



Service public fédéral
Mobilité et Transports
Mobilité et Sécurité routière

Direction générale Transport routier et Sécurité routière
Service Réglementation véhicules
City Atrium - Rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles

Votre contact
Tél. : 00 32 (0)2 277 31 11
Fax : 00 32 (0)2 277 40 23

Instruction N°V3/43.12/2014-03
Procédure pour le contrôle des ancêtres à plaque d'immatriculation spécifique

1. BASE LEGALE

Arrêté royal du 17 juin 2013 (MB 26 juin 2013) modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

2. GENERALITES

2.1. Demande d'immatriculation

Le contrôle de ces véhicules est un contrôle partiel sur base des points repris dans l'annexe 1 de cette instruction, qui est effectué lors de chaque changement de propriétaire ou à la demande d'un agent qualifié. Lorsque le véhicule satisfait à la procédure suivante et qu'aucune déféctuosité (codes 1, 2 ou 3) n'a été constatée, la « Demande d'immatriculation » peut être validée. La mention « Ancêtre uniquement » sera apportée sur la vignette de demande d'immatriculation.

2.2. Véhicules concernés

Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et qui ne peuvent pas être utilisés aux fins suivantes :

- usage commercial et professionnel,
- déplacements domicile-travail et domicile-école,
- transports rémunérés et transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes,
- usage comme machine ou outil ainsi que pour des missions d'intervention.

Pour les véhicules à chenilles, l'usage est limité aux :

- manifestations d'ancêtres,
- essais réalisés dans un rayon de 3 km du lieu d'entreposage du véhicule.

Les véhicules de la catégorie 1 destinés à la compétition (admis en circulation libre) mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans sont soumis à ce contrôle. Les véhicules de la catégorie 2 destinés à la compétition (interdit à la circulation normale) sont exclus de ce contrôle.

3. PROCEDURE

Les points à contrôler sont repris dans l'annexe 1 de cette instruction.

Toutefois aucun véhicule ne peut-être utilisé sur la voie publique s'il n'est, en ce qui concerne son entretien et son fonctionnement, dans un état qui ne met pas en danger la sécurité routière.

3.1. Numéro de châssis

S'il s'agit d'un véhicule importé, le propriétaire doit se présenter dans une des stations d'inspection automobiles compétente pour les procédures de conformité véhicules importés, qui contrôlera le n° de châssis par rapport aux documents étrangers présentés.

S'il s'agit d'un véhicule belge, un contrôle du numéro de châssis sur le véhicule et sur les documents relatifs au véhicule (certificat d'immatriculation) sera effectué.

Dans le cas où le numéro de châssis manque ou est illisible pour les véhicules mis en service à partir du 15 juin 1968,, une attestation du mandataire du constructeur du véhicule doit être présentée, ou si celui-ci n'existe plus, l'accord du SPF est requis pour les véhicules mis en service à partir du 15 juin 1968. Pour les véhicules mis en service avant le 15 juin 1968, le numéro de châssis doit également être présent mais l'attestation du mandataire du constructeur ou accord du SPF ne sont pas nécessaires.

En cas de doute sur l'authenticité des documents présentés, ou lorsque le véhicule ne correspond pas aux documents, un rapport explicatif sera envoyé au Service Public Fédéral à l'adresse mail suivante : info@mobilite.fgov.be avec comme sujet : « oldtimer ». Dans ce cas, le sceau du contrôle ne pourra être apposé sur la demande d'immatriculation qu'après l'accord du Service Public Fédéral.

3.2. Certificat de controle

Il comportera la mention « Ceci ne constitue pas un contrôle technique car l'état du véhicule n'a pas été vérifié ».

3.3. Contrôle du dispositif de remorquage

La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.

L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière à ce que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité doit pouvoir être mise en place uniquement lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière à ce que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.

Sur base des données du PVA (si disponible) , de la plaquette d'identification ou de la documentation du véhicule, la masse maximale autorisée du train de même que la masse maximale autorisée tractable (avec ou sans frein) sera complétée sur le certificat d'immatriculation.

Si les informations précitées manquent, seule une masse maximale autorisée tractable sera attribuée pour une remorque non freinée. Ce qui correspond à la moitié de la masse en ordre de marche du véhicule tracteur auquel on ajoute 75 kg.

Pour des véhicules, déjà immatriculés sous une plaque d'immatriculation spécifique ancêtres, la masse maximale autorisée du train, ainsi que la masse maximale autorisée

tractable (sans et avec frein) pourront être remplies sur le certificat d'immatriculation lors d'un contrôle administratif.

Dans tous les cas l'usage "Ancêtre" sera attribué.

3.4. Contrôle après accident

Les véhicules munis d'une plaque spécifique ancêtre ne sont pas soumis au contrôle après accident. Mais les véhicules détériorés pour quelque cause que ce soit, ne peuvent être remis en service, que s'ils offrent toutes les garanties de sécurité pour la circulation et pour les autres usagers de la voie publique.

Les véhicules munis d'une plaque spécifique ancêtre ne sont pas soumis au contrôle après accident. Ces véhicules ne seront donc pas désignés. Si ces véhicules sont (éventuellement) inscrits (plus tard) pour usage normal, un contrôle après accident sera effectué. Si les données de géométrie des roues ne sont pas disponibles, les mesures seront transmises au GOCA pour évaluation. Pour le châssis, une mesure en symétrie sera effectuée en cas de manque de données.

3.5. Déclaration ancêtre

Suite à l'instauration d'une plaque d'immatriculation de format européen en Belgique, la "déclaration ancêtre" n'était plus requise (l'usage a en effet été adapté).

Par conséquent, cette déclaration NE DOIT PLUS être délivrée - remplie - exigée.

3.6. Véhicule d'intervention de plus de 25 ans

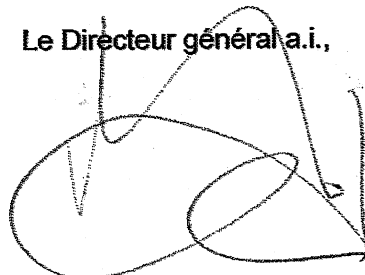
Les anciens véhicules d'intervention peuvent être présentés en station de contrôle technique avec leurs équipements et couleur du véhicule identique à l'origine (ex : véhicules d'incendie, ambulances, véhicules de la protection civile les véhicules des anciennes polices communales; véhicules de l'ancienne gendarmerie). Ces véhicules ne peuvent en aucun cas être refusés pour la signalisation sonore et lumineuse (gyrophares, sirènes, ...), les marquages spécifiques (pompiers, police, gendarmerie) ou encore la couleur du véhicule.

Cette instruction est d'application à partir du 1 avril 2014.

La présente instruction annule et remplace l'instruction n° V3/43.12/99-06/Rév.1

POUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT :

Le Directeur général a.i.,



Martine INDOT

Annexe 1 : points à contrôler

La présente annexe spécifie les systèmes et composants de véhicules à contrôler ; elle expose en détail les méthodes de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable pour l'usage sous plaque d'immatriculation spécifique ancêtre.

Le contrôle porte au moins sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé.

Le contrôle doit être effectué à l'aide des techniques et des équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

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

Lorsque la méthode d'inspection spécifiée est dite « visuelle », cela signifie que le contrôleur doit, le cas échéant, non seulement regarder les éléments en question, mais aussi les manipuler, analyser le bruit produit, ou recourir à toute autre méthode de contrôle appropriée, sans utiliser d'appareils.

Exigences minimales de contrôle

Les points qui doivent entrer en ligne de compte lors des contrôles, les normes minimales et les méthodes appliquées sont énumérés ci-dessous. Les motifs de refus sont des exemples de défauts qui peuvent être constatés.

Rubrique	Méthode	Motifs de refus
0. IDENTIFICATION DU VEHICULE		
0.1. Plaque d'immatriculation	Contrôle visuel	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. b) Caractère manquant ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux données enregistrées ¹ .
0.2. Identification du véhicule / châssis / numéro de série	Contrôle visuel	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux données enregistrées. d) Attestation de refraappe du n° de châssis manque ou ne correspond pas (uniquement

		pour véhicule mis en service à partir du 15 juin 1968).
1. EQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. Etat mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Eléments de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pas bien fixé avec les fixations et verrouillage adéquats b) Endommagé par la corrosion c) Défectueux, déchiré ou cassé d) Fuite interne ou externe
1.1.2. Dispositif de freinage assisté / correcteur de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inefficace
1.1.3. Surface et course de la pédale de freinage	Véhicule mis en service à partir du 15 juin 1968 : contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Surface lisse b) Course anormale
1.1.4. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Conduites ou raccords non étanches. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées. e) Conduites souples remplacent conduites rigides
1.1.5. Flexibles des freins	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Les conduites de freins type aviation seront acceptées pour autant que toutes les conduites sont changées</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts. c) Flexibles ou raccords non étanches. d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression. e) Flexibles poreux. f) les conduites ne sont pas identique
1.1.6. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé. b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.). c) Tambour ou disque manquant. d) Flasque mal fixé.
1.1.7. Câbles de freins, timonerie, transmission	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Câbles endommagés, flambage. b) Usure ou corrosion excessive d'un composant.

		<ul style="list-style-type: none"> c) Câble ou articulation ou transmission mal fixé. d) Guide de câble défectueux. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie.
1.1.8. Garnitures et plaquettes de freins	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.). c) Garniture ou plaquette manquante.
1.1.9. Cylindres de frein	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	Cache-poussière manquant ou excessivement endommagé
1.2. Performances du freinage de service		
1.2.1. Performances (déséquilibre)	<p>Les véhicules mis en service avant 1926 peuvent être présentés au contrôle technique sur une remorque ou sur un camion, sans pour autant devoir être soumis à des tests. Le propriétaire du véhicule concerné doit uniquement montrer la présence d'un système de freinage.</p> <p>Véhicule mis en service à partir du 01/01/1926 : commander graduellement le frein jusqu'à atteindre la puissance maximale lors d'un test à l'aide d'un décéléromètre.</p> <p>Véhicule mis en service à partir du 15 juin 1968 : commander graduellement le frein jusqu'à atteindre la puissance maximale lors d'un test sur un freinomètre statique.</p> <p>Remarque : si pour des raisons techniques, un freinomètre ne peut pas être utilisé, effectuer un essai à l'aide d'un décéléromètre qui indique et enregistre.</p>	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.

<p>1.2.2. Efficacité</p>	<p>Les véhicules mis en service avant 1926 peuvent être présentés au contrôle technique sur une remorque ou sur un camion, sans pour autant devoir être soumis à des tests. Le propriétaire du véhicule concerné doit uniquement montrer la présence d'un système de freinage.</p> <p>Véhicule mis en service à partir du 01/01/1926 : test à l'aide d'un décéléromètre.</p> <p>Véhicule mis en service à partir du 15 juin 1968 : test à l'aide d'un freinomètre statique.</p> <p>Remarque : si pour des raisons techniques, un freinomètre ne peut pas être utilisé, effectuer un essai à l'aide d'un décéléromètre qui indique et enregistre.</p>	<p>Freins ne fonctionnent pas</p>
<p>1.3. Performances du frein de stationnement</p>		
<p>1.3.1. Performances (déséquilibre)</p>	<p>Véhicule mis en circulation à partir du 15 juin 1968 : actionner le frein lors d'un essai sur un freinomètre statique.</p> <p>Remarque : si pour des raisons techniques, un freinomètre ne peut pas être utilisé, effectuer un essai à l'aide d'un décéléromètre qui indique et enregistre.</p>	<p>Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.</p>
<p>2. DIRECTION</p>		
<p>2.1. État mécanique</p>		
<p>2.1.1. État de la direction</p>	<p>Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Résistance anormale. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. c) Usure excessive de l'axe de secteur. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. e) Manque d'étanchéité.
<p>2.1.2. Fixation du boîtier de direction</p>	<p>Le véhicule étant placé au-dessus</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation du boîtier de direction.

	<p>d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. c) Boulons de fixation manquants ou endommagés. d) Boîtier de direction endommagé.
2.1.3. État de la timonerie de direction	<p>Véhicule mis en service avant le 15 juin 1968 : Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, pour constater le jeu de la roue. Contrôle visuel pour vérifier si les composants de la direction ne présentent pas d'usure, des fissures ou de problèmes de sécurité.</p> <p>Véhicule mis en service à partir du 15 juin 1968 : Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté.</p> <p>Contrôle visuel pour vérifier si les composants de la direction ne présentent pas d'usure, des fissures ou de problèmes de sécurité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. b) Usure excessive des articulations. c) Endommagement ou déformation d'un élément. d) Absence de dispositifs d'anti-desserrage. e) Réparation ou modification inadéquate. f) Cache-poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	<p>Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre un autre élément. b) Butées de braquage inopérantes ou manquantes.

	(direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique du réservoir (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite de liquide. b) Niveau de liquide insuffisant. c) Mécanisme inopérant. d) Mécanisme endommagé ou mal fixé. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. f) Réparation ou modification inadéquate. g) Endommagement ou corrosion excessive des conduites ou des flexibles.
2.2. Volant et colonne		
2.2.1. État du volant / guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant/guidon à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	<ul style="list-style-type: none"> a) Le mouvement relatif entre le volant/guidon et la colonne dénote une mauvaise fixation. b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant/guidon. c) Endommagement ou mauvaise fixation du moyeu ou éléments constitutifs du volant.
2.2.2. Colonne de direction et composants	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant/guidon de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des accouplements élastiques ou des joints universels.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut. b) Mouvement radial excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne. c) Accouplement élastique détérioré. d) Mauvaise fixation. e) Réparation ou modification inadéquate.
2.2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues	Jeu excessif dans la direction

	droites, tourner légèrement le volant/guidon dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	
2.2.4. Accouplement couronne à billes de l'essieu directeur de remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	<ul style="list-style-type: none"> a) Élément fissuré ou endommagé. b) Jeu excessif. c) Mauvaise fixation.
3. VISIBILITÉ		
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Vitre ou panneau transparent fissuré ou opacifié. b) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
3.3. Rétroviseurs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel : annexe 16 de la NS-043-01-2010 (Instruction N° V3/43.12/2009-05/2011-Rév.2)	<ul style="list-style-type: none"> a) Véhicule non pourvu d'un rétroviseur extérieur gauche et d'un rétroviseur intérieur. b) Le véhicule doit être pourvu d'un rétroviseur extérieur à droite si le conducteur ne peut pas voir convenablement, à l'aide du rétroviseur intérieur, la portion de route située à l'arrière du véhicule. c) Si le rétroviseur intérieur ne permet pas de voir à l'arrière du véhicule, celui-ci ne doit pas être présent. d) Rétroviseur ou appareil défectueux, endommagé ou mal fixé.
3.4. Essuie-glace sur véhicule avec vitrage avant	Si présent d'origine, contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au minimum une vitesse).	<ul style="list-style-type: none"> a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectueuse.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1. Phares	Appliquer la convention des couleurs reprise dans le tableau des annexes 6 et 8 de l'art. 28	

4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. b) Mauvaise fixation du feu. c) Produit sur la glace ou source lumineuse qui modifie sensiblement l'intensité lumineuse ou qui change la couleur du phare. d) Manquant (si présent d'origine). e) Couleur
4.1.2. Réglage	Pour les véhicules mis en service à partir du 15 juin 1968 : Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou si cela n'est pas possible avec un dispositif d'orientation des phares, à l'aide d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif de commande.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. d) Produit sur la glace ou source lumineuse qui modifie sensiblement l'intensité lumineuse ou qui change la couleur du phare e) Manquant (si présent d'origine). f) couleur
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif de commande.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. d) Produit sur la glace ou source lumineuse qui modifie sensiblement l'intensité

		lumineuse ou qui change la couleur du phare. e) Manquant (si présent d'origine). f) couleur g) intensité lumineuse trop faible p/r aux feux de position AR
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif de commande.
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. d) Produit sur la glace ou source lumineuse qui modifie sensiblement l'intensité lumineuse ou qui change la couleur du phare. e) Manquant (si présent d'origine). f) couleur
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif de commande.
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. d) Manquant (si présent d'origine). e) couleur
4.5.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du dispositif de commande.
4.6. Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. d) Manquant (si présent d'origine). e) couleur
4.7. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		

4.7.1. État	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) élément réfléchissant défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptré. c) Manquant (si présent d'origine). d) couleur
4.8. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation du câblage. b) Câblage détérioré. c) Isolation endommagée ou détériorée.
4.9. Batterie(s)	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation. b) Manque d'étanchéité. c) Coupe-circuit défectueux (si exigé). d) Fusibles défectueux (si exigés). e) Ventilation inadéquate (si exigée).
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Essieu endommagé ou déformé. b) Mauvaise fixation de l'essieu au véhicule. c) Corrosion excessive affectant la solidité des essieux.
5.1.2. Axes de fusée, roulement d'axe de fusée et rotules	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fusée d'essieu endommagée. b) Usure excessive de la axe de fusée et/ou des roulements. c) Axes de fusée, roulement d'axe de fusée et rotules, ainsi que les autres pivots d'un système de suspension des roues ne peuvent pas présenter de jeu excessif.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu excessif dans un roulement de roue. b) Roulement de roue trop serré, bloqué.
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. b) Moyeu usé ou endommagé.
5.2.2. Roues (jantes)	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur	<ul style="list-style-type: none"> a) Endommagée ou défaut de soudure. b) Mauvais placement des frettes de jante (flasque de jante).

	un pont élévateur.	<p>c) Roue gravement déformée ou usée.</p> <p>d) Taille ou type de roue nuisant à la sécurité routière.</p>
5.2.3. Pneumatiques	<p>Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.</p> <p>Contrôle de l'indice de vitesse et de l'indice de charge par rapport aux données du PVA (si disponible).</p> <p>Si les données PVA ne sont pas disponibles ou les pneus ne sont pas en conformité avec PVA, créer 2 cachets : 1 pour l'indice de charge (max ... kg pour l'essieu 1 + max ... kg pour l'essieu 2) et 1 pour l'indice de vitesse (pneu muni de l'indice de vitesse X = ... km/h).</p>	<p>a) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p> <p>b) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.</p> <p>c) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</p> <p>d) pneumatique frotte contre une pièce</p> <p>e) pneu dépasse de la carrosserie</p> <p>f) le profil de la structure du pneu au niveau de la bande de roulement doit être de 1,6 mm au moins à l'exception des indicateurs d'usure</p>
5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	<p>Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. En cas de doute, un essai sur route est effectué.</p> <p>Ces véhicules ne sont pas soumis au contrôle de la géométrie des roues.</p> <p>Le surbaissement est autorisé.</p> <p>Les principes de base restent d'application.</p> <p>Exigences supplémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun rapport de validation ou attestation de montage ne devront être présentés. • Garde au sol minimale 11 cm avec une tolérance de -2 cm • La symétrie dans le 	<p>a) Système de suspension fonctionne mal.</p> <p>b) Fixation défectueuse des ressorts au châssis ou à l'essieu.</p> <p>c) Un élément de ressort est endommagé ou cassé.</p> <p>d) Ressort manquant.</p> <p>e) le véhicule avec le conducteur présent à son bord n'a pas une garde au sol de 11 cm. Dans ce cas, une tolérance de 2 cm est accordée</p>

	<p>modification du surbaissement doit être respecté</p> <ul style="list-style-type: none"> • le surbaissement n'a pas été réalisé en raccourcissant les ressorts (découpe, meulage, etc....). 	
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fixation défectueuse des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. b) Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.
5.3.3. Arbre de transmission, barres de réaction, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation d'un composant au châssis ou à l'essieu. b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive.
5.3.4. Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive de l'axe de fusée et/ou des roulements ou au niveau des articulations de suspension. b) Cache-poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer négativement le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Endommagement ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement. b) Pénétration des gaz d'échappement dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
6.1.3. Réservoir et	Contrôle visuel, le véhicule étant	<ul style="list-style-type: none"> a) Fixations défectueuses du

<p>conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)</p>	<p>placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Utilisation de dispositifs de détection des fuites.</p>	<p>réservoir ou des conduites de carburant.</p> <p>b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.</p> <p>c) Conduites endommagées ou abrasées.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).</p> <p>e) Risque d'incendie lié :</p> <ul style="list-style-type: none"> - À une fuite de carburant, - À une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, - À l'état du compartiment moteur. <p>f) Système GPL/GNC/LNG ou à hydrogène non conforme aux exigences (a). Un convertisseur DC-DC pour commander le système GPL/GNC/LNG ou à hydrogène est autorisé.</p>
<p>6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière</p>	<p>Contrôle visuel</p>	<p>a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact (léger).</p>
<p>6.1.5. Support (le cas échéant) de la roue de secours</p>	<p>Contrôle visuel</p>	<p>a) Support dans un état inacceptable.</p> <p>b) Support endommagé ou mal fixé.</p> <p>c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.</p>
<p>6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement de remorquage</p>	<p>Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.</p>	<p>a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré.</p> <p>b) Usure excessive d'un élément.</p> <p>c) Mauvaise fixation.</p> <p>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.</p> <p>e) Témoin inopérant.</p> <p>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un</p>

		feu.
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. c) Usure excessive des joints universels. d) Accouplements élastiques détériorés. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. g) Cache-poussière manquant ou gravement détérioré.
6.1.8. Fixations du moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées, desserrées ou fêlées.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. b) Montant/pied mal fixé. c) Entrée des gaz d'échappement du moteur ou d'échappement.
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Châssis ou cabine mal fixé. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses. d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal

		fixées ou détériorées.
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés.
6.2.7. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied mal fixé. b) Etat du marchepied susceptible de blesser les utilisateurs.
6.2.8. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. b) Fuite équipement hydraulique.
6.2.9. Garde-boue, dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. b) Distance insuffisante avec la roue.
7. AUTRE ÉQUIPEMENT		
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue		
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture endommagée. c) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. d) Blocage ne fonctionne pas. e) Rétracteur de ceinture (si présent) endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.2. Extincteur	Contrôle visuel	a) Manquant.
7.3. Triangle de signalisation	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.
7.4. Avertisseur sonore	Vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas

7.5.	Indicateur de vitesse	Pour les véhicules mis en service à partir du le 15 juin 1968 : contrôle visuel.	a) Ne fonctionne pas. b) N'est pas éclairé.
8. NUISANCES			
8.1.	Émissions à l'échappement	Contrôle visuel	Emissions excessives.
8.2.	Pertes de liquide	Contrôle visuel	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.