2.	Usure fortement avancée ou jeu		Majeure

1.1.2. ÉTAT ET COURSE DE LA PÉDALE DU DISPOSITIF DE FREINAGE

1.1.2.a.2.	Course trop grande, réserve de course insuffisante		Majeure
1.1.2.b.1.	Dégagement du frein rendu difficile		Mineure
1.1.2.b.2.	Dégagement du frein rendu difficile : fonctionnalité réduite		Majeure
1.1.2.c.2.	Caoutchouc ou dispositif antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé		Majeure

1.1.6. COMMANDE DU FREIN DE STATIONNEMENT

1.1.6.a.2.	Verrouillage insuffisant		Majeure
1.1.6.b.1.	Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet		Mineure
1.1.6.b.2.	Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet		Majeure
1.1.6.c.2.	Course trop longue (réglage incorrect)		Majeure
1.1.6.d.2.	Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas		Majeure
1.1.6.e.2.	Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement		Majeure

1.1.10. DISPOSITIF DE FREINAGE ASSISTÉ, MAÎTRE-CYLINDRE (SYSTÈMES HYDRAULIQUES)

1.1.10.a.2.	Dispositif de freinage assisté défectueux		Majeure
1.1.10.a.3.	Dispositif de freinage assisté ne fonctionnant pas		Critique
1.1.10.b.2.	Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant		Majeure
1.1.10.b.3.	Maître-cylindre défectueux ou non étanche		Critique
1.1.10.c.2.	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant		Majeure
1.1.10.c.3.	Fixation insuffisante du maître-cylindre		Critique
1.1.10.d.2.	Niveau du liquide de frein sous la marque MIN		Majeure
1.1.10.d.3.	Pas de liquide de frein visible		Critique
1.1.10.e.2.	Réservoir du maître-cylindre détérioré		Majeure
1.1.10.f.1.	Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux		Mineure
1.1.10.g.1.	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide		Mineure

1.1.11. CONDUITES RIGIDES DES FREINS

1.1.11.a.3.	Risque imminent de défaillance ou de rupture	[Loc.]	Critique
1.1.11.b.3.	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords	[Loc.]	Critique
1.1.11.c.2.	Endommagement ou corrosion excessive	[Loc.]	Majeure
1.1.11.c.3.	Endommagement ou corrosion excessive affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité	[Loc.]	Critique
1.1.11.d.1.	Conduites mal placées	[Loc.]	Mineure
1.1.11.d.2.	Conduites mal placées : risques d'endommagement	[Loc.]	Majeure

1.1.12. FLEXIBLES DE FREINS

1.1.12.a.3.	Risque imminent de défaillance ou de rupture	[Loc.]	Critique
1.1.12.b.1.	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts	[Loc.]	Mineure
1.1.12.b.2.	Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce	[Loc.]	Majeure

1.1.12.c.3.	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords	[Loc.]	Critique
1.1.12.d.2.	Gonflement excessif des flexibles	[Loc.]	Majeure
1.1.12.d.3.	Gonflement excessif des flexibles : tresse altérée	[Loc.]	Critique
1.1.12.e.2.	Flexibles poreux	[Loc.]	Majeure
1.1.12.f.2.	Flexibles mal placés	[Loc.]	Majeure

1.1.13. GARNITURES OU PLAQUETTES DE FREINS

1.1.13.a.1	Usure importante	[Loc.]	Mineure
1.1.13.a.2.	Usure excessive (marque minimale atteinte)	[Loc.]	Majeure
1.1.13.a.3.	Usure excessive (marque minimale non visible)	[Loc.]	Critique
1.1.13.b.2.	Garnitures ou plaquettes encrassées par de l'huile, de la graisse, etc.	[Loc.]	Majeure
1.1.13.b.3.	Garnitures ou plaquettes encrassées par de l'huile, de la graisse, etc. : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.13.c.3.	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées	[Loc.]	Critique
1.1.13.d.1.	Faisceau électrique du témoin d'usure déconnecté ou détérioré	[Loc.]	Mineure

1.1.14. TAMBOURS DE FREINS, DISQUES DE FREINS

1.1.14.a.2.	Disque ou tambour usé	[Loc.]	Majeure
1.1.14.a.3.	Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé	[Loc.]	Critique
1.1.14.b.2.	Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.	[Loc.]	Majeure
1.1.14.b.3.	Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.14.c.3.	Absence de tambour ou de disque	[Loc.]	Critique
1.1.14.d.2.	Plateau mal fixé	[Loc.]	Majeure

1.1.15. CÂBLE DE FREINS, TIMONERIE

1.1.15.a.2.	Câbles endommagés ou flambage	[Loc.]	Majeure
1.1.15.a.3.	Câbles endommagés ou flambage : performances de freinage réduite	[Loc.]	Critique
1.1.15.b.2.	Usure ou corrosion fortement avancée	[Loc.]	Majeure
1.1.15.b.3.	Usure ou corrosion fortement avancée : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.15.c.2.	Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité	[Loc.]	Majeure
1.1.15.d.2.	Fixation des câbles défectueuse	[Loc.]	Majeure
1.1.15.e.2.	Entrave du mouvement du système de freinage	[Loc.]	Majeure
1.1.15.f.2.	Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive	[Loc.]	Majeure

1.1.16. CYLINDRES OU ÉTRIERS DE FREINS

1.1.16.a.2.	Cylindre ou étrier fissuré ou endommagé	[Loc.]	Majeure
1.1.16.a.3.	Cylindre ou étrier fissuré ou endommagé : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.16.b.1.	Défaut mineur d'étanchéité	[Loc.]	Mineure
1.1.16.b.2.	Étanchéité insuffisante	[Loc.]	Majeure
1.1.16.b.3.	Étanchéité insuffisante : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.16.c.2.	Défaut du cylindre ou de l'étrier ou actionneur mal monté compromettant la sécurité	[Loc.]	Majeure
1.1.16.c.3.	Défaut du cylindre ou de l'étrier ou actionneur mal monté compromettant la sécurité : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.16.d.2.	Corrosion excessive	[Loc.]	Majeure

1.1.16.d.3.	Corrosion excessive : risque de fissure	[Loc.]	Critique
1.1.16.f.1.	Capuchon anti-poussière endommagé	[Loc.]	Mineure
1.1.16.f.2.	Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé	[Loc.]	Majeure

1.1.17. CORRECTEUR AUTOMATIQUE DE FREINAGE

1.1.17.a.2.	Liaison défectueuse		Majeure
1.1.17.b.2.	Mauvais réglage de la liaison		Majeure
1.1.17.c.2.	Valve grippée ou inopérante ou défaut d'étanchéité (l'ABS fonctionne)		Majeure
1.1.17.c.3.	Valve grippée ou inopérante ou défaut d'étanchéité		Critique
1.1.17.d.3.	Valve manquante (si requise)		Critique
1.1.17.f.1.	Données illisibles ou non conformes aux exigences		Mineure

1.1.21. SYSTÈME DE FREINAGE COMPLET

1.1.21.a.2.	Dispositifs endommagés extérieurement ou présentant une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage	[Loc.]	Majeure
1.1.21.a.3.	Dispositifs endommagés extérieurement ou présentant une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique
1.1.21.c.2.	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté	[Loc.]	Majeure
1.1.21.d.2.	Modification dangereuse d'un élément	[Loc.]	Majeure
1.1.21.d.3.	Modification dangereuse d'un élément : performances de freinage réduites	[Loc.]	Critique

1.2. PERFORMANCES ET EFFICACITÉ DU FREIN DE SERVICE

1.2.1. PERFORMANCES DU FREIN DE SERVICE

1.2.1.A.2.	Freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues	[Loc.]	Majeure
1.2.1.a.3.	Freinage inexistant sur une ou plusieurs roues	[Loc.]	Critique
1.2.1.b.1.	Déséquilibre	[Loc.]	Mineure
1.2.1.b.2.	Déséquilibre notable	[Loc.]	Majeure
1.2.1.b.3.	Déséquilibre important sur l'essieu directeur	[Loc.]	Critique
1.2.1.c.2.	Freinage non modérable	[Loc.]	Majeure
1.2.1.d.2.	Temps de réponse trop long sur l'une des roues	[Loc.]	Majeure
1.2.1.e.2.	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue	[Loc.]	Majeure

1.2.2. EFFICACITÉ DU FREIN DE SERVICE

1.2.2.A.2.	Efficacité insuffisante		Majeure
1.2.2.a.3.	Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite		Critique

1.3. PERFORMANCES ET EFFICACITÉ DU FREIN DE SECOURS

1.3.1. PERFORMANCES DU FREIN DE SECOURS

1.3.1.A.2.	Freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues	[Loc.]	Majeure
1.3.1.a.3.	Freinage inexistant sur une ou plusieurs roues	[Loc.]	Critique
1.3.1.b.2.	Déséquilibre notable	[Loc.]	Majeure
1.3.1.b.3.	Déséquilibre important sur l'essieu directeur	[Loc.]	Critique
1.3.1.c.2.	Freinage non modérable	[Loc.]	Majeure

1.3.2. EFFICACITÉ DU FREIN DE SECOURS

1.3.2.A.2.	Efficacité insuffisante		Majeure
1.3.2.a.3.	Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite		Critique

1.4. PERFORMANCES ET EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT

1.4.1. PERFORMANCES DU FREIN DE STATIONNEMENT

1.4.1.a.2.	Frein inopérant d'un côté	[Loc.]	Majeure
------------	---------------------------	--------	---------

1.4.2. EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT

1.4.2.a.2.	Efficacité insuffisante		Majeure
1.4.2.a.3.	Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite		Critique

1.6. SYSTÈME ANTIBLOCCAGE (ABS)

1.6.1. SYSTÈME ANTIBLOCCAGE (ABS)

1.6.1.a.2.	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte		Majeure
1.6.1.b.2.	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système		Majeure
1.6.1.c.2.	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé	[Loc.]	Majeure
1.6.1.d.2.	Câblage endommagé	[Loc.]	Majeure
1.6.1.e.2.	Autres composants manquants ou endommagés	[Loc.]	Majeure
1.6.1.f.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

2. DIRECTION

2.1. ÉTAT MÉCANIQUE

2.1.1. ÉTAT DU BOÎTIER OU DE LA CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

2.1.1.a.2.	Conduite dure		Majeure
2.1.1.b.2.	Axe de sortie tordu ou cannelures usées		Majeure
2.1.1.b.3.	Axe de sortie tordu ou cannelures usées : fonctionnalité affectée		Critique
2.1.1.c.2.	Usure excessive de l'axe de sortie		Majeure
2.1.1.c.3.	Usure excessive de l'axe de sortie : fonctionnalité affectée		Critique
2.1.1.d.2.	Mouvement excessif de l'axe de sortie		Majeure
2.1.1.d.3.	Mouvement excessif de l'axe de sortie : fonctionnalité affectée		Critique
2.1.1.e.1.	Manque d'étanchéité		Mineure
2.1.1.e.2.	Manque d'étanchéité : formation de gouttelettes		Majeure

2.1.2. FIXATION DU BOÎTIER OU DE LA CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

2.1.2.a.2.	Mauvaise fixation		Majeure
2.1.2.a.3.	Mauvaise fixation: fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie		Critique
2.1.2.b.2.	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis		Majeure
2.1.2.b.3.	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis : fixations gravement affectées		Critique
2.1.2.c.2.	Boulons de fixation manquants ou fêlés		Majeure
2.1.2.c.3.	Boulons de fixation manquants ou fêlés : fixations gravement affectées		Critique
2.1.2.d.2.	Fêlure		Majeure
2.1.2.d.3.	Fêlure ou cassure affectant la stabilité ou la fixation du boîtier ou de la crémaillère		Critique

2.1.3. ÉTAT DE LA TIMONERIE DE DIRECTION

2.1.3.a.2.	Jeu entre des organes qui devraient être fixes	[Loc.]	Majeure
2.1.3.a.3.	Jeu entre des organes qui devraient être fixes : jeu excessif ou risque de dissociation	[Loc.]	Critique
2.1.3.b.2.	Usure excessive des articulations	[Loc.]	Majeure
2.1.3.b.3.	Usure excessive des articulations : risque très grave de détachement	[Loc.]	Critique
2.1.3.c.2.	Fêlure ou déformation d'un élément	[Loc.]	Majeure
2.1.3.c.3.	Fêlure ou déformation d'un élément : fonctionnement affecté	[Loc.]	Critique
2.1.3.d.2.	Absence de dispositifs de verrouillage	[Loc.]	Majeure
2.1.3.e.2.	Désalignement d'éléments	[Loc.]	Majeure
2.1.3.f.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
2.1.3.f.3.	Modification présentant un risque : fonctionnement affecté	[Loc.]	Critique
2.1.3.g.1.	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré	[Loc.]	Mineure
2.1.3.g.2.	Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré	[Loc.]	Majeure

2.1.4. FONCTIONNEMENT DE LA TIMONERIE DE DIRECTION

2.1.4.a.2.	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe	[Loc.]	Majeure
2.1.4.b.2.	Butées inopérantes ou manquantes	[Loc.]	Majeure

2.1.5. DIRECTION ASSISTÉE

2.1.5.a.2.	Fuite de liquide ou fonctions affectées		Majeure
2.1.5.b.1.	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN)		Mineure
2.1.5.b.2.	Réservoir insuffisant		Majeure
2.1.5.c.2.	Mécanisme inopérant		Majeure
2.1.5.c.3.	Mécanisme inopérant : direction affectée		Critique
2.1.5.d.2.	Mécanisme fêlé ou peu fiable		Majeure
2.1.5.d.3.	Mécanisme fêlé ou peu fiable : direction affectée		Critique
2.1.5.e.2.	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce	[Loc.]	Majeure
2.1.5.e.3.	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce : direction affectée	[Loc.]	Critique
2.1.5.f.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
2.1.5.f.3.	Modification présentant un risque : direction affectée	[Loc.]	Critique
2.1.5.g.2.	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles	[Loc.]	Majeure
2.1.5.g.3.	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles : direction affectée	[Loc.]	Critique

2.2. VOLANT, COLONNE

2.2.1. ÉTAT DU VOLANT

2.2.1.a.2.	Mouvement relatif entre le volant et la colonne		Majeure
2.2.1.a.3.	Mouvement relatif entre le volant et la colonne : risque très grave de détachement		Critique
2.2.1.b.2.	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant		Majeure
2.2.1.b.3.	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant : risque très grave de détachement		Critique
2.2.1.c.2.	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant		Majeure
2.2.1.c.3.	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant : risque très grave de détachement		Critique

2.2.2. COLONNE ET AMORTISSEURS DE DIRECTION

2.2.2.a.2.	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut		Majeure
2.2.2.b.2.	Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne		Majeure
2.2.2.c.2.	Raccord souple détérioré		Majeure
2.2.2.d.2.	Mauvaise fixation		Majeure
2.2.2.d.3.	Mauvaise fixation : risque très grave de détachement		Critique
2.2.2.e.3.	Modification présentant un risque		Critique

2.3. JEU DANS LA DIRECTION

2.3.1. JEU DANS LA DIRECTION

2.3.1.a.1.	Jeu anormal		Mineure
2.3.1.a.2.	Jeu excessif		Majeure
2.3.1.a.3.	Jeu excessif : sécurité de la direction compromise		Critique

2.6. DIRECTION ASSISTÉE ÉLECTRONIQUE

2.6.1. DIRECTION ASSISTÉE ÉLECTRONIQUE

2.6.1.a.2.	L'indicateur de dysfonctionnement fait état d'une défaillance du système		Majeure
2.6.1.b.2.	Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues		Majeure
2.6.1.b.3.	Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues : direction affectée		Critique
2.6.1.c.2.	L'assistance ne fonctionne pas		Majeure
2.6.1.d.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

2.7 RIPAGE

2.7.1. RIPAGE

2.7.1.a.1.	Ripage excessif		Mineure
------------	-----------------	--	---------

3. VISIBILITÉ

3.1. CHAMP DE VISION

3.1.1. CHAMP DE VISION

3.1.1.a.1.	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	[Loc.]	Mineure
3.1.1.a.2.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale, à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles	[Loc.]	Majeure

3.2. ÉTAT DES VITRAGES

3.2.1. ÉTAT DES VITRAGES

3.2.1.a.1.	Vitrage fissuré ou décoloré	[Loc.]	Mineure
3.2.1.a.2.	Vitrage fissuré ou décoloré, à l'intérieur de la zone de balayage des essuie-glaces ou de vision des rétroviseurs	[Loc.]	Majeure
3.2.1.a.3.	Vitrage fissuré ou décoloré, à l'intérieur de la zone de balayage des essuie-glaces : visibilité fortement entravée	[Loc.]	Critique
3.2.1.b.1.	Vitrage autre que le pare-brise et les vitres latérales avant non conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
3.2.1.b.2.	Pare-brise ou vitre latérale avant non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
3.2.1.c.2.	Vitrage dans un état inacceptable	[Loc.]	Majeure
3.2.1.c.3.	Vitrage dans un état inacceptable : visibilité fortement entravée	[Loc.]	Critique

3.3. MIROIRS OU DISPOSITIFS RÉTROVISEURS

3.3.1. MIROIRS OU DISPOSITIFS RÉTROVISEURS

3.3.1.a.2.	Dispositif rétroviseur manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
3.3.1.a.3.	Plus d'un dispositif rétroviseur obligatoire manquant	[Loc.]	Critique
3.3.1.b.1.	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé	[Loc.]	Mineure
3.3.1.b.2.	Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé	[Loc.]	Majeure
3.3.1.c.2.	Champ de vision nécessaire non couvert	[Loc.]	Majeure

3.4. ESSUIE-GLACE

3.4.1. ESSUIE-GLACE

3.4.1.a.2.	Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
3.4.1.b.1.	Balai d'essuie-glace défectueux	[Loc.]	Mineure
3.4.1.b.2.	Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux	[Loc.]	Majeure

3.5. LAVE-GLACE DU PARE-BRISE

3.5.1. LAVE-GLACE DU PARE-BRISE

3.5.1.a.1.	Mauvais fonctionnement		Mineure
3.5.1.a.2.	Lave-glace inopérant		Majeure

3.6. SYSTÈME DE DÉSEMBUAGE

3.6.1. SYSTÈME DE DÉSEMBUAGE

3.6.1.a.1.	Système inopérant ou manifestement défectueux		Mineure
------------	---	--	---------

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

4.1. PHARES

4.1.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (PHARES)

4.1.1.a.1.	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante	[Loc.]	Mineure
4.1.1.a.2.	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite	[Loc.]	Majeure
4.1.1.b.1.	Système de projection légèrement défectueux	[Loc.]	Mineure
4.1.1.b.2.	Système de projection fortement défectueux ou manquant	[Loc.]	Majeure
4.1.1.c.2.	Mauvaise fixation du feu	[Loc.]	Majeure

4.1.2. ORIENTATION (FEUX DE CROISEMENT)

4.1.2.a.2.	L'orientation d'un feu de croisement n'est pas dans les limites prescrites par les exigences	[Loc.]	Majeure
4.1.2.b.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

4.1.3. COMMUTATION (PHARES)

4.1.3.a.1.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (nombre de feux allumés en même temps)		Mineure
4.1.3.a.2.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (nombre de feux allumés en même temps) : dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant		Majeure
4.1.3.b.2.	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		Majeure
4.1.3.c.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

4.1.4. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (PHARES)

4.1.4.a.2.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
4.1.4.b.2.	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise	[Loc.]	Majeure
4.1.4.c.2.	Source lumineuse et lampe non compatibles	[Loc.]	Majeure

4.1.5. DISPOSITIF DE RÉGLAGE DE LA PORTÉE (PHARES)

4.1.5.a.2.	Dispositif inopérant		Majeure
4.1.5.b.2.	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		Majeure
4.1.5.c.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

4.1.6. LAVE-PHARES

4.1.6.a.1.	Dispositif inopérant	[Loc.]	Mineure
4.1.6.a.2.	Dispositif inopérant sur lampe à décharge	[Loc.]	Majeure

4.2. FEUX DE POSITION AVANT, ARRIÈRE ET LATÉRAUX, FEUX DE GABARIT, FEUX D'ENCOMBREMENT ET FEUX DE JOUR

4.2.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX DE POSITION AVANT, ARRIÈRE ET LATÉRAUX, FEUX DE GABARIT, FEUX D'ENCOMBREMENT ET FEUX DE JOUR)

4.2.1.a.2.	Source lumineuse défectueuse	[Loc.]	Majeure
4.2.1.b.2.	Glace défectueuse	[Loc.]	Majeure
4.2.1.c.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.2.1.c.2.	Mauvaise fixation : très grand risque de détachement	[Loc.]	Majeure

4.2.2. COMMUTATION (FEUX DE POSITION AVANT, ARRIÈRE ET LATÉRAUX, FEUX DE GABARIT, FEUX D'ENCOMBREMENT ET FEUX DE JOUR)

4.2.2.a.1.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences		Mineure
4.2.2.a.2.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences : les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés		Majeure
4.2.2.b.2.	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		Majeure

4.2.3. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (FEUX DE POSITION AVANT, ARRIÈRE ET LATÉRAUX, FEUX DE GABARIT, FEUX D'ENCOMBREMENT ET FEUX DE JOUR)

4.2.3.a.1.	Feu, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
4.2.3.a.2.	Feu de couleur autre que blanc à l'avant ou rouge à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite	[Loc.]	Majeure
4.2.3.b.2.	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse	[Loc.]	Majeure

4.3. FEUX STOP

4.3.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP)

4.3.1.a.1.	Source lumineuse défectueuse	[Loc.]	Mineure
4.3.1.a.2.	Source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite	[Loc.]	Majeure
4.3.1.a.3.	Aucune source lumineuse ne fonctionne	[Loc.]	Critique
4.3.1.b.1.	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise)	[Loc.]	Mineure
4.3.1.b.2.	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée)	[Loc.]	Majeure
4.3.1.c.1.	Mauvaise fixation du feu	[Loc.]	Mineure
4.3.1.c.2.	Mauvaise fixation du feu : très grand risque de détachement	[Loc.]	Majeure

4.3.2. COMMUTATION (FEUX STOP)

4.3.2.a.2.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences		Majeure
4.3.2.a.3.	Totalement inopérante		Critique
4.3.2.b.2.	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		Majeure
4.3.2.c.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

4.3.3. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (FEUX STOP)

4.3.3.a.1.	Feu, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
4.3.3.a.2.	Feu de couleur autre que rouge ; intensité lumineuse fortement réduite	[Loc.]	Majeure

4.4. INDICATEURS DE DIRECTION ET FEUX DE SIGNAL DE DÉTRESSE

4.4.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (INDICATEURS DE DIRECTION ET FEUX DE SIGNAL DE DÉTRESSE)

4.4.1.a.1.	Source lumineuse défectueuse	[Loc.]	Mineure
4.4.1.a.2.	Source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite	[Loc.]	Majeure
4.4.1.b.1.	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise)	[Loc.]	Mineure
4.4.1.b.2.	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée)	[Loc.]	Majeure
4.4.1.c.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.4.1.c.2.	Mauvaise fixation : très grand risque de détachement	[Loc.]	Majeure

4.4.2. COMMUTATION (INDICATEURS DE DIRECTION ET FEUX DE SIGNAL DE DÉTRESSE)

4.4.2.a.1.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences		Mineure
4.4.2.a.2.	Totalement inopérante		Majeure

4.4.3. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (INDICATEURS DE DIRECTION ET FEUX DE SIGNAL DE DÉTRESSE)

4.4.3.a.2.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
------------	--	--------	---------

4.4.4. FRÉQUENCE DE CLIGNOTEMENT

4.4.4.a.1.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences		Mineure
------------	---	--	---------

4.5. FEUX DE BROUILLARD AVANT ET ARRIÈRE

4.5.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX DE BROUILLARD AVANT ET ARRIÈRE)

4.5.1.a.1.	Source lumineuse défectueuse	[Loc.]	Mineure
4.5.1.a.2.	Source lumineuse défectueuse ou manquante : visibilité fortement réduite	[Loc.]	Majeure
4.5.1.b.1.	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise)	[Loc.]	Mineure
4.5.1.b.2.	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée)	[Loc.]	Majeure
4.5.1.c.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.5.1.c.2.	Mauvaise fixation : très grand risque de détachement ou d'éblouissement	[Loc.]	Majeure

4.5.2. RÉGLAGE (FEUX DE BROUILLARD AVANT)

4.5.2.a.1.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant	[Loc.]	Mineure
------------	---	--------	---------

4.5.3. COMMUTATION (FEUX DE BROUILLARD AVANT ET ARRIÈRE)

4.5.3.a.1.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences		Mineure
4.5.3.a.2.	Totalement inopérante		Majeure

4.5.4. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (FEUX DE BROUILLARD AVANT ET ARRIÈRE)

4.5.4.a.2.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
------------	--	--------	---------

4.6. FEU DE MARCHE ARRIÈRE

4.6.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEU DE MARCHE ARRIÈRE)

4.6.1.A.1.	Source lumineuse défectueuse	[Loc.]	Mineure
4.6.1.b.1.	Glace défectueuse	[Loc.]	Mineure
4.6.1.c.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.6.1.c.2.	Mauvaise fixation : très grand risque de détachement	[Loc.]	Majeure

4.6.2. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (FEU DE MARCHE ARRIÈRE)

4.6.2.a.2.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
------------	--	--------	---------

4.6.3. COMMUTATION (FEU DE MARCHE ARRIÈRE)

4.6.3.a.1.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences		Mineure
4.6.3.a.2.	Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée		Majeure

4.7. DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ARRIÈRE

4.7.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ARRIÈRE)

4.7.1.a.1.	Le feu émet de la lumière directe vers l'arrière		Mineure
4.7.1.b.1.	Source lumineuse partiellement défectueuse		Mineure
4.7.1.b.2.	Source lumineuse défectueuse		Majeure
4.7.1.c.1.	Mauvaise fixation du feu		Mineure
4.7.1.c.2.	Mauvaise fixation du feu : très grand risque de détachement		Majeure

4.7.2. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ARRIÈRE)

4.7.2.a.1.	Non conforme aux exigences		Mineure
------------	----------------------------	--	---------

4.8. CATADIOPTRES, MARQUAGE DE VISIBILITÉ RÉFLÉCHISSANT ET PLAQUES RÉFLÉCHISSANTES ARRIÈRE

4.8.1. ÉTAT (CATADIOPTRES, MARQUAGE DE VISIBILITÉ RÉFLÉCHISSANT ET PLAQUES RÉFLÉCHISSANTES ARRIÈRE)

4.8.1.a.1.	Catadioptre défectueux ou endommagé	[Loc.]	Mineure
4.8.1.a.2.	Catadioptre défectueux ou endommagé : fonction réfléchissante affectée	[Loc.]	Majeure
4.8.1.b.1.	Mauvaise fixation du catadioptre	[Loc.]	Mineure
4.8.1.b.2.	Mauvaise fixation du catadioptre : risque de détachement	[Loc.]	Majeure

4.8.2. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (CATADIOPTRES, MARQUAGE DE VISIBILITÉ RÉFLÉCHISSANT ET PLAQUES RÉFLÉCHISSANTES ARRIÈRE)

4.8.2.a.1.	Dispositif, position ou intensité non conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
4.8.2.a.2.	Absence ou réflexion d'une couleur autre que la couleur réglementaire	[Loc.]	Majeure

4.9. TÉMOINS OBLIGATOIRES POUR LE SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

4.9.1. ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (TÉMOINS OBLIGATOIRES POUR LE SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE)

4.9.1.a.1.	Dispositif inopérant		Mineure
4.9.1.a.2.	Dispositif inopérant : ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière		Majeure

4.9.2. CONFORMITÉ AVEC LES EXIGENCES (TÉMOINS OBLIGATOIRES POUR LE SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE)

4.9.2.a.1.	Non conformes aux exigences		Mineure
------------	-----------------------------	--	---------

4.10. LIAISONS ÉLECTRIQUES ENTRE LE VÉHICULE TRACTEUR ET LA REMORQUE

4.10.1 LIAISONS ÉLECTRIQUES ENTRE LE VÉHICULE TRACTEUR ET LA REMORQUE

4.10.1.a.1.	Mauvaise fixation des composants fixes		Mineure
4.10.1.a.2.	Mauvaise fixation des composants fixes : prise mal attachée		Majeure
4.10.1.b.1.	Isolation endommagée ou détériorée		Mineure
4.10.1.b.2.	Isolation endommagée ou détériorée : risque de court-circuit		Majeure

4.11. CÂBLAGE ÉLECTRIQUE (BASSE TENSION)

4.11.1. CÂBLAGE ÉLECTRIQUE (BASSE TENSION)

4.11.1.a.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.11.1.a.2.	Mauvaise fixation : fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion	[Loc.]	Majeure
4.11.1.a.3.	Mauvaise fixation : câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées	[Loc.]	Critique
4.11.1.b.1.	Câblage légèrement détérioré	[Loc.]	Mineure
4.11.1.b.2.	Câblage fortement détérioré	[Loc.]	Majeure
4.11.1.b.3.	Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré	[Loc.]	Critique
4.11.1.c.1.	Isolation endommagée ou détériorée	[Loc.]	Mineure
4.11.1.c.2.	Isolation endommagée ou détériorée : risque de court-circuit	[Loc.]	Majeure
4.11.1.c.3.	Isolation endommagée ou détériorée : risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles	[Loc.]	Critique

4.13. BATTERIE DE SERVICE

4.13.1 BATTERIE DE SERVICE

4.13.1.a.1.	Mauvaise fixation		Mineure
4.13.1.a.2.	Mauvaise fixation : risque de court-circuit		Majeure
4.13.1.b.1.	Manque d'étanchéité		Mineure
4.13.1.b.2.	Manque d'étanchéité : perte de substances dangereuses		Majeure

4.14. COFFRE À BATTERIE DE TRACTION (Y COMPRIS BATTERIES)

4.14.1. COFFRE À BATTERIE DE TRACTION

4.14.1.a.1.	Détérioration		Mineure
4.14.1.a.2.	Détérioration importante		Majeure
4.14.1.b.2.	Mauvaise fixation		Majeure
4.14.1.c.1.	Orifice(s) d'aération du coffre obstrué(s)		Mineure

4.14.2. BATTERIE DE TRACTION

4.14.2.a.2.	Défaut d'étanchéité		Majeure
-------------	---------------------	--	---------

4.15. CIRCUITS ÉLECTRIQUES HAUTE TENSION, AUTRE QUE SERVITUDE

4.15.1. CÂBLAGES ET CONNECTEURS HAUTE TENSION

4.15.1.a.1.	Détérioration	[Loc.]	Mineure
4.15.1.a.2.	Détérioration importante	[Loc.]	Majeure
4.15.1.b.1.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Mineure
4.15.1.b.2.	Mauvaise fixation : risque de contact avec des pièces mécaniques ou l'environnement du véhicule	[Loc.]	Majeure

4.15.2. TRESSSES DE MASSE, Y COMPRIS LEURS FIXATIONS

4.15.2.a.1.	Détérioration	[Loc.]	Mineure
4.15.2.b.2.	Détérioration importante	[Loc.]	Majeure

4.15.3. CONTINUITÉ DE MASSE

4.15.3.a.1.	Essai non réalisé		Mineure
4.15.3.a.2.	Non conforme		Majeure

4.15.4. PROTECTION DE LA PRISE DE CHARGE

4.15.4.a.1.	Détérioration		Mineure
4.15.4.a.2.	Absence de protection sur prise extérieure		Majeure

4.15.5. PRISE DE CHARGE SUR VÉHICULE

4.15.5.a.1.	Détérioration		Mineure
4.15.5.a.2.	Détérioration importante		Majeure
4.15.5.b.2.	Fixation défaillante		Majeure

4.15.6. CÂBLE DE CHARGE

4.15.6.a.1.	Détérioration		Mineure
4.15.6.b.1.	Essai non réalisé		Mineure

4.16. ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES SUR CIRCUITS HAUTE TENSION

4.16.1 ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES SUR CIRCUITS HAUTE TENSION

4.16.1.a.1.	Détérioration	[Loc.]	Mineure
4.16.1.a.2.	Détérioration importante	[Loc.]	Majeure
4.16.1.b.2.	Fixation défaillante	[Loc.]	Majeure
4.16.1.c.2.	Défaut d'étanchéité	[Loc.]	Majeure

4.17. DISPOSITIF ANTI-DÉMARRAGE

4.17.1 DISPOSITIF ANTI-DÉMARRAGE

4.17.1.a.1.	Non-fonctionnement		Mineure
-------------	--------------------	--	---------

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. ESSIEUX

5.1.1. ESSIEUX

5.1.1.a.3.	Essieu fêlé ou déformé	[Loc.]	Critique
5.1.1.b.1.	Anomalie de fixation	[Loc.]	Mineure
5.1.1.b.2.	Mauvaise fixation	[Loc.]	Majeure
5.1.1.b.3.	Mauvaise fixation Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations	[Loc.]	Critique
5.1.1.c.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
5.1.1.c.3.	Modification présentant un risque : Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante	[Loc.]	Critique

5.1.2. PORTE-FUSÉES

5.1.2.a.3.	Fusée d'essieu fracturée	[Loc.]	Critique
5.1.2.b.2.	Usure excessive du pivot et/ou des bagues	[Loc.]	Majeure
5.1.2.b.3.	Usure excessive du pivot et/ou des bagues : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.1.2.c.2.	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre	[Loc.]	Majeure
5.1.2.c.3.	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.1.2.d.2.	Jeu de la fusée dans l'essieu	[Loc.]	Majeure
5.1.2.d.3.	Jeu de la fusée dans l'essieu : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique

5.1.3. ROULEMENTS DE ROUES

5.1.3.a.2.	Jeu excessif	[Loc.]	Majeure
5.1.3.a.3.	Jeu excessif : stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction	[Loc.]	Critique
5.1.3.b.2.	Roulement de roue trop serré, bloqué	[Loc.]	Majeure
5.1.3.b.3.	Roulement de roue trop serré, bloqué : risque de surchauffe ; risque de destruction	[Loc.]	Critique

5.2. ROUES ET PNEUS

5.2.1. MOYEU DE ROUE

5.2.1.a.1.	Ecrou ou goujon de roue manquant ou desserré	[Loc.]	Mineure
5.2.1.a.2.	Ecrous ou goujons de roue manquants ou desserrés	[Loc.]	Majeure
5.2.1.a.3.	Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière	[Loc.]	Critique
5.2.1.b.2.	Moyeu usé ou endommagé	[Loc.]	Majeure
5.2.1.b.3.	Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée	[Loc.]	Critique

5.2.2. JANTE

5.2.2.a.3.	Fêlure ou défaut de soudure	[Loc.]	Critique
5.2.2.b.2.	Mauvais assemblage des éléments de jante	[Loc.]	Majeure
5.2.2.b.3.	Mauvais assemblage des éléments de jante : détachement probable	[Loc.]	Critique
5.2.2.c.2.	Jante gravement déformée ou usée	[Loc.]	Majeure
5.2.2.c.3.	Jante gravement déformée ou usée : la fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée	[Loc.]	Critique
5.2.2.d.2.	Taille, conception technique, compatibilité ou type de jante non conforme aux exigences et nuisant à la sécurité routière	[Loc.]	Majeure

5.2.3. PNEUMATIQUES

5.2.3.a.2.	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 et nuisent à la sécurité routière	[Loc.]	Majeure
5.2.3.a.3.	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	[Loc.]	Critique
5.2.3.b.2.	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées ou de types différents sur un même essieu	[Loc.]	Majeure
5.2.3.c.2.	Pneumatiques de structure différente	[Loc.]	Majeure
5.2.3.d.2.	Pneumatique gravement endommagé ou entaillé	[Loc.]	Majeure
5.2.3.d.3.	Corde visible ou endommagée	[Loc.]	Critique
5.2.3.e.1.	Usure anormale	[Loc.]	Mineure
5.2.3.e.2.	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures est atteint	[Loc.]	Majeure
5.2.3.e.3.	La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences	[Loc.]	Critique
5.2.3.f.1.	Frottement ou risque de frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples)	[Loc.]	Mineure
5.2.3.f.2.	Frottement ou risque de frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise)	[Loc.]	Majeure
5.2.3.g.2.	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences	[Loc.]	Majeure
5.2.3.g.3.	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences : couche de protection de la corde affectée	[Loc.]	Critique
5.2.3.h.1.	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé	[Loc.]	Mineure
5.2.3.h.2.	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques est manifestement inopérant	[Loc.]	Majeure
5.2.3.i.1.	La pression des pneumatiques est anormale ou incontrôlable	[Loc.]	Mineure

5.3. SUSPENSION

5.3.1. RESSORTS ET STABILISATEURS

5.3.1.a.2.	Mauvaise attache des ressorts ou stabilisateurs au châssis ou à l'essieu	[Loc.]	Majeure
5.3.1.a.3.	Mauvaise attache des ressorts ou stabilisateurs au châssis ou à l'essieu : jeu visible ; fixations très mal attachées	[Loc.]	Critique
5.3.1.b.2.	Un élément de ressort ou de stabilisateur est endommagé ou fendu	[Loc.]	Majeure

5.3.1.b.3.	Un élément de ressort est endommagé ou fendu : ressort ou lame principale ou lames supplémentaires très gravement affectés	[Loc.]	Critique
5.3.1.c.2.	Ressort ou stabilisateur manquant	[Loc.]	Majeure
5.3.1.c.3.	Ressort ou lame principale ou lames supplémentaires manquant(es)	[Loc.]	Critique
5.3.1.d.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
5.3.1.d.3.	Modification présentant un risque : distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.	[Loc.]	Critique

5.3.2. AMORTISSEURS

5.3.2.a.1.	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu	[Loc.]	Mineure
5.3.2.a.2.	Amortisseur mal fixé	[Loc.]	Majeure
5.3.2.b.2.	Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave	[Loc.]	Majeure
5.3.2.c.1.	Protection défectueuse	[Loc.]	Mineure
5.3.2.d.1.	Ecart significatif entre la droite et la gauche	[Loc.]	Mineure

5.3.3. TUBES DE POUSSÉE, JAMBES DE FORCE, TRIANGLES ET BRAS DE SUSPENSION

5.3.3.a.1.	Détérioration d'un silentbloc de liaison au châssis ou à l'essieu	[Loc.]	Mineure
5.3.3.a.2.	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu	[Loc.]	Majeure
5.3.3.a.3.	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.3.3.b.2.	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive	[Loc.]	Majeure
5.3.3.b.3.	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive : stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé	[Loc.]	Critique
5.3.3.c.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
5.3.3.c.3.	Modification présentant un risque : distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant	[Loc.]	Critique

5.3.4. ROTULES DE SUSPENSION

5.3.4.a.2.	Usure excessive	[Loc.]	Majeure
5.3.4.a.3.	Usure excessive : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.3.4.b.1.	Capuchon antipoussière détérioré	[Loc.]	Mineure
5.3.4.b.2.	Capuchon antipoussière manquant ou fêlé	[Loc.]	Majeure

5.3.5. SUSPENSION PNEUMATIQUE OU OLÉOPNEUMATIQUE

5.3.5.a.3.	Système inutilisable		Critique
5.3.5.b.2.	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système	[Loc.]	Majeure
5.3.5.b.3.	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré : fonctionnement du système gravement affecté	[Loc.]	Critique
5.3.5.c.2.	Fuite audible dans le système	[Loc.]	Majeure

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES

6.1.1. ÉTAT GÉNÉRAL DU CHÂSSIS

6.1.1.a.1.	Déformation mineure d'un longeron ou d'une traverse	[Loc.]	Mineure
6.1.1.a.2.	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse	[Loc.]	Majeure
6.1.1.a.3.	Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse	[Loc.]	Critique
6.1.1.b.2.	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches	[Loc.]	Majeure

6.1.1.b.3.	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches : jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces	[Loc.]	Critique
6.1.1.c.1.	Corrosion	[Loc.]	Mineure
6.1.1.c.2.	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage	[Loc.]	Majeure
6.1.1.c.3.	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage : résistance insuffisante des pièces	[Loc.]	Critique
6.1.1.d.1.	Déformation mineure du berceau	[Loc.]	Mineure
6.1.1.d.2.	Légère fêlure ou déformation du berceau	[Loc.]	Majeure
6.1.1.d.3.	Grave fêlure ou déformation du berceau	[Loc.]	Critique
6.1.1.e.2.	Mauvaise fixation du berceau	[Loc.]	Majeure
6.1.1.f.1.	Corrosion du berceau	[Loc.]	Mineure
6.1.1.f.2.	Corrosion excessive affectant la rigidité du berceau	[Loc.]	Majeure
6.1.1.f.3.	Corrosion excessive affectant la rigidité du berceau : résistance insuffisante des pièces	[Loc.]	Critique
6.1.1.g.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure

6.1.2. TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

6.1.2.a.1.	Dispositif endommagé sans fuite ni risque de chute		Mineure
6.1.2.a.2.	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement		Majeure
6.1.2.a.3.	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement : très grand risque de chute		Critique

6.1.3. RÉSERVOIR ET CONDUITES DE CARBURANT

6.1.3.a.2.	Mauvaise fixation du réservoir, des carters de protection ou des conduites de carburant ne présentant pas un risque particulier d'incendie	[Loc.]	Majeure
6.1.3.a.3.	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant présentant un risque particulier d'incendie	[Loc.]	Critique
6.1.3.b.2.	Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant	[Loc.]	Majeure
6.1.3.b.3.	Fuite de carburant : risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses	[Loc.]	Critique
6.1.3.c.1.	Conduites abrasées	[Loc.]	Mineure
6.1.3.c.2.	Conduites endommagées	[Loc.]	Majeure
6.1.3.e.3.	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		Critique
6.1.3.f.3.	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse		Critique
6.1.3.g.1.	Réservoirs, carters de protection détériorés	[Loc.]	Mineure
6.1.3.g.2.	Réservoirs, carters de protection endommagés	[Loc.]	Majeure
6.1.3.h.2.	Contrôle impossible du réservoir		Majeure
6.1.3.i.1.	Fonctionnement système GNC, niveau de carburant inférieur à 50% de sa capacité		Mineure
6.1.3.i.2.	Fonctionnement au gaz carburant impossible		Majeure
6.1.3.j.1.	Absence d'identification du réservoir GNC		Mineure
6.1.3.k.2.	Dispositif de remplissage GAZ détérioré		Majeure
6.1.3.l.2.	Accessoires fixés sur le réservoir détériorés		Majeure

6.1.4. PARE-CHOCS, PROTECTION LATÉRALE ET DISPOSITIFS ANTI-ENCASTREMENT ARRIÈRE

6.1.4.a.2.	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact	[Loc.]	Majeure
6.1.4.a.3.	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact : chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté	[Loc.]	Critique
6.1.4.b.2.	Dispositif manifestement non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure

6.1.5. SUPPORT DE ROUE DE SECOURS (LE CAS ÉCHÉANT)

6.1.5.a.1.	Support dans un état inacceptable		Mineure
6.1.5.b.2.	Support fêlé ou mal fixé		Majeure
6.1.5.c.2.	Roue de secours mal attachée au support		Majeure
6.1.5.c.3.	Roue de secours mal attachée au support : très grand risque de chute		Critique

6.1.6. ACCOUPLEMENT MÉCANIQUE ET DISPOSITIF DE REMORQUAGE

6.1.6.a.2.	Élément endommagé, défectueux ou fissuré		Majeure
6.1.6.b.2.	Usure excessive d'un élément		Majeure
6.1.6.c.2.	Mauvaise fixation		Majeure
6.1.6.d.2.	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité		Majeure
6.1.6.f.1.	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu		Mineure
6.1.6.f.2.	Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation)		Majeure
6.1.6.g.2.	Modification présentant un risque (pièces auxiliaires)		Majeure
6.1.6.g.3.	Modification présentant un risque (pièces principales)		Critique

6.1.7. TRANSMISSION

6.1.7.a.2.	Boulons de fixation desserrés ou manquants	[Loc.]	Majeure
6.1.7.a.3.	Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière	[Loc.]	Critique
6.1.7.b.2.	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission	[Loc.]	Majeure
6.1.7.b.3.	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission : très grand risque de déboîtement ou de fissure	[Loc.]	Critique
6.1.7.c.2.	Usure excessive des joints universels	[Loc.]	Majeure
6.1.7.c.3.	Usure excessive des joints universels : très grand risque de déboîtement ou de fissure	[Loc.]	Critique
6.1.7.d.2.	Raccords flexibles détériorés	[Loc.]	Majeure
6.1.7.d.3.	Raccords flexibles détériorés : très grand risque de déboîtement ou de fissure	[Loc.]	Critique
6.1.7.e.2.	Arbre de transmission endommagé ou déformé	[Loc.]	Majeure
6.1.7.f.2.	Cage de roulement fissurée ou mal fixée	[Loc.]	Majeure
6.1.7.f.3.	Cage de roulement fissurée ou mal fixée : très grand risque de déboîtement ou de fissure	[Loc.]	Critique
6.1.7.g.1.	Capuchon anti-poussière gravement détérioré	[Loc.]	Mineure
6.1.7.g.2.	Capuchon anti-poussière manquant ou fêlé	[Loc.]	Majeure
6.1.7.h.2.	Modification illégale de la transmission	[Loc.]	Majeure

6.1.8. SUPPORT DE MOTEUR

6.1.8.a.1.	Anomalie de fixation		Mineure
6.1.8.a.2.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées		Majeure
6.1.8.a.3.	Fixations desserrées ou fêlées		Critique

6.2. CABINE ET CARROSSERIE

6.2.1. ÉTAT DE LA CABINE ET DE LA CARROSSERIE

6.2.1.a.1.	Panneau ou élément endommagé	[Loc.]	Mineure
6.2.1.a.2.	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures	[Loc.]	Majeure
6.2.1.a.3.	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures : chute probable	[Loc.]	Critique

6.2.1.b.2.	Montant mal fixé	[Loc.]	Majeure
6.2.1.b.3.	Montant mal fixé: stabilité compromise	[Loc.]	Critique
6.2.1.c.3.	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement		Critique
6.2.1.d.2.	Modification présentant un risque	[Loc.]	Majeure
6.2.1.d.3.	Modification présentant un risque: distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route	[Loc.]	Critique

6.2.2. FIXATION DE LA CABINE ET DE LA CARROSSERIE

6.2.2.a.2.	Cabine mal fixée	[Loc.]	Majeure
6.2.2.a.3.	Cabine mal fixée: stabilité compromise	[Loc.]	Critique
6.2.2.b.2.	Carrosserie / cabine manifestement mal centrée sur le châssis	[Loc.]	Majeure
6.2.2.c.2.	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie sur le châssis ou sur les traverses	[Loc.]	Majeure
6.2.2.c.3.	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière	[Loc.]	Critique
6.2.2.d.2.	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses	[Loc.]	Majeure
6.2.2.d.3.	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses: stabilité altérée	[Loc.]	Critique

6.2.3. PORTES ET POIGNÉES DE PORTE

6.2.3.a.2.	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement	[Loc.]	Majeure
6.2.3.b.2.	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes)	[Loc.]	Majeure
6.2.3.b.3.	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes)	[Loc.]	Critique
6.2.3.c.1.	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées	[Loc.]	Mineure
6.2.3.c.2.	Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées	[Loc.]	Majeure
6.2.3.d.2.	Portière détériorée susceptible de provoquer des blessures	[Loc.]	Majeure

6.2.4. PLANCHER

6.2.4.a.1.	Plancher détérioré	[Loc.]	Mineure
6.2.4.a.2.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré	[Loc.]	Majeure
6.2.4.a.3.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré: stabilité insuffisante	[Loc.]	Critique

6.2.5. SIÈGE CONDUCTEUR

6.2.5.a.1.	Siège défectueux		Mineure
6.2.5.a.2.	Structure du siège défectueuse		Majeure
6.2.5.a.3.	Siège mal fixé		Critique
6.2.5.b.2.	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage		Majeure
6.2.5.b.3.	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage: siège mobile ou dossier impossible à fixer		Critique

6.2.6. AUTRES SIÈGES

6.2.6.a.1.	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires)	[Loc.]	Mineure
6.2.6.a.2.	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales)	[Loc.]	Majeure
6.2.6.b.1.	Siège absent lors du contrôle	[Loc.]	Mineure
6.2.6.b.2.	Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception	[Loc.]	Majeure

6.2.7. COMMANDES DE CONDUITE

6.2.7.a.2.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement		Majeure
6.2.7.a.3.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement : sécurité compromise		Critique

6.2.8. MARCHEPIEDS POUR ACCÉDER À LA CABINE

6.2.8.a.1.	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé	[Loc.]	Mineure
6.2.8.a.2.	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé : stabilité insuffisante	[Loc.]	Majeure
6.2.8.b.2.	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs	[Loc.]	Majeure
6.2.8.c.2.	Mauvais fonctionnement du marchepied escamotable	[Loc.]	Majeure

6.2.9. AUTRES ÉQUIPEMENTS ET AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS ET EXTÉRIEURS

6.2.9.a.2.	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement	[Loc.]	Majeure
6.2.9.b.1.	Accessoire ou équipement non conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
6.2.9.b.2.	Pièces rapportées risquant de causer des blessures, sécurité compromise	[Loc.]	Majeure
6.2.9.c.1.	Équipement hydraulique non étanche	[Loc.]	Mineure
6.2.9.c.2.	Équipement hydraulique non étanche : perte excessive de substances dangereuses	[Loc.]	Majeure

6.2.10. GARDE-BOUE, DISPOSITIFS ANTI-PROJECTIONS

6.2.10.a.1.	Manquants, mal fixés ou gravement rouillés	[Loc.]	Mineure
6.2.10.a.2.	Manquants, mal fixés ou gravement rouillés : risque de blessures, risque de chute	[Loc.]	Majeure
6.2.10.c.1.	Non-conforme aux exigences	[Loc.]	Mineure
6.2.10.c.2.	Bandes de roulement insuffisamment couvertes	[Loc.]	Majeure

6.2.13. AUTRES OUVRANTS

6.2.13.a.2.	Un ouvrant ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement	[Loc.]	Majeure
-------------	---	--------	---------

7. AUTRE MATÉRIEL

7.1. CEINTURES DE SÉCURITÉ, BOUCLES ET SYSTÈMES DE RETENUE

7.1.1. SÛRETÉ DU MONTAGE DES CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DE LEURS ANCRAGES

7.1.1.a.2.	Point d'ancrage gravement détérioré	[Loc.]	Majeure
7.1.1.a.3.	Point d'ancrage gravement détérioré : stabilité réduite	[Loc.]	Critique
7.1.1.b.2.	Ancrage desserré	[Loc.]	Majeure

7.1.2. ÉTAT DES CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DE LEURS BOUCLES

7.1.2.a.2.	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée	[Loc.]	Majeure
7.1.2.b.1.	Ceinture de sécurité endommagée	[Loc.]	Mineure
7.1.2.b.2.	Ceinture de sécurité endommagée : coupure ou signes de distension	[Loc.]	Majeure
7.1.2.c.2.	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences	[Loc.]	Majeure
7.1.2.d.2.	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement	[Loc.]	Majeure
7.1.2.e.2.	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement	[Loc.]	Majeure

7.1.3. LIMITEUR D'EFFORT DE CEINTURE DE SÉCURITÉ

7.1.3.a.2.	Limiteur d'effort endommagé, manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule	[Loc.]	Majeure
7.1.3.b.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

7.1.4. PRÉTENSIONNEURS DE CEINTURE DE SÉCURITÉ

7.1.4.a.2.	Prétensionneur endommagé, manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule	[Loc.]	Majeure
7.1.4.b.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure

7.1.5. AIRBAG

7.1.5.a.2.	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule	[Loc.]	Majeure
7.1.5.b.2.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule		Majeure
7.1.5.c.2.	Coussin gonflable manifestement inopérant	[Loc.]	Majeure
7.1.5.d.1.	Témoin de désactivation du coussin gonflable passager allumé, en l'absence de siège bébé		Mineure
7.1.5.e.1.	Coussin gonflable passager actif, en présence d'un siège bébé		Mineure

7.1.6. SYSTÈME DE RETENUE SUPPLÉMENTAIRE

7.1.6.a.2.	L'indicateur de dysfonctionnement fait état d'une défaillance du système		Majeure
------------	--	--	---------

7.3. SERRURE ET DISPOSITIF ANTIVOL

7.3.1. SERRURE ET DISPOSITIF ANTIVOL

7.3.1.a.1.	Le dispositif antivol ne fonctionne pas		Mineure
7.3.1.b.2.	Défectueux		Majeure
7.3.1.b.3.	Défectueux: le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément		Critique

7.4. TRIANGLE DE SIGNALISATION

7.4.1. TRIANGLE DE SIGNALISATION

7.4.1.a.1.	Manquant ou incomplet		Mineure
------------	-----------------------	--	---------

7.7. AVERTISSEUR SONORE

7.7.1. AVERTISSEUR SONORE

7.7.1.a.1.	Ne fonctionne pas correctement		Mineure
7.7.1.a.2.	Ne fonctionne pas correctement: totalement inopérant		Majeure
7.7.1.b.1.	Commande mal fixée		Mineure
7.7.1.c.1.	Non conforme aux exigences		Mineure
7.7.1.c.2.	Non conforme aux exigences: risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles		Majeure

7.8. INDICATEUR DE VITESSE

7.8.1. INDICATEUR DE VITESSE

7.8.1.a.1.	Non conforme aux exigences		Mineure
7.8.1.a.2.	Manquant (si requis)		Majeure
7.8.1.b.1.	Fonctionnement altéré		Mineure
7.8.1.b.2.	Totalement inopérant		Majeure
7.8.1.c.1.	Éclairage insuffisant		Mineure
7.8.1.c.2.	Totalement dépourvu d'éclairage		Majeure

7.11. COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

7.11.1 COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

7.11.1.a.1.	Kilométrage relevé inférieur à celui relevé lors d'un précédent contrôle		Mineure
7.11.1.b.2.	Manifestement inopérant		Majeure

7.12. CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE STABILITÉ

7.12.1 CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE STABILITÉ

7.12.1.a.2.	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé	[Loc.]	Majeure
7.12.1.b.2.	Câblage endommagé	[Loc.]	Majeure
7.12.1.c.2.	Autres composants manquants ou endommagés	[Loc.]	Majeure
7.12.1.d.2.	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement		Majeure
7.12.1.e.2.	L'indicateur de dysfonctionnement fait état d'une défaillance du système		Majeure

8. NUISANCES

8.1. BRUIT

8.1.1. SYSTÈME DE RÉDUCTION DU BRUIT

8.1.1.a.2.	Niveaux de bruit anormalement élevé ou excessif		Majeure
8.1.1.b.2.	Un élément du système est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit		Majeure
8.1.1.b.3.	Très grand risque de chute		Critique

8.2. ÉMISSIONS À L'ÉCHAPPEMENT

8.2.11. ÉQUIPEMENTS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS À L'ÉCHAPPEMENT POUR MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ

8.2.11.a.2.	L'équipement monté par le constructeur est manifestement absent, modifié ou défectueux		Majeure
8.2.11.b.2.	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions		Majeure

8.2.12. ÉMISSIONS GAZEUSES

8.2.12.a.2.	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur		Majeure
8.2.12.b.2.	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux réglementaires, en l'absence de valeur constructeur		Majeure
8.2.12.c.2.	Coefficient lambda hors tolérances ou non conforme aux spécifications du constructeur		Majeure
8.2.12.d.2.	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important		Majeure
8.2.12.e.1.	Connexion impossible sans dysfonctionnement du témoin OBD		Mineure
8.2.12.f.2.	Contrôle impossible des émissions à l'échappement		Majeure
8.2.12.g.2.	Fumée excessive		Majeure

8.2.21. ÉQUIPEMENTS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS À L'ÉCHAPPEMENT POUR MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

8.2.21.a.2.	L'équipement monté par le constructeur est manifestement absent, modifié ou défectueux		Majeure
8.2.21.b.2.	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions		Majeure

8.2.22. OPACITÉ

8.2.22.a.2.	L'opacité dépasse la valeur de réception ou les mesures sont instables		Majeure
8.2.22.b.2.	L'opacité dépasse les limites réglementaires, en l'absence de valeur de réception ou les mesures sont instables		Majeure
8.2.22.c.2.	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important		Majeure
8.2.22.d.1.	Connexion impossible sans dysfonctionnement du témoin OBD		Mineure
8.2.22.e.2.	Contrôle impossible des émissions à l'échappement		Majeure

8.4. AUTRES POINTS LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

8.4.1. PERTES DE LIQUIDES

8.4.1.a.2.	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	[Loc.]	Majeure
8.4.1.a.3.	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: écoulement permanent constituant un risque très grave.	[Loc.]	Critique

10. VÉHICULES DE DÉPANNAGE**10.1. SIGNALISATION****10.1.1. SIGNALISATION SPÉCIFIQUE DU VÉHICULE**

10.1.1.a.1.	Plaque de remorquage détériorée ou non conforme aux exigences		Mineure
10.1.1.b.1.	Plaque de remorquage absente		Mineure
10.1.1.c.1.	Éclairage de la flèche absent, détérioré ou non conforme aux exigences		Mineure

10.1.2. FEUX SPÉCIAUX

10.1.2.a.1.	Feux spéciaux absents, détériorés ou non conformes aux exigences		Mineure
-------------	--	--	---------

11. VÉHICULES DE TRANSPORT SANITAIRE**11.1. SIGNALISATION SPÉCIFIQUE****11.1.1. FEUX SPÉCIAUX**

11.1.1.a.1.	Feux spéciaux détériorés		Mineure
11.1.1.b.1.	Présence non autorisée		Mineure

11.1.2. AVERTISSEURS SPÉCIAUX

11.1.2.a.1.	Avertisseurs sonores spécialisés détériorés		Mineure
11.1.2.b.1.	Présence non autorisée		Mineure

11.1.3. INSIGNE DISTINCTIF

11.1.3.a.1.	Insigne distinctif détérioré ou absent		Mineure
-------------	--	--	---------

12. VÉHICULES DESTINÉS À L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE AUTOMOBILE**12.1. SIGNALISATION****12.1.1. SIGNALISATION SPÉCIFIQUE DU VÉHICULE**

12.1.1.a.1.	Panneau détérioré		Mineure
12.1.1.a.2.	Panneau détérioré : partie saillante		Majeure
12.1.1.b.1.	Panneau absent		Mineure
12.1.1.c.1.	Mauvaise fixation		Mineure
12.1.1.c.2.	Mauvaise fixation : risque de détachement		Majeure
12.1.1.d.1.	Non conforme aux exigences		Mineure

12.2. ÉQUIPEMENTS**12.2.1. RÉTROVISEUR INTÉRIEUR COMPLÉMENTAIRE**

12.2.1.a.1.	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé		Mineure
12.2.1.a.2.	Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé		Majeure
12.2.1.b.2.	Absent		Majeure

12.2.2. RÉTROVISEUR EXTÉRIEUR COMPLÉMENTAIRE

12.2.2.a.1.	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé		Mineure
12.2.2.a.2.	Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé		Majeure
12.2.2.b.2.	Absent		Majeure

12.2.3. DOUBLE COMMANDE MANUELLE

12.2.3.a.2.	Fonctionnement perturbé		Majeure
12.2.3.b.2.	Absente		Majeure

12.2.4. DOUBLE COMMANDE ACCÉLÉRATEUR

12.2.4.a.2.	Absente		Majeure
-------------	---------	--	---------

12.2.5. DOUBLE COMMANDE FREINAGE

12.2.5.a.2.	Absente		Majeure
-------------	---------	--	---------

12.2.6. DOUBLE COMMANDE DE DÉBRAYAGE

12.2.6.A.2.	Fonctionnement perturbé		Majeure
12.2.6.b.2.	Absente		Majeure

13. TAXIS ET VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR

13.1. SIGNALISATION

13.1.1. SIGNALISATION LUMINEUSE TAXI

13.1.1.A.1.	Signalisation détériorée		Mineure
13.1.1.a.2.	Signalisation détériorée : partie saillante		Majeure
13.1.1.b.1.	Signalisation absente		Mineure
13.1.1.c.1.	Mauvaise fixation		Mineure
13.1.1.c.2.	Mauvaise fixation : risque de détachement		Majeure

13.1.2. PLAQUE DISTINCTIVE TAXI

13.1.2.a.1.	Plaque détériorée ou absente		Mineure
-------------	------------------------------	--	---------

13.1.3. VIGNETTE VTC

13.1.3.A.1.	Absence du numéro d'inscription de l'entreprise		Mineure
13.1.3.b.1.	Non concordance avec le numéro d'immatriculation du véhicule		Mineure
13.1.3.c.1.	Absente		Mineure

13.2. TAXIMÈTRE

13.2.1. TAXIMÈTRE

13.2.1.A.2.	Absent		Majeure
13.2.1.b.2.	Absence de scellement		Majeure
13.2.1.c.2.	Date de validité dépassée		Majeure

E. Véhicules de collection

E.1. Les défaillances :

0.2.1.A.4.	Manquant ou introuvable		Mineure
1.1.2.c.4.	Caoutchouc ou dispositif antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé		Mineure
1.1.10.c.5.	Fixation insuffisante du maître-cylindre		Majeure
1.1.14.b.4.	Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc	[Loc.]	Mineure
1.1.16.d.4.	Corrosion excessive	[Loc.]	Mineure
1.1.16.d.5.	Corrosion excessive : risque de fissure	[Loc.]	Majeure
5.2.2.a.5.	Fêlure ou défaut de soudure	[Loc.]	Majeure
5.3.5.a.5.	Système inutilisable		Majeure

se substituent aux défaillances :

0.2.1.A.2.	Manquant ou introuvable		Majeure
1.1.2.c.2.	Caoutchouc ou dispositif antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé		Majeure
1.1.10.c.2.	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant		Majeure
1.1.10.c.3.	Fixation insuffisante du maître-cylindre		Critique
1.1.14.b.2.	Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc	[Loc.]	Majeure
1.1.16.d.2.	Corrosion excessive	[Loc.]	Majeure
1.1.16.d.3.	Corrosion excessive : risque de fissure	[Loc.]	Critique
5.2.2.a.3.	Fêlure ou défaut de soudure	[Loc.]	Critique
5.3.5.a.3.	Système inutilisable		Critique

E.2 Les défaillances suivantes ne sont pas applicables :

1.3.1.a.3.	Freinage inexistant sur une ou plusieurs roues	[Loc.]	Critique
1.3.1.b.3.	Déséquilibre important sur l'essieu directeur	[Loc.]	Critique
1.3.2.a.3.	Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite		Critique
1.4.2.a.3.	Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite		Critique
5.1.1.b.3.	Mauvaise fixation Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations	[Loc.]	Critique
5.1.2.b.3.	Usure excessive du pivot et/ou des bagues : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.1.2.c.3.	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique
5.1.3.a.3.	Jeu excessif : stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction	[Loc.]	Critique
5.1.3.b.3.	Roulement de roue trop serré, bloqué : risque de surchauffe ; risque de destruction	[Loc.]	Critique
5.3.1.a.3.	Mauvaise attache des ressorts ou stabilisateurs au châssis ou à l'essieu : jeu visible ; fixations très mal attachées	[Loc.]	Critique
5.3.1.b.3.	Un élément de ressort est endommagé ou fendu : ressort ou lame principale ou lames supplémentaires très gravement affectés	[Loc.]	Critique
5.3.3.b.3.	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive : stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé	[Loc.]	Critique
5.3.4.a.3.	Usure excessive : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	[Loc.]	Critique

F. Points à contrôler lors des contre-visites

La liste des points à contrôler lors des contre-visites est déterminée sur la base des défaillances majeures et critiques constatées lors du contrôle technique ou de la contre-visite précédents.

La liste des points à contrôler lors des contre-visites complémentaires est déterminée sur la base des défaillances majeures et critiques constatées lors du contrôle technique complémentaire ou de la contre-visite complémentaire précédents.

Lors de chaque contre-visite ou contre-visite complémentaire, les points relatifs à l'identification du véhicule sont à contrôler intégralement.

Lorsque le résultat d'un contrôle technique est défavorable :

- au titre du point 0.2.1. ou de la défaillance 0.4.1.a.2., la contre-visite porte sur l'ensemble des points de contrôle applicables au véhicule concerné dans le cadre d'un contrôle technique périodique. Dans le cas d'une contre-visite complémentaire, celle-ci porte sur l'ensemble des points de contrôle applicables au véhicule concerné dans le cadre d'un contrôle technique complémentaire ;
- au titre d'au moins un point de contrôle de la fonction « 0. Identification du véhicule », la contre-visite ou la contre-visite complémentaire porte sur cette fonction dans son intégralité ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.a.2., la contre-visite porte sur les points de contrôle « 4.1.2. Orientation (feux de croisement) » et « 4.5.2. Réglage (feux de brouillard avant) » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.b.2., la contre-visite porte sur le point de contrôle « 5.2.3. Pneumatiques » ;

- au titre de la défaillance 0.5.1.c.2., la contre-visite porte sur les ensembles de points de contrôle « 1.2. Performances et efficacité du frein de service », « 1.3. Performances et efficacité du frein de secours » et « 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement » lorsque le contrôle de ces points nécessite l'utilisation d'un dispositif pour le contrôle du freinage et de la pesée ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.d.2., la contre-visite porte sur le point de contrôle « 5.3.2. Amortisseurs » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.e.2., la contre-visite porte sur le point de contrôle « 2.7.1. Ripage » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.f.2., de la défaillance 0.5.1.g.2. ou de la défaillance 0.5.1.h.2., la contre-visite ou contre-visite complémentaire porte sur les ensembles de points de contrôle « 8.1. Bruit » et « 8.2. Émissions à l'échappement » ainsi que les points de contrôle « 6.1.2. Tuyau d'échappement et silencieux » et « 6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant) » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.i.2., la contre-visite porte sur les ensembles de points de contrôle « 1.2. Performances et efficacité du frein de service » et « 1.3. Performances et efficacité du frein de secours » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.j.2., la contre-visite porte sur le point de contrôle « 4.15.3. Continuité de masse » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.k.2., la contre-visite porte sur la fonction « 5. Essieux, roues, pneus, suspension », les ensembles de points de contrôle « 1.1. Etat mécanique et fonctionnement », « 2.1. Etat mécanique » et « 6.1. Châssis et accessoire », ainsi que les points de contrôle « 6.2.2. Fixation de la cabine et de la carrosserie » et « 6.2.4. Plancher » ;
- au titre de la défaillance 0.5.1.l.2., la contre-visite porte sur les ensembles de points de contrôle « 2.1. Etat mécanique », « 2.3. Jeu dans la direction », « 2.6. Direction assistée électronique », « 5.1. Essieux » et « 5.2. Roues et pneus » ;
- au titre d'au moins un point de contrôle d'une des fonctions « 1. Equipements de freinage » ou « 2. Direction », la contre-visite porte sur la fonction correspondante dans son intégralité ;
- au titre d'au moins un des ensembles de points de contrôle « 5.1. Essieux » ou « 5.3. Suspension », la contre-visite porte sur ces deux ensembles de points ;
- au titre d'au moins un point de contrôle de la fonction « 6. Châssis et accessoires du châssis », la contre-visite porte sur le ou les points de contrôle correspondants ;
- au titre d'au moins un des ensembles de points de contrôle « 8.1. Bruit » ou « 8.2. Emissions à l'échappement », ou d'un des points de contrôle « 6.1.2. Tuyau d'échappement et silencieux » ou « 6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant) », la contre-visite ou contre-visite complémentaire porte sur les ensembles de points de contrôle « 8.1. Bruit » et « 8.2. Émissions à l'échappement » ainsi que les points de contrôle « 6.1.2. Tuyau d'échappement et silencieux » et « 6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant) » ;

Dans tous les autres cas, lorsque le résultat d'un contrôle technique est défavorable au titre d'un point de contrôle, la contre-visite porte sur l'ensemble de points correspondants.

G. Définitions et prescriptions applicables

G.1. Déséquilibre du frein de service (point 1.2.1)

Toute valeur supérieure ou égale à 20 % et inférieure strictement à 30 % donne lieu au constat de la défaillance mineure correspondante.

Toute valeur supérieure ou égale à 30 % (hors essieu directeur) donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.

Toute valeur supérieure ou égale à 30 % et inférieure strictement à 50 % sur un essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.

Toute valeur supérieure ou égale à 50 % sur l'essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance critique correspondante.

G.2. Efficacité du frein de service (point 1.2.2.)

L'efficacité est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :

- 58 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 2012 ;
- 50 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} janvier 2012, et pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} octobre 1989 ;
- 45 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} octobre 1989 ;
- 35 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956 ;
- 30 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956.

La décélération est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :

- 5,8 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 2012 ;

- 5,0 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} janvier 2012, et pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} octobre 1989 ;
- 4,5 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} octobre 1989 ;
- 3,5 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956 ;
- 3,0 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956.

G.3. Déséquilibre du frein de secours (point 1.3.1)

Toute valeur supérieure ou égale à 30 % (hors essieu directeur) donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.

Toute valeur supérieure ou égale à 30 % et inférieure strictement à 50 % sur un essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.

Toute valeur supérieure ou égale à 50 % sur l'essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance critique correspondante.

G.4. Efficacité du frein de secours (point 1.3.2.)

Lorsque la conception du véhicule permet le contrôle de l'efficacité totale de son frein de secours, celle-ci est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :

- 29 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 2012 ;
- 25 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} janvier 2012, et pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} octobre 1989 ;
- 23 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} octobre 1989 ;
- 18 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956 ;
- 15 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956.

La décélération est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :

- 2,9 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 2012 ;
- 2,5 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} janvier 2012, et pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} octobre 1989 ;
- 2,3 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} janvier 1956 et avant le 1^{er} octobre 1989 ;
- 1,8 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956 ;
- 1,5 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1956.

G.5. Efficacité du frein de stationnement (1.4.2.)

L'efficacité totale du frein de stationnement est considérée comme insuffisante quand elle est strictement inférieure à 15 % pour les véhicules de catégorie N1 mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1956, et lorsqu'elle est strictement inférieure à 18 % pour tous les autres véhicules.

G.6. Ripage avant (point 2.7.1.)

Le ripage est considéré comme excessif quand il est strictement inférieur à - 8 m/km ou strictement supérieur à + 8 m/km.

G.7. Symétrie de la suspension (point 5.3.2.)

La dissymétrie de la suspension est considérée comme significative quand la différence de l'efficacité de la suspension constatée sur un même essieu est supérieure strictement à 30 %.

G.8. Orientation des feux de croisement (point 4.1.2.)

Le rabattement d'un feu de croisement est considéré comme incorrect lorsqu'il est :

- supérieur strictement à - 0,5 % ou inférieur strictement à - 2,5 % pour les feux dont la hauteur est strictement inférieure à 0,8 m ;
- supérieur strictement à - 0,5 % ou inférieur strictement à - 3,0 % pour les feux dont la hauteur est supérieure ou égale à 0,8 m et inférieure ou égale à 1,0 m ;
- supérieur strictement à - 1,0 % ou inférieur strictement à - 3,0 % pour les feux dont la hauteur est strictement supérieure à 1,0 m et inférieure ou égale à 1,2 m.

G.9. Orientation des feux de brouillard avant (point 4.5.2.)

Le rabattement d'un feu de brouillard avant est considéré comme incorrect lorsqu'il est supérieur strictement à - 1,0 % ou inférieur strictement à - 3,5 %.

G.10. Emissions gazeuses (point 8.2.12.)

Pour les véhicules mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} octobre 1972 et le 30 septembre 1986, la teneur en CO au ralenti ne doit pas excéder 4,5 %.

Pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} octobre 1986 et le 31 décembre 1993, la teneur en CO ne doit pas excéder 3,5 %.

Pour les véhicules de catégorie M1 dont les émissions ne sont pas régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur et mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} janvier 1994 et le 31 décembre 1995, la teneur en CO ne doit pas excéder 3,5 %.

Pour les véhicules de catégorie M1 mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} janvier 1994 et le 31 décembre 1995 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe, ou à défaut les valeurs de 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré.

Pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} janvier 1996 et le 1^{er} juillet 2002 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe, ou à défaut les valeurs de 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré.

Pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} octobre 1986 et le 31 décembre 1996, la teneur en CO ne doit pas dépasser 3,5%.

Pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} juillet 2002 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe, ou à défaut les valeurs de 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré.

Pour les véhicules mis pour la première fois en circulation à partir du 2 juillet 2002 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe, ou à défaut les valeurs de 0,3 % au ralenti et 0,2 % au ralenti accéléré.

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} octobre 1972 ne sont pas soumis au contrôle de la teneur en CO.

A défaut de prescription particulière transmise par le constructeur du véhicule à l'organisme technique central, la valeur du lambda des gaz d'échappement n'est ni inférieure à 0,97 ni supérieure à 1,03, pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à compter du 1^{er} janvier 1994 et les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à compter du 1^{er} janvier 1997 dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur. Les autres véhicules ne sont pas soumis à ce contrôle.

G.11. Opacité (point 8.2.22.)

L'opacité des fumées en accélération libre, mesurée par leur coefficient d'absorption, ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe ou à défaut les valeurs suivantes :

- 2,5 m⁻¹ dans le cas des moteurs diesel à aspiration naturelle ;
- 3,0 m⁻¹ dans le cas des moteurs diesel turbocompressés ;
- 1,5 m⁻¹ pour tous les véhicules mis en circulation à compter du 1^{er} juillet 2008, hors véhicules réceptionnés selon la norme européenne d'émission « Euro 6 » ;
- 0,7 m⁻¹ pour les véhicules réceptionnés selon la norme européenne d'émission « Euro 6 ».

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1980 sont dispensés de ce contrôle. »

Art. 28. – L'annexe II est remplacée par les dispositions suivantes :

« Annexe II

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DOCUMENTS DÉLIVRÉS À LA SUITE DU CONTRÔLE TECHNIQUE

La présente annexe a pour objet de définir les caractéristiques techniques de la vignette, du timbre certificat d'immatriculation et du procès-verbal prévus par le présent arrêté, ainsi que les informations variables à y faire figurer.

1. Procès-verbal de contrôle

1.1. Généralités

Le procès-verbal se présente sous la forme d'un document de format utile de 21 × 29,7 centimètres.

Les informations figurant sur le procès-verbal sont de deux types : les inscriptions fixes communes à tous les procès-verbaux et les informations variables relatives à chaque contrôle effectué.

Le procès-verbal comporte exclusivement les informations prévues à la présente annexe.

Toute annotation manuscrite sur le procès-verbal est interdite.

Le graphisme du procès-verbal est conforme à celui du fac-similé disponible sur le site internet de l'organisme technique central. Toutefois, chaque réseau peut utiliser pour l'impression les couleurs qui lui sont propres.

L'identification du réseau apparaît sur le procès-verbal, dans les couleurs de son choix et à un emplacement n'affectant pas la lisibilité du document.

Pour les véhicules immatriculés en double genre, les informations variables portées au recto du procès-verbal de contrôle technique peuvent ne mentionner qu'un seul genre.

Le papier utilisé est de couleur blanche et son grammage est au minimum de 80 grammes par mètre carré.

1.2. Recto

1.2.1. Informations variables

1. La nature du contrôle :

- « Contrôle technique périodique »
- « Contre-visite »
- « Contrôle technique complémentaire »
- « Contre-visite complémentaire »
- « VP Dépannage »
- « CV Dépannage »
- « VP Sanitaire »
- « CV Sanitaire »
- « VP Véhicule école »
- « CV Véhicule école »
- « VP Taxi ou transport avec chauffeur»
- « CV Taxi ou transport avec chauffeur»
- « VP VLTP »
- « CV VLTP »
- « VP Collection »
- « CV Collection »

2. La date du contrôle

3. Le numéro du procès-verbal

4. Le résultat du contrôle :

- « Favorable »
- « Défavorable pour défaillances majeures »
- « Défavorable pour défaillances critiques »

5. La limite de validité du contrôle réalisé

6. La nature du prochain contrôle :

- « Contrôle technique périodique »
- « Contre-visite »
- « Contrôle technique complémentaire »
- « Contre-visite complémentaire »

7. L'identification du centre de contrôle :

Le numéro d'agrément du centre

La raison sociale du centre

Les coordonnées du centre

8. L'identification du contrôleur :

Nom et prénom

Numéro d'agrément

Signature

9. L'identification du véhicule :

Le numéro d'immatriculation et le symbole du pays d'immatriculation

La date d'immatriculation

La date de première mise en circulation

La marque

La désignation commerciale du véhicule

Le numéro dans la série du type (VIN)

La catégorie internationale

Le genre

Le type/CNIT

L'énergie

Le(s) document(s) présenté(s)

10. Le kilométrage relevé

11. Les informations sur le contrôle technique défavorable :

Le numéro du procès-verbal

La date

Le numéro d'agrément du centre

Le numéro d'agrément du contrôleur

12. Les défaillances et niveaux de gravité :

Les défaillances critiques

Les défaillances majeures

Les défaillances mineures

En cas de contre-visite, suite à un contrôle technique périodique, « La connaissance de l'ensemble des défaillances constatées sur ce véhicule nécessite de disposer également du procès-verbal de contrôle technique périodique ».

En cas de contre-visite complémentaire, « La connaissance de l'ensemble des défaillances constatées sur ce véhicule nécessite de disposer également du procès-verbal de contrôle technique complémentaire ».

Lorsque le contrôle a entraîné la mise en œuvre de méthodes spécifiques, hors contrôle des émissions gazeuses, « Véhicule présentant des particularités incompatibles avec les installations de contrôle ayant entraîné la mise en œuvre de méthodes spécifiques ».

Lorsque le contrôle des émissions à l'échappement a entraîné la mise en œuvre de méthodes spécifiques, « Contrôle des émissions à l'échappement réalisé selon des méthodes spécifiques ».

13. Les mesures réalisées et les valeurs limites correspondantes :

Ripage

Dissymétrie suspension

Forces verticales

Frein de service :

Forces de freinage

Déséquilibre

Forces de freinage (efficacité)

Taux d'efficacité global

Frein de stationnement :

Taux d'efficacité

Frein de secours :

Taux d'efficacité

Déséquilibre

Emissions à l'échappement

Feu de croisement

Feu de brouillard avant

1.2.2. Inscriptions fixes

« Procès-verbal de contrôle technique »

« Exemplaire remis à l'utilisateur »

« N° d'imprimé »

Le numéro d'imprimé du procès-verbal

La désignation de chacune des rubriques mentionnées dans les informations variables.

1.3. Verso

Le verso du procès-verbal comporte exclusivement les mentions suivantes :

« Les points de contrôle sont définis à l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié » ;

« Les valeurs limites prises en compte correspondent aux valeurs limites applicables au véhicule contrôlé (date de mise en circulation, caractéristiques techniques) » ;

« En cas de litige, les voies de recours amiables sont affichées dans le centre qui a délivré le procès-verbal » ;

« Le contrôle technique d'un véhicule n'exonère pas son propriétaire de l'obligation de maintenir le véhicule en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien conformément aux dispositions du code de la route et des textes pris pour son application (art. 1^{er} de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié) » ;

« La contre-visite doit avoir lieu dans un délai maximal de deux mois après le contrôle technique. Passé ce délai, un nouveau contrôle technique est obligatoire. Lorsque la contre-visite est réalisée dans un centre différent de celui où a été réalisé le contrôle technique périodique, le procès-verbal du contrôle technique périodique doit obligatoirement être présenté au contrôleur, faute de quoi un contrôle technique complet est réalisé. Les points ou

ensembles de points à contrôler lors de la contre-visite sont définis à l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié » ;

« Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations nominatives vous concernant. Vous pouvez exercer ce droit en vous adressant au centre ayant édité le présent procès-verbal ».

1.4. Couleurs d'impression

Les couleurs d'impression sont :

Recto : bleu process (Centre non rattaché) et/ou couleurs spécifiques du réseau ;

Verso : bleu process (Centre non rattaché) et/ou couleurs spécifiques du réseau.

1.5. Numérotation

Une numérotation dans une série continue, définie par chaque réseau et centre non rattaché, figure en haut du procès-verbal. Cette numérotation dite d'imprimé doit obligatoirement être précédée de la lettre d'identification du réseau ou de la lettre Z dans le cas d'un centre de contrôle non rattaché, et être réalisée à la fabrication du document.

1.6. Cas de l'édition du procès-verbal sur plusieurs pages

Le procès-verbal tel que précédemment décrit peut ne pas offrir suffisamment de place à l'édition dans le cas d'un trop grand nombre de défaillances constatées.

L'édition de ces défaillances est dans ce cas achevée sur une ou plusieurs autres pages de procès-verbal.

Le numéro de procès-verbal figurant sur la première page du procès-verbal est repris sur l'ensemble du document.

Dans le cas d'une édition sur plusieurs pages, le lien entre chacune d'elles se fait par l'impression dans la colonne réservée aux défaillances constatées des libellés « Attention, il existe une suite à cette page du procès-verbal » sur chaque bas de page précédente et « Suite du procès-verbal » sur chaque haut de page suivante, la fin d'édition du procès-verbal devant alors se terminer par « Attention, ce procès-verbal contient « x » pages », x correspondant au nombre de pages ayant servi à éditer l'ensemble du procès-verbal.

La vignette et le timbre de la première page du premier procès-verbal sont utilisés. Les vignettes et timbres non délivrés font l'objet d'une procédure de gestion particulière qui prévoit de les rendre inutilisables.

2. Vignette

2.1. Généralités

La vignette se présente sous la forme d'un document carré de cinq centimètres de côté.

Elle constitue un volet complémentaire attaché au procès-verbal. Les informations figurant sur la vignette sont de deux types : les inscriptions fixes communes à toutes les vignettes et les informations variables particulières à chaque contrôle.

Le graphisme de la vignette est conforme à celui du fac-similé disponible sur le site internet de l'organisme technique central (OTC). Aucune mention ou information supplémentaire ne figure ou n'est apposée sur ou à proximité immédiate de la vignette.

2.2. Recto

2.2.1. Inscriptions fixes

Les inscriptions fixes sont :

« N° d'agrément » ;

« N° de série » ;

« N° d'imprimé ».

Les inscriptions fixes sont imprimées en lettres capitales avec une encre résistant à la lumière pendant une durée d'au moins deux ans. La taille des caractères d'imprimerie de ces inscriptions est de type Univers 65.

2.2.2. Informations variables

Les informations variables sont les suivantes :

Le numéro d'agrément du centre ;

Le numéro de série ;

L'immatriculation du véhicule ;

Le numéro d'imprimé.

Si le véhicule n'est pas concerné par le contrôle complémentaire, la vignette porte les lettres « CT » suivies de la date de limite de validité du contrôle réalisé.

Si le véhicule est concerné par le contrôle complémentaire, dans le cas d'un contrôle technique périodique ou d'une contre-visite, la vignette porte :

Les lettres « CT » suivies de la date de limite de validité du contrôle réalisé ;

Dans le cas d'un résultat favorable (A), les lettres « POLLU » suivies de la date limite du prochain contrôle complémentaire à réaliser.

Dans le cas de la réalisation d'un contrôle technique complémentaire ou d'une contre-visite complémentaire et dont le résultat est favorable, la vignette porte :

Les lettres « CT » suivies de la date limite de validité du dernier contrôle technique périodique.

Dans le cas de la réalisation d'un contrôle technique complémentaire ou d'une contre-visite complémentaire et dont le résultat est défavorable, la vignette porte :

Les lettres « CT » suivies de la date limite de validité du dernier contrôle technique ;

Les lettres « POLLU » suivies de la date limite de validité du contrôle complémentaire réalisé.

La taille des caractères utilisés pour cette information variable propre à chaque vignette permet une lecture facile de la vignette et correspond à une utilisation optimale de la surface disponible. Leur hauteur n'est pas inférieure à deux millimètres ; la graisse de ces caractères est comparable à celle des indications fixes afin d'obtenir une bonne lisibilité de cette information. L'encre utilisée résiste à la lumière pendant une durée d'au moins deux ans.

2.3. Verso

Cette face reste vierge.

2.4. Couleurs d'impression

Elles sont les suivantes :

Fond de sécurité : bleu PMS 287 solidité lumière ;

Textes : bleu reflex ou noir.

2.5. Sécurité de la vignette

L'emploi d'un fond sécurisé est obligatoire. Ce fond sécurisé est constitué d'une trame comprise entre cent et cent cinquante lignes par pouce dans un pourcentage de dix à quinze pour cent et laisse apparaître en transparence les lettres « CT » d'une hauteur de trente millimètres et d'une graisse de cinq millimètres, centrées sur la vignette. Il est, en outre, renforcé :

Soit par la présence d'un pictogramme latent, constitué d'une croix de dix millimètres d'épaisseur de trait calquée sur les deux diagonales de la vignette, relevable sur toute photocopie ;

Soit par la présence d'un timbre réfléchissant avec perforation.

3. Timbre certificat d'immatriculation

3.1. Généralités

Le timbre se présente sous la forme d'un rectangle horizontal de vingt-sept millimètres de large et dix-huit millimètres de hauteur. Il est édité de manière attenante au procès-verbal.

Les informations figurant sur le timbre sont variables, particulières à chaque contrôle.

La disposition des informations sur le timbre est conforme à celle du fac-similé disponible sur le site internet de l'OTC.

3.2. Recto - Informations

Pour les véhicules qui ne sont pas concernés par le contrôle complémentaire, les informations sont les suivantes :

- sur la première ligne, le numéro d'agrément du centre ;
- sur la deuxième ligne, la lettre correspondant au résultat du dernier contrôle technique périodique ou de la dernière contre-visite (« A », « S » ou « R »), suivie de la date de limite de validité du contrôle réalisé ;
- sur la troisième ligne, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Pour les véhicules qui sont concernés par le contrôle technique complémentaire, dans le cas d'un contrôle technique périodique ou d'une contre-visite, les informations sont les suivantes :

- sur la première ligne, le numéro d'agrément du centre ;
- sur la deuxième ligne, la lettre correspondant au résultat du dernier contrôle technique périodique ou de la dernière contre-visite (« A », « S » ou « R »), suivie de la date de limite de validité du contrôle réalisé ;
- sur la troisième ligne, dans le cas d'un résultat favorable (A), les lettres « POLLU » suivies de la date du prochain contrôle complémentaire à réaliser ;
- sur la quatrième ligne, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Dans le cas de la réalisation d'un contrôle technique complémentaire ou d'une contre-visite complémentaire et dont le résultat est favorable, les informations sont les suivantes :

- sur la première ligne, le numéro d'agrément du centre ;
- sur la deuxième ligne, la lettre « A », suivie de la date limite de validité du dernier contrôle technique ;
- sur la troisième ligne, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Dans le cas de la réalisation d'un contrôle technique complémentaire ou d'une contre-visite complémentaire et dont le résultat est défavorable, les informations sont les suivantes :

- sur la première ligne, le numéro d'agrément du centre ;
- sur la deuxième ligne, la lettre « A », suivie de la date de limite de validité du contrôle réalisé ;
- sur la troisième ligne, les lettres « POLLU » suivies de la date limite de validité du contrôle réalisé ;
- sur la quatrième ligne, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Ces informations sont apposées par impression. Elles permettent une lecture facile du timbre et correspondent à une utilisation optimale de la surface disponible.

3.3. Couleurs d'impression

Elles sont les suivantes :

Fond : bleu PMS 287 solidité lumière ;

Textes : bleu reflex ou noir (centre non rattaché) et/ou couleurs spécifiques du réseau.

3.4. Sécurité du timbre

Le timbre est autocollant et comporte un pré-découpage entraînant son déchirement ou un dépôt d'une partie de l'encre, en cas de tentative de son décollement du certificat d'immatriculation.

Il ne permet également pas, du moins sans sa destruction partielle ou totale, un quelconque effacement des informations variables qui y sont portées.

Sa sécurité peut, en outre, être renforcée par la présence d'un pictogramme latent révélable sur toute photocopie. ».

Art. 29. – L'annexe III est remplacée par les dispositions suivantes :

« Annexe III

ÉQUIPEMENT DES INSTALLATIONS DE CONTRÔLE

A. MATÉRIELS

Les installations de contrôle comprennent un ou plusieurs exemplaires des matériels suivants :

1. Un dispositif de contrôle du réglage des feux d'éclairage ;
2. Un dispositif de contrôle de la pression de gonflage des pneumatiques ;
3. Un dispositif pour le contrôle du freinage et la pesée ;
4. Un appareil de contrôle de la symétrie de la suspension à mise en œuvre électromécanique ;
5. Un dispositif de contrôle du roulement (plaques de ripage) ;
6. Un dispositif d'analyse des gaz d'échappement ;
7. Un dispositif de mesure de l'opacité des fumées ;
8. Un dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes ;
9. Un décéléromètre dans le cas où certains contrôles du freinage sont réalisés à l'extérieur du centre de contrôle ;
10. Un outil de mesure de la résistance électrique.

Tout matériel de contrôle présent dans un centre de contrôle est conforme au cahier des charges correspondant défini par l'organisme technique central (OTC) et approuvé par le ministre chargé des transports.

Pour les matériels visés aux points 1, 3, 8 et 9, la conformité du dispositif est démontrée dans le cadre d'un certificat de qualification de type délivré par l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC), autodrome de Linas-Montlhéry, 91310 Linas-Montlhéry, ou par un laboratoire agréé par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, offrant les mêmes garanties et satisfaisant notamment aux critères généraux concernant la compétence des laboratoires d'essais fixés par la norme NF EN ISO/CEI 17025.

Les matériels visés aux points 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 transmettent, par liaison informatique, à l'outil informatique de l'installation de contrôle, les informations relatives aux essais réalisés. La liste des mesures transmises par liaison informatique est définie dans le protocole prévu au point c) de l'article 27 du présent arrêté. La conformité à ce protocole est démontrée dans le cadre d'un certificat de conformité délivré par l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC), autodrome de Linas-Montlhéry, 91310 Linas-Montlhéry, ou par un laboratoire agréé par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord instituant l'Espace économique européen,

offrant les mêmes garanties et satisfaisant notamment aux critères généraux concernant la compétence des laboratoires d'essais fixés par la norme NF EN ISO/CEI 17025.

Le matériel visé au point 9 peut transmettre, par liaison informatique, à l'outil informatique de l'installation de contrôle, les informations relatives aux essais réalisés. La liste des mesures transmises par liaison informatique est définie dans le protocole prévu au point c) de l'article 27 du présent arrêté. Dans ce cas, la conformité à ce protocole est démontrée dans le cadre d'un certificat de conformité délivré par l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC), autodrome de Linas-Montlhéry, 91310 Linas-Montlhéry, ou par un laboratoire agréé par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord instituant l'Espace économique européen, offrant les mêmes garanties et satisfaisant notamment aux critères généraux concernant la compétence des laboratoires d'essais fixés par la norme NF EN ISO/CEI 17025.

Les installations de contrôle comprennent également :

- un dispositif de contrôle de l'usure des pneumatiques ;
- des dispositifs permettant la vérification du fonctionnement de l'éclairage et de la signalisation avant, arrière et latérale depuis le poste de conduite ;
- un levier permettant de réaliser les contrôles de la liaison au sol ;
- un dispositif de contrôle de serrage des roues ;
- des rouleaux fous.

En complément des équipements précités, le centre peut également être équipé d'un cric mobile, de plaques à jeux et d'un appareil de mesure de la transparence des vitres.

Les installations dans lesquelles sont réalisés des contrôles de véhicules dont le gaz constitue une des sources d'énergie comprennent également :

- un dispositif d'éclairage d'une capacité supérieure à 500 lux ;
- un miroir de contrôle angulaire ;
- une loupe ;
- un détecteur de fuite de gaz ;
- une solution moussante.

Toute nouvelle installation (premier agrément) pour laquelle le dossier d'agrément est déposé à compter du 20 mai 2018 est équipée d'au moins un dispositif de contrôle de freinage et de pesée de catégorie VL+ au sens du cahier des charges relatif aux dispositifs de contrôle de freinage et de pesée.

B. EXIGENCES PARTICULIÈRES RELATIVES AUX MATÉRIELS

1. Tout matériel de contrôle présent dans un centre de contrôle est installé, étalonné, maintenu et entretenu conformément au cahier des charges correspondant défini par l'organisme technique central et approuvé par le ministre chargé des transports, ou en l'absence de cahier des charges, conformément aux procédures définies par le réseau ou le centre en cas de centre non rattaché à un réseau.

Les étalonnages prévus par les cahiers des charges relatifs aux matériels sont réalisés par des personnels qualifiés, préalablement à la première opération de contrôle nécessitant l'utilisation dudit matériel.

2. Les matériels visés aux points 1, 3, 4, 6 et 7 du point A de la présente annexe font l'objet :

- d'un minimum de deux étalonnages par année civile (vérification et, si nécessaire, ajustage), par des personnels qualifiés. L'écart entre deux étalonnages successifs n'excède pas huit mois ;
- d'un minimum de deux visites de maintenance préventive par année civile, par des personnels qualifiés. L'écart entre deux visites successives n'excède pas huit mois.

Le matériel visé au point 8 du point A de la présente annexe fait l'objet d'un minimum de deux visites de maintenance préventive par année civile, par des personnels qualifiés. L'écart entre deux visites successives n'excède pas huit mois.

Les opérations d'étalonnage et de maintenance préventive font l'objet d'un contrat avec un organisme habilité ou agréé pour les matériels concernés. Ces opérations peuvent, le cas échéant, être combinées entre elles. Le contrat comporte un engagement de respect des échéances réglementaires concernant les opérations concernées et un engagement à ne faire intervenir que des personnels qualifiés pour les matériels concernés.

3. Les matériels prévus aux points 1, 3, 4, 6, 7 et 8 font l'objet, lors des opérations de maintenances préventives, des mises à niveau de la partie logiciel de l'appareil concerné, dans le respect de l'approbation métrologique le cas échéant. Cette disposition est formalisée par un contrat de maintenance.

4. Des cahiers des charges établis par l'organisme technique central et approuvés par le ministre chargé des transports définissent les conditions d'habilitation des organismes et de qualification des intervenants.

5. Les matériels visés aux points 9 et 10 du point A de la présente annexe font l'objet d'un étalonnage tous les 24 mois.

6. En cas de défaut :

a) Les matériels sont remis en état ou remplacés dans les huit jours ouvrables suivant l'apparition du défaut par des personnels qualifiés dépendant d'un organisme habilité ou agréé pour les matériels concernés.

b) Des méthodes d'essais alternatives, prévues dans les procédures du centre, peuvent être mises en œuvre dans l'attente de la remise en état ou du remplacement du matériel. Ces méthodes sont définies conformément au point 3.2 de l'annexe V du présent arrêté. L'utilisation de ces méthodes ne peut excéder huit jours ouvrables. A défaut de telles méthodes, l'activité de l'installation de contrôle est arrêtée immédiatement, à l'exception des contrôles techniques ne nécessitant pas l'usage du matériel défectueux, jusqu'à la remise en état ou le remplacement du matériel.

7. Les notices techniques et les instructions d'emploi et de maintenance de chaque matériel utilisé sont disponibles dans le centre de contrôle.

Pour chaque matériel de contrôle visé à la présente annexe, les cahiers des charges concernés applicables ainsi que les dates de mise en application dans les installations de contrôle sont définis dans une liste approuvée par le ministre chargé des transports, tenue à jour par l'organisme technique central et disponible sur son site internet.

C. CONTRÔLE VISUEL

Les installations de contrôle comprennent également :

- une fosse et/ou un pont élévateur et/ou une fosse semi-enterrée équipée d'un pont élévateur ;
- en fonction de l'équipement en fosse ou pont, un vérin de fosse ou un système de levage auxiliaire sur pont.

Ces équipements permettent le contrôle des véhicules d'une hauteur de 3 mètres, d'une longueur de 7 mètres, d'une largeur de 2,50 mètres et d'un empattement compris entre 1,80 mètres et 4,50 mètres.

L'installation d'un pont à prise sous coque hors levage auxiliaire ou d'un pont deux colonnes est interdite à compter du 20 mai 2018 (y compris en remplacement).

D. EXIGENCES RELATIVES À L'OUTIL INFORMATIQUE

Les équipements informatiques et produits logiciels permettent :

- de communiquer en permanence avec l'OTC et le réseau dans le cas d'un centre rattaché pour l'identification des véhicules et la transmission des données de contrôle ;
- de communiquer avec les appareils de contrôle suivant le protocole de communication défini par l'OTC ;
- de saisir les informations relatives aux véhicules ;
- de saisir, pendant le contrôle, les défaillances constatées sur un dispositif informatique portable ;
- d'imprimer et de valider les documents relatifs aux contrôles techniques réalisés.

Les spécifications particulières sont définies dans le protocole et les documents techniques prévus à l'article 27 du présent arrêté.

Les équipements informatiques, les produits logiciels et les liaisons informatiques assurent à tous les niveaux l'intégrité et la confidentialité des données. Les produits logiciels rendent impossible toute modification des informations enregistrées une fois le procès-verbal de contrôle imprimé et validé.

La conformité au protocole prévu à l'article 27 du présent arrêté est démontrée dans le cadre d'un certificat de qualification de type délivré par l'OTC en application des dispositions du j) de l'article 29 du présent arrêté.

En cas d'incident, les équipements informatiques et produits logiciels sont remis en état ou remplacés dans les deux jours ouvrables. En cas de panne empêchant la saisie ou l'archivage ou le traitement local des informations et, en particulier l'impression du procès-verbal de contrôle, l'activité du centre de contrôle est interrompue.

Chaque centre de contrôle assure une sauvegarde journalière des contrôles réalisés. Pour les centres rattachés à un réseau de contrôle, la sauvegarde peut être réalisée par ce dernier.

Dans le cas où la sauvegarde des données est réalisée sur une plate-forme externe, les données sont cryptées et la confidentialité des données est garantie par contrat.

E. BÂTIMENT

Sur la façade du bâtiment et à la partie la plus visible du public est portée l'identification de l'installation de contrôle qui ne produit aucune confusion avec des entreprises de commerce ou de réparation automobile limitrophes.

Le bâtiment de contrôle est un espace couvert permettant la réalisation de l'ensemble des opérations de contrôle prévues à l'annexe I du présent arrêté, sans occupation de la voie publique. Il ne dispose d'aucune communication avec des activités liées au commerce ou à la réparation automobile.

Dans le cas particulier où une activité d'expertise automobile agréée est également réalisée dans le bâtiment de contrôle, les moyens spécifiques (autres que ceux définis à la présente annexe) mis à disposition exclusive des experts automobiles sont regroupés sur un emplacement dédié à cette activité, clairement identifié et balisé (exemples : chaînage, etc.).

Le bâtiment de contrôle dispose a minima d'un ensemble de postes de contrôle adaptés au contrôle des véhicules d'une longueur de 7 mètres, d'une hauteur de 3 mètres et d'une largeur de 2,50 mètres.

Des postes de contrôle complémentaires permettant le contrôle de véhicules aux dimensions inférieures peuvent également être installés. Les caractéristiques maximales des véhicules contrôlables sur ces postes sont affichées en amont de chaque poste concerné.

Le bâtiment de contrôle :

- dispose d'un éclairage fixe et/ou mobile adapté au niveau des postes de contrôle, notamment, visuels (identification, pont/fosse, compartiment moteur, ...);
- dispose, si nécessaire, d'un ou plusieurs dispositif(s) permettant le maintien d'une température compatible avec les conditions d'utilisation de chaque appareil.

Le bâtiment offre un espace suffisant (0,80 mètre au minimum) autour des véhicules pour permettre l'examen visuel et l'état de la surface de la zone de contrôle permet le déplacement du personnel en toute sécurité. Les surfaces des postes de contrôle sont planes et horizontales.

L'implantation des locaux est telle que l'accès de l'installation de contrôle est aisé et que le parcage d'au moins deux véhicules par contrôleur susceptible de travailler concomitamment soit prévu.

L'outil informatique équipé du logiciel de contrôle et le dispositif permettant l'impression des procès-verbaux ne sont pas directement accessibles au public.

L'installation de contrôle dispose, pour le stockage de l'ensemble des procès-verbaux vierges d'un coffre-fort fixé ou d'un local fermé et sécurisé.

Les capacités de stockage et d'archivage sont adaptées à l'activité du centre.

F. ESSAIS AVEC DÉCÉLÉROMÈTRE

Dans le cas où les essais de freinage sont réalisés avec un décéléromètre, la zone d'essai comprend :

- une zone de lancement permettant d'atteindre la vitesse exigée ;
- une zone de freinage d'au moins 50 mètres droite, horizontale et à la surface dure et présentant un bon coefficient d'adhérence (béton de ciment ou enrobé bitumineux par exemple).

En dehors des zones privées appartenant à l'installation, l'autorisation des autorités compétentes ou du propriétaire est disponible. Dans tous les cas, les essais sont réalisés en toute sécurité. ».

Art. 30. – L'annexe IV est ainsi modifiée :

1° Le 4.3. est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour assurer le maintien de sa qualification pour le contrôle des véhicules à réservoir de gaz carburant, tel que prévu à l'article 12-1 du présent arrêté, le contrôleur justifie d'un complément de formation d'au moins 2 heures par année civile concernant le contrôle de ces véhicules. ».

2° Les dispositions de l'annexe IV sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Annexe IV

QUALIFICATION DES CONTRÔLEURS ET DES EXPLOITANTS ET EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION ET AUX FORMATEURS

A. AGRÈMENT INITIAL DE CONTRÔLEUR

A.1. Pour être agréé, le candidat justifie d'un certificat de qualification professionnelle (CQP) ou d'un titre professionnel de contrôleur technique de véhicules légers ou répond aux exigences des points A.2 ou A.3 de la présente annexe.

A.2. Qualifications acquises en France

A.2.1. Qualification préalable

Le candidat justifie d'une des qualifications visées ci-dessous :

- un diplôme de niveau IV du ministère de l'éducation nationale (baccalauréat professionnel option « voitures particulières » ou baccalauréat professionnel option « véhicules industriels » ou « véhicules de transport routier ») ou un diplôme équivalent au regard du Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) ;
- un diplôme de niveau III du ministère de l'éducation nationale (diplôme d'expert en automobile ou brevet de technicien supérieur après-vente automobile option « véhicules particuliers » ou brevet de technicien supérieur après-vente automobile option « véhicules industriels ») ou un diplôme équivalent vis-à-vis du Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP).

A.2.2. Formation relative au contrôle technique

Le candidat justifie d'une formation initiale relative au contrôle technique des véhicules légers, réalisée postérieurement à la mise en œuvre des dispositions du point A.2.1 de la présente annexe.

Cette formation est constituée d'une partie théorique en centre de formation d'au minimum 245 heures et d'une partie pratique en centre spécialisé d'au minimum 70 heures.

Les exigences de connaissances et de compétences relatives au contrôle technique des véhicules légers ainsi que les modalités d'évaluation théorique et pratique sont définies dans le référentiel de formation approuvé par le ministre en charge des transports et disponible sur le site internet de l'organisme technique central (OTC).

Durant la formation pratique, le candidat peut assister à des opérations de contrôle dans un centre spécialisé en tant que simple stagiaire.

Pour réaliser des opérations de contrôle technique, le candidat a préalablement acquis le statut de contrôleur stagiaire, en application du référentiel visé ci-dessus.

Ces opérations sont réalisées sous la surveillance effective et permanente d'un contrôleur agréé (maître de stage), seul habilité à signer le procès-verbal de contrôle.

Tout stagiaire présent dans un centre au titre du présent point présente, sur demande des services de l'Etat, sa convention de stage et son justificatif de statut de contrôleur stagiaire.

A.2.3. Formation complémentaire relative au contrôle technique des véhicules équipés d'un réservoir de gaz carburant

Pour réaliser les contrôles techniques des véhicules pour lesquels le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié constitue une des sources d'énergie, le contrôleur justifie de la qualification prévue au A.2.1, de la formation prévue au A.2.2 et d'une formation complémentaire spécifique théorique et pratique d'au minimum 14 heures relative au contrôle technique des véhicules équipés d'un réservoir de gaz carburant.

A.3. Qualification acquise dans un autre Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen

Le candidat justifie d'une formation préalable sanctionnée par un certificat reconnu par l'Etat d'origine ou jugée pleinement valable par un organisme professionnel compétent et d'une expérience de trois années consécutives en tant que contrôleur technique.

A.4. Dans le cas particulier où le candidat dispose des qualifications prévues aux points ci-dessus depuis plus d'un an à la date de la demande d'agrément et ne justifie d'aucune activité de contrôle technique de véhicules légers dans les 12 mois qui précèdent la date de la demande, l'agrément ne peut être délivré qu'après mise en œuvre des dispositions prévues au point C de la présente annexe.

B. MAINTIEN DE LA QUALIFICATION DES CONTRÔLEURS

B.1. Conditions relatives au maintien de qualification

B.1.1. Le contrôleur justifie d'un complément de formation d'au moins 20 heures par année civile. Ce complément de formation comporte un module technique général, d'une durée minimale de 8 heures, dont le référentiel est défini au plus tard le 1^{er} juillet de l'année précédente par le ministre chargé des transports. Dans le cas où le contrôleur réalise une partie du complément de formation par téléformation, celle-ci ne peut excéder 6 heures et est réalisée préalablement aux autres modules.

Les contrôleurs disposant d'une qualification pour le contrôle des véhicules équipés d'un réservoir de gaz carburant justifient par ailleurs d'un complément de formation d'au moins 2 heures par année civile concernant le contrôle de ces véhicules.

B.1.2. Le contrôleur justifie de la réalisation d'au moins 300 contrôles techniques périodiques par année civile. Lorsque l'agrément est accordé en cours d'année, le nombre de contrôles techniques périodiques à réaliser correspondant à cette année est porté à 25 par mois à partir du mois qui suit l'agrément.

B.1.3. Le contrôleur justifie d'un audit favorable portant sur la réalisation d'un contrôle technique périodique au plus tard dans les 12 mois qui suivent la date de son agrément initial puis au moins une fois toutes les deux années civiles et au plus tard au cours du vingt-huitième mois suivant le précédent audit. En cas d'audit défavorable, un nouvel audit est réalisé sous 4 mois sans se substituer à l'audit réglementaire. Si deux audits défavorables se succèdent, le responsable de l'installation à laquelle est rattaché le contrôleur transmet les deux rapports d'audit sous 15 jours à la direction régionale agissant pour le compte du ministre chargé des transports dont il dépend.

B.2. Non-respect des conditions relatives au maintien de qualification

B.2.1. En cas de non-respect au 31 décembre de la disposition prévue au point B.1.1, les dispositions du point C ci-après s'appliquent.

B.2.2. En cas de non-respect au 31 décembre d'une ou des dispositions prévues aux points B.1.2 et B.1.3, la poursuite de l'activité du contrôleur est assujettie :

- à une évaluation satisfaisante des connaissances des dernières évolutions réglementaires ;
- à un examen pratique favorable, portant sur un contrôle technique réalisé dans des conditions identiques à celles d'un contrôle technique réglementaire, sans toutefois que le procès verbal établi à l'issue de ce contrôle ne soit validé.

L'évaluation des connaissances et l'examen pratique sont réalisés par le réseau de rattachement ou un organisme d'audit agréé.

A défaut, les dispositions du point C ci-après sont mises en œuvre.

C. REMISE À NIVEAU

C.1. En l'absence de la formation prévue au B.1.1, le réseau ou la personne physique assurant l'exploitation du centre de contrôle non rattaché s'assure de la remise à niveau, d'une durée minimale de 35 heures, avant le 31 mars de l'année en cours et avant toute reprise d'activité au-delà de cette échéance.

C.2. En l'absence d'activité depuis plus d'un an, le réseau ou la personne physique assurant l'exploitation du centre de contrôle non rattaché s'assure de la remise à niveau avant toute reprise d'activité.

Cette remise à niveau est composée d'une partie théorique, d'une durée minimale de 35 heures si la durée de l'absence d'activité est inférieure à trois ans et d'une durée minimale de 70 heures dans les autres cas et d'une

partie pratique de 35 heures dans un centre de contrôle. La formation de remise à niveau est adaptée aux évolutions réglementaires intervenues au cours de la période d'absence d'activité.

C.3. Dans tous les cas, la remise à niveau ne dispense pas des exigences de formation prévues au point B pour l'année civile en cours. Une traçabilité des dispositions mises en œuvre dans le cadre de la remise à niveau est assurée.

C.4. La reprise d'activité du contrôleur est assujettie :

- à une évaluation satisfaisante des connaissances des dernières évolutions réglementaires ;
- à un examen pratique favorable, portant sur un contrôle technique réalisé dans des conditions identiques à celles d'un contrôle technique réglementaire, sans toutefois que le procès verbal établi à l'issue de ce contrôle ne soit validé.

L'évaluation des connaissances et l'examen pratique sont réalisés par le réseau de rattachement ou par un organisme d'audit agréé.

D. QUALIFICATION DES EXPLOITANTS

D.1. A défaut de la présentation d'une des qualifications prévues au point A de la présente annexe, la personne physique assurant l'exploitation du centre de contrôle (exploitant), désignée à cet effet par le titulaire de l'agrément du centre, justifie d'une formation d'une durée minimale de 35 heures dans un délai maximum de 6 mois à compter de sa désignation.

L'exploitant justifie, par ailleurs, d'une formation de maintien de qualification d'une durée minimale de 14 heures tous les cinq ans.

Pour les exploitants désignés avant le 20 mai 2018, cette formation de maintien de qualification est à réaliser avant le 1^{er} janvier 2022.

Les exigences de connaissances et de compétences d'un exploitant de centre de contrôle technique des véhicules légers ainsi que les modalités d'évaluation théorique sont définies dans le référentiel de formation approuvé par le ministre en charge des transports et disponible sur le site internet de l'OTC.

D.2. Dans le cas du changement de personne physique assurant l'exploitation du centre de contrôle, cette dernière se conforme aux dispositions du paragraphe D.1 dans un délai maximum de 6 mois à compter de sa désignation.

E. EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION

E.1. Les formations visées aux points A à D de la présente annexe sont dispensées par un organisme de formation reconnu par les pouvoirs publics.

A l'issue de la formation, l'organisme de formation délivre une attestation de stage mentionnant :

- les résultats satisfaisants ;
- la référence de l'approbation du programme par le ministre chargé des transports, telle que prévue par le cahier des charges mentionné au paragraphe E.2 de la présente annexe ;
- dans le cas où le contrôleur a réalisé une partie de sa formation en téléformation : la durée de cette téléformation et la date d'achèvement de celle-ci.

E.2. Les formations visées aux points A à D sont approuvées (programme et contenu) par le ministre chargé des transports et ne peuvent être mises en œuvre que par l'organisme ayant sollicité leur approbation.

L'organisme de formation titulaire de l'approbation met en œuvre les prescriptions des référentiels de formation et du cahier des charges définis par le ministre chargé des transports.

Les formations ne peuvent être réalisées que si leurs dates de début et de fin de réalisation sont incluses dans leur période de validité d'approbation.

L'approbation d'un programme peut être retirée par le ministre chargé des transports si les prescriptions ne sont pas respectées.

F. QUALIFICATIONS SPÉCIFIQUES DES FORMATEURS

F.1. Qualification des formateurs délivrant les formations pour le contrôle technique des véhicules équipés d'un réservoir de gaz carburant

Pour délivrer des formations sur le contrôle technique des véhicules équipés d'un réservoir de gaz carburant, le formateur dispose d'une attestation de capacité délivrée par un organisme agréé par la Confédération française pour les essais non destructifs (COFREND), à l'issue d'une formation de 35 heures ayant donné lieu à une évaluation satisfaisante.

Le formateur est en mesure de présenter son attestation de capacité sur demande des services de l'Etat.

F.2. Qualification des formateurs délivrant des formations pour le contrôle technique des véhicules électriques ou hybrides

Pour délivrer des formations sur le contrôle technique des véhicules électriques ou hybrides, le formateur dispose d'une attestation de capacité délivrée par l'Union Technique de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle (UTAC.), autodrome de Linas-Montlhéry, 91310 Linas-Montlhéry, à l'issue d'une formation théorique et pratique

traitant de la sécurité électrique, de la technologie et des modalités de contrôle, d'au minimum 10 heures, ayant donné lieu à une évaluation satisfaisante.

Le formateur est en mesure de présenter son attestation de capacité sur demande des services de l'Etat. ».

Art. 31. – L'annexe V est ainsi modifiée :

1° Au 1.1, les mots : « NF EN ISO/CEI 17020 : 2005 » sont remplacés par les mots : « NF EN ISO/CEI 17020 : 2012 » ;

2° Au 1.2, les mots : « formation spécifique » sont remplacés par le mot : « qualification » et le chiffre : « 7 » est remplacé par la lettre : « D » ;

3° Au 1.3, le chiffre : « 2 » est remplacé par la lettre : « D » ;

4° Au 3.1, les mots « de l'entretien » sont remplacés par les mots : « des opérations d'installation, d'étalonnage, de maintenance et d'entretien » et après les mots : « chaque installation » est inséré le mot : « de » ;

5° Le 3.2. est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « mesure ainsi que des méthodes d'essai alternatives en l'attente de la remise en état ou du remplacement. » sont remplacés par les mots : « mesure. Elles prévoient également les méthodes d'essais alternatives éventuellement mises en œuvre, en l'attente de la remise en état ou du remplacement, conformément à l'instruction technique correspondante définie par l'organisme technique central et approuvée par le ministre chargé des transports. » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « de vérification de maintenance et d'étalonnage » sont remplacés par les mots : « d'installation, d'étalonnage, de maintenance et d'entretien » ;

6° Au 4.1, les mots : « est conservée » sont remplacés par les mots : « ou un duplicata signé par le contrôleur est conservé » ;

7° Au 4.2, les mots : « observations faites » sont remplacés par les mots : « les défaillances détectées » ;

8° Au 5, le mot « effectué » est remplacé par le mot : « effectués » ;

9° Au 5.3, les mots : « à la visite » sont remplacés par les mots : « au contrôle » ;

10° Au 6.1.3, les mots : « visites et contre-visites effectuées » sont remplacés par les mots : « différents types de contrôles effectués » ;

11° Au 6.1.4, les mots : « visites initiales » sont remplacés par les mots : « contrôles périodiques » et le mot : « totaux » est supprimé ;

12° Après le 6.1.4, il est inséré un 6.1.5 ainsi rédigé :

« 6.1.5. Un document mentionnant la prise de connaissance par l'exploitant et les contrôleurs des indicateurs fournis par l'OTC. » ;

13° Le 6.1.5 devient le 6.1.6 ;

14° Au 7.2, le mot : « points » est remplacé par le mot : « articles » ;

15° Les points 8, 8.1, 8.2 et 8.3 sont abrogés ;

16° L'appendice 1 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, les mots : « ci-dessous (1) » sont remplacés par les mots : « disponible sur le site internet de l'organisme technique central » ;

b) Le quatrième alinéa est supprimé.

Art. 32. – L'annexe VI est ainsi modifiée :

1° Au 1.2, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cas où la qualité des contrôles réalisés dans un des centres de contrôle qui lui sont rattachés est insuffisante, le réseau met en œuvre la procédure mentionnée au point 5 du paragraphe I du chapitre V de l'annexe VII du présent arrêté. » ;

2° Au 1.4, les mots : « Le bilan des visites techniques effectuées » sont remplacés par les mots : « Le bilan des contrôles techniques effectués » ;

3° Au 2.2, les mots : « ISO 9001-2000 et NF EN ISO/CEI 17020 : 2005 » sont remplacés par les mots : « ISO 9001 : 2008 ou ISO 9001 : 2015 et NF EN ISO/CEI 17020 : 2012 » ;

4° Au 2.4.6, les mots : « Entretien et maintenance » sont remplacés par les mots : « Gestion, entretien et maintenance » et le mot : « mécanique » est supprimé ;

5° Au 2.4.10, les mots : « des liasses » sont supprimés ;

6° Les points 2.4.15, 2.6 et 2.7 sont abrogés ;

7° Au 3.2.2, les mots : « les visites et » sont supprimés et les mots : « défauts relevés » sont remplacés par les mots : « défaillances constatées ».

Art. 33. – L'annexe VII est ainsi modifiée :

I. Le chapitre I est ainsi modifié :

1° Le 3 du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3. La copie d'un document, en cours de validité, permettant de justifier de l'identité du contrôleur ; » ;

2° Au 4 du I, les mots : « annexe s'il » sont remplacés par les mots : « annexe. S'il » ;

3° Au 3.1.2 du III, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cas où un nouvel agrément est sollicité suite à l'annulation d'un agrément précédent, l'ensemble des conditions d'agrément et de maintien d'agrément sont remplies. » ;

4° Au 3.2 du III, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'agrément ne peut être réattribué qu'après correction des anomalies ayant entraîné la suspension ou le retrait d'agrément. » ;

II. Le chapitre II est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

a) Le 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2. Un justificatif relatif à l'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre du commerce et des sociétés datant de moins de trois mois ; » ;

b) Le a du 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) Une description de l'organisation et des moyens matériels, suivant le modèle de l'appendice 6 de la présente annexe ainsi que la liste des contrôleurs rattachés ; » ;

c) Après le a du 5, sont insérés les b et c ainsi rédigés :

« b) Un plan de situation permettant d'identifier l'emprise immobilière et la zone de contrôle par rapport à l'environnement ;

c) Un plan de masse à l'échelle 1/100^e faisant apparaître l'ensemble des surfaces couvertes et indiquant l'emplacement des matériels de contrôle ; » ;

d) Le b du 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« d) L'engagement du demandeur, suivant le modèle de l'appendice 4 de la présente annexe. » ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) Les mots : « 3.1.4. Le changement de localisation du centre » sont supprimés ;

b) Les mots : « de notification » sont remplacés par les mots : « d'annulation » ;

c) Les mots : « un mois » sont remplacés par les mots : « deux mois » ;

d) Les mots : « Dans le cas d'un changement de localisation, tel que prévu au point 3.1.4 ci-dessus, le titulaire de l'agrément doit déposer sa demande au minimum un mois avant la date de changement de localisation mentionnée sur la demande d'agrément. » sont supprimés ;

e) Les mots : « l'attestation d'audit du réseau favorable » sont remplacés par les mots : « le rapport d'audit favorable du réseau » ;

f) Après les mots : « suite aux travaux effectués » sont ajoutés les mots : « dans un délai maximal de deux mois après les modifications. Si le préfet considère que les modifications apportées ne permettent plus de respecter les dispositions du présent arrêté, l'agrément du centre peut être suspendu ou retiré conformément aux dispositions de l'article 17-1 du présent arrêté. » ;

g) Il est ajouté un 3.4 ainsi rédigé :

« 3.4. La description de l'organisation et des moyens matériels ainsi que la liste des contrôleurs rattachés prévues au a du 5 du I du présent chapitre sont tenues à jour et mises à disposition des services de l'Etat. » ;

III. Le chapitre III est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

a) Le 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2. Un justificatif relatif à l'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre du commerce et des sociétés datant de moins de trois mois : » ;

b) Au 3, après le mot : « initial » est ajouté le mot : « favorable » ;

c) Au 4, après le mot : « annexe » sont ajoutés les mots : « (avis directement demandé par le préfet à l'Organisme technique central à réception du dossier de demande d'agrément) » ;

d) Le a du 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) Une description de l'organisation et des moyens matériels, suivant le modèle de l'appendice 6 de la présente annexe ainsi que la liste des contrôleurs rattachés ; » ;

e) Après le a du 5, sont insérés les b et c ainsi rédigés :

« b) Un plan de situation permettant d'identifier l'emprise immobilière et la zone de contrôle par rapport à l'environnement ;

c) Un plan de masse à l'échelle 1/100^e faisant apparaître l'ensemble des surfaces couvertes et indiquant l'emplacement des matériels de contrôle ; » ;

d) Le b du 5 devient le d du 5, le c du 5 devient le e du 5 et le d du 5 devient le f du 5 ;

e) Au c) du 5, le mot : « Entretien » est remplacé par les mots : « Gestion, entretien » et les mots : « mécanique » et « des liasses » sont supprimés ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) Les mots : « un mois » sont remplacés par les mots : « deux mois » ;

b) Le dixième alinéa est supprimé ;

c) Les treizième, quatorzième, quinzième, seizième, dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 3.3. Le titulaire de l'agrément du centre de contrôle ou le réseau doivent signaler à la préfecture les modifications suivantes :

3.3.1. Modification du plan des installations par rapport au descriptif figurant dans le dossier d'agrément, dans un délai maximal de 2 mois après les modifications. Dans ce cas, le titulaire de l'agrément du centre transmet également le rapport d'audit favorable établi par un organisme agréé suite aux travaux effectués. Si le préfet considère que les modifications apportées ne permettent plus de respecter les dispositions du présent arrêté, l'agrément du centre peut être suspendu ou retiré conformément aux dispositions de l'article 17-1 du présent arrêté.

3.3.2. Pour une personne morale, changement de la dénomination sociale ou de sa forme juridique, sans changement du numéro de registre du commerce et des sociétés. Dans ce cas, le titulaire de l'agrément du centre transmet un justificatif d'existence légal à jour. Le préfet notifie au titulaire de l'agrément la prise en compte de la modification d'agrément.

3.3.3. Pour une personne morale, changement du représentant légal. Dans ce, le titulaire de l'agrément du centre transmet un justificatif d'existence légal à jour.

3.3.4. Changement du système qualité ou du logiciel informatique. Dans ce cas, le titulaire de l'agrément du centre transmet également le rapport d'audit favorable établi par un organisme agréé suite aux changements effectués. » ;

d) Il est ajouté un alinéa, ainsi rédigé :

« 3.4. La description de l'organisation et des moyens matériels ainsi que la liste des contrôleurs rattachés prévues au a du 5 du I du présent chapitre sont tenues à jour et mises à disposition des services de l'Etat. » ;

IV. Le chapitre IV est abrogé ;

V. Au chapitre V, le dernier alinéa est supprimé.

VI. L'appendice 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« APPENDICE 4

AGRÈMENT DES INSTALLATIONS DE CONTRÔLE DE VÉHICULES LEGERS

Déclaration sur l'honneur

Je soussigné, (Nom et Prénom de la personne physique ou du représentant légal de la personne morale)

Demandant l'agrément des installations de contrôle (adresse du centre)

déclare sur l'honneur que les renseignements contenus dans le dossier de demande d'agrément pour les installations de contrôle situées à (localisation des installations) sont conformes à la réalité.

Je m'engage :

- (pour les centres rattachés à un réseau) à informer dans les plus brefs délais, le préfet de toute modification significative des renseignements concernant les points visés au paragraphe III du chapitre II de l'annexe VII de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;
- (pour les centres non rattachés à un réseau) à me conformer, en ce qui concerne les modifications apportées au dossier d'agrément, aux prescriptions définies au paragraphe III du chapitre III de l'annexe VII de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;
- (pour les centres non rattachés à un réseau), à signer avec l'organisme technique central, la convention d'assistance technique prévue au point d de l'article 29 de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;
- à établir tous les documents se rapportant à mon activité prescrits par le ministre chargé des transports et à faciliter la mission des agents désignés par celui-ci pour effectuer la surveillance du bon fonctionnement des centres de contrôle.

Je déclare (pour les centres non rattachés à un réseau) :

- que le centre de contrôle est conforme aux exigences spécifiées à l'annexe III de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, et m'engage à respecter l'ensemble des exigences qui y sont mentionnées ;
- avoir pris connaissance du protocole informatique établi avec l'organisme technique central conformément à l'article 29 de l'arrêté précité. Je m'engage à le mettre en œuvre et à suivre ses évolutions.

A, le

Signature et cachet
(pour les personnes morales, qualité du signataire) »

VII. L'appendice 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« APPENDICE 6

AGRÉMENT D'UN CENTRE DE CONTRÔLE

Description de l'organisation et des moyens matériels

Renseignements généraux

Nom ou raison sociale du demandeur de l'agrément :

Enseigne commerciale :

Adresse :

Localisation de l'installation de contrôle :

Numéro de téléphone :

Nom du réseau de rattachement (s'il y a lieu) :

Bâtiments

Surface des zones couvertes :

Surface des zones de contrôle :

Surface des bureaux :

Surface de la salle d'attente :

Nombre de places de stationnement :

Hauteur disponible au niveau du pont élévateur et/ou de la fosse :

Equipements

Pour tous les équipements indiqués aux points A et C de l'annexe III de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes et présents dans le centre (y compris optionnels), indiquer la marque, le type, le cahier des charges auquel il est conforme, le numéro de série et la date d'installation.

Informatique

Matériels :

Logiciels :

Indiquer la marque et le type des principaux matériels et logiciels utilisés (saisie des informations, archivage et traitement local, transmission des informations).

Personnel

Indiquer l'organisation générale du centre en précisant les fonctions et le nombre de personnes impliquées, (direction, contrôle, administration...):

Activité antérieure

Si l'installation était déjà en activité avant sa demande d'agrément, indiquer :

– la date de mise en service :

– le numéro et la date du dernier agrément obtenu :

– le nombre de visites réalisées par an au cours des trois dernières années :

Observations éventuelles

Date, signature et cachet » ;

Fait à , le Signature.....

Visa du nouveau centre de rattachement agréé sous le n° S | | | | | | | | | | | | | | | |

Titulaire de l'agrément du centre :

Date de rattachement du contrôleur au centre :

Raison sociale :

Adresse :

Date : Cachet et signature :

Visa du réseau agréé de rattachement éventuel :

Nom du réseau :

Représentant du réseau (nom, prénom et qualité) :

Date : Cachet et signature :

Art. 34. – L'annexe VIII est ainsi modifiée :

1° La partie A est ainsi modifiée :

- a) Le mot : « visa » est remplacé par le mot : « contrôle » ;
- b) Les mots : « A. Véhicules de dépannage » sont remplacés par les mots : « 10. Véhicules de dépannage » ;
- c) Les mots : « B. Véhicules utilisés pour les transports sanitaires terrestres » sont remplacés par les mots : « 11. Véhicules utilisés pour les transports sanitaires terrestres » ;
- d) Les mots : « C. Véhicules utilisés pour l'enseignement de la conduite » sont remplacés par les mots : « 12. Véhicules utilisés pour l'enseignement de la conduite » ;
- e) Les mots « Carte orange (en l'absence de la mention véhicule-école sur le certificat d'immatriculation) » sont remplacés par le mot « Néant » ;
- f) Les mots : « D. Taxis et voitures de tourisme avec chauffeur » sont remplacés par les mots : « 13. Taxis et voitures de transport avec chauffeur » ;
- g) Les mots : « Articles L. 231-1 à L. 231-3 et R. 231-1 à R. 231-6 du code du tourisme Arrêté préfectoral » sont remplacés par les mots : « Articles L. 3122-1 et suivants et articles R. 3122-1 à R. 3122-15 du code des transports » ;
- h) Les mots : « E. Véhicule de moins de dix places, conducteur compris, affecté au transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « Véhicules de moins de dix places, conducteur compris, affectés au transport public de personnes » ;
- i) Les mots : « de la visite » et « de la dernière visite » sont remplacés respectivement par les mots : « du contrôle » et « du dernier contrôle » ;

2° La partie C est abrogée.

Art. 35. – Sont également prévues à titre transitoire les dispositions suivantes :

- lorsque la contre-visite prévue à l'article 7 de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé fait suite à un contrôle réalisé avant le 20 mai 2018 et qu'elle est effectuée à compter du 20 mai 2018, cette contre-visite porte sur les points de contrôle prévus au point D de l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé, dans sa version en vigueur à la date de réalisation de la contre-visite ;
- lorsque la contre-visite complémentaire prévue à l'article 7-1 de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est réalisée suite à un contrôle complémentaire réalisé avant le 20 mai 2018 et qu'elle est effectuée à compter du 20 mai 2018, cette contre-visite complémentaire porte sur le contrôle de l'identification du véhicule et les contrôles prévus à l'ensemble de points de contrôle 8.2 et aux points de contrôle 6.1.2 et 6.1.3. de l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé, dans sa version en vigueur à la date de réalisation de la contre-visite ;
- lorsque dans le cadre de la formation de maintien de qualification prévue au point 4.1 de l'annexe IV de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé, un complément de formation est prévu par téléformation et que la formation est réalisée sur deux périodes distinctes en présentiel, le complément par téléformation peut être suivi, en 2017, entre les deux périodes en présentiel ;
- toute personne justifiant d'une formation initiale suivie en 2017, dans une version ne comprenant pas les modules relatifs à l'ensemble de la réglementation applicable à compter du 20 mai 2018, suit également, avant le 30 avril 2018, une formation comprenant les éléments figurant dans le référentiel relatif à la formation de maintien de qualification pour 2017, prévu au 4 de l'annexe IV de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé ;
- les dispositions de l'article 28 du présent arrêté peuvent être appliquées, par anticipation, à compter du 1^{er} juillet 2017.

Art. 36. – 1° Les articles 12-2, 19, 19-1, 19-2, 32-2 et 32-3 de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé sont abrogés ;
2° Les articles 2-1, 6-1, 9-1, 10-1 et 11-1 de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé sont abrogés le 20 mai 2018.

Art. 37. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à partir du 20 mai 2018 à l'exception des dispositions des articles 3, 4, 8 et 35, du 1° de l'article 6, du g du 1° de l'article 34 et du 1° de l'article 36 qui entrent en vigueur au lendemain de la publication du présent arrêté, des dispositions des articles 14, 17, 18, 19, 21 à 25, 32,

33, du 1° et du 2° de l'article 27 et des 1°, 4°, 5°, 8°, 12°, 13°, 14°, 15° et 16° de l'article 31 qui entrent en vigueur trois mois après la date de publication du présent arrêté et du 1° de l'article 30 qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Art. 38. – Le directeur général de l'énergie et du climat est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 mars 2017.

Pour la ministre et par délégation :
*La chef du bureau de l'animation
du contrôle technique déconcentré,*
C. BIETH