



01 B. P.: 1872 Abidjan 01
Tél.: 27 22 22 34 70
27 22 22 34 71
Fax: 27 22 41 52 97
info@codinorm.ci

Guide de bonnes pratiques relatif au contrôle technique périodique des véhicules

*Décision d'homologation N° XXX/20XX/CIN
du XXX*

*Imprimé par le Centre d'Information sur
les Normes et la Réglementation*

XXème Édition

*Droits de reproduction et de traduction
réservés pour tous pays*

Commission de Normalisation 21 : Transport

**PRESIDENCE :
REPRESENTANT :**

SECRETARIAT:

CODINORM

REPRESENTANTS:

ORGANISMES

REPRESENTANTS

PROJET DE NORME IVOIRIENNE

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
1. OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION.....	4
2. REFERENCES.....	5
3. DEFINITIONS	6
4. GENERALITES.....	7
5. MODALITES DES CONTRÔLES TECHNIQUES PERIODIQUE DES VEHICULES	9
6. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES	13
ANNEXE I : EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES.....	15
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE	18
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE.....	19
2. DIRECTION	31
3. VISIBILITÉ.....	36
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE.....	37
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	46
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS.....	51
7. EQUIPEMENTS DIVERS.....	58
8. NUISANCES	58
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3.....	68
ANNEXE II : CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ..	73
ANNEXE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DOCUMENTS DÉLIVRÉS À LA SUITE DU CONTRÔLE TECHNIQUE.....	74
ANNEXE IV : EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE.....	80
ANNEXE V : ÉLABORATION ET MANAGEMENT DU SYSTEME	84

INTRODUCTION

A l'instar de nombreux pays dans le monde, la Côte d'Ivoire est confrontée à un ensemble de défis liés à :

- la sécurité routière ;
- la spécificité du contrôle technique des véhicules à moteur thermique, électriques, hybrides et des engins roulant à deux (02) ou trois (03) roues sur les voies routières ;
- l'organisation des visites techniques des véhicules ;
- l'essor de plus en plus progressif des véhicules électriques sur son territoire ;
- la transition inconditionnelle vers la mobilité électrique et toutes ces spécificités ;
- la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Vu l'enjeu de ces défis, ainsi que les exigences et spécificités nouvelles liées aux moyens de transports électriques, il est nécessaire de procéder à la révision de l'organisation de l'activité de visite technique des véhicules en Côte d'Ivoire afin de l'adapter aux exigences des normes internationales.

La normalisation est une activité d'intérêt général qui a pour objet de fournir des documents de référence, élaborés de manière consensuelle par toutes les parties intéressées. Elle vise à encourager le développement économique et l'innovation, tout en prenant en compte des objectifs de développement durable. Les normes peuvent être utilisées par les acteurs privés et publics. Les pouvoirs publics peuvent utiliser des normes à l'appui de la réglementation afin de traiter des problèmes de politique publique (santé, sécurité, environnement, etc.).

Le présent document est donc conçu pour harmoniser l'activité de contrôle technique des véhicules en Côte d'Ivoire. Il fournit des exigences, des recommandations, il décrit les termes principaux et leurs définitions, il fournit des conseils pratiques sur les actions contribuant à un contrôle technique optimal des véhicules tels que mentionnés dans son domaine d'application.

Dans le présent document, les formes verbales suivantes sont utilisées :

- «doit» indique une exigence ;
- «il convient de» indique une recommandation ;
- «peut» indique parfois une autorisation («may» en anglais), ou encore une possibilité ou une capacité («can» en anglais).

Les «NOTES» fournissent des informations destinées à faciliter la compréhension ou à clarifier les exigences dans le présent document.

1. OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION

Le présent guide décrit les bonnes pratiques pour le contrôle technique périodique des véhicules. Il s'applique aux catégories de véhicules suivants :

- Véhicules de catégorie L (L₁, L₂, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇) : Véhicules à moteur ayant moins de quatre roues ;
- Véhicules de catégorie M (M₁, M₂, M₃) : véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et

- affectés au transport de personnes ;
- Véhicules de catégorie N (N₁, N₂, N₃) : véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et affectés au transport de marchandises ;
- Véhicules de catégorie O : Remorques (y compris les semi-remorques),

à l'exception des véhicules de catégorie O₁ : remorques ayant une masse maximale n'excédant pas 0,75 t

Et prenant en compte

Les véhicules de catégorie O₂ : remorques ayant une masse maximale excédant 0,75 t mais n'excédant pas 3,5 t ;

Les véhicules de catégorie O₃ : Remorques ayant une masse maximale excédant 3,5 t mais n'excédant pas 10 t ;

Les véhicules de catégorie O₄ : Remorques ayant une masse maximale excédant 10 t.

- Tracteurs à roues appartenant à la catégorie T, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h ;
- Véhicule électrique ou hybride : tout véhicule dont le mode de propulsion est assuré par au moins un moteur électrique.

Sont également pris en compte dans le champ d'application, les véhicules suivants :

- Véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre, les services des pompiers, la protection civile, et les services d'urgence ou de sauvetage ;
- Véhicules couverts par l'immunité diplomatique ;
- Véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, sur le territoire de l'État et essentiellement sur le terrain où ces activités ont lieu, y compris les chemins agricoles, les chemins forestiers ou les champs agricoles ;
- Véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition ;
- Véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées,
- Véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h.

NOTE : Les classifications et définitions des véhicules sont contenues dans les normes élaborées par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE – ONU/UNECE).

2 REFERENCES

Les documents de référence suivants sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition

du document de référence (y compris les éventuels amendements) s'applique.

3. DEFINITIONS

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent. :

- 3.1. Véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails.
- 3.2. Véhicule à moteur : tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres.
- 3.3. Automobile : véhicules à moteur qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les véhicules, tels que les tracteurs agricoles, dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire.
- 3.4. Motocycle : tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion.
- 3.5. Cyclomoteur : tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km à l'heure.
- 3.6. Véhicule à deux ou trois roues et quadricycle : tout véhicule à moteur reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle.
- 3.7. Remorque : désigne tout véhicule non autopropulsé, conçu et construit pour être remorqué par un véhicule à moteur ; ce terme englobe les semi-remorques.
- 3.8. Véhicule présentant un intérêt historique : tout véhicule considéré comme historique par l'État ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :
 - il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans ;
 - son type particulier, tel que défini par la législation pertinente, n'est plus produit ;
 - il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.
- 3.9. Titulaire du certificat d'immatriculation : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé.
- 3.10. Contrôle technique : une inspection, menée conformément à l'annexe I, visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux

paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires.

- 3.11. Défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique.
- 3.12. Certificat de contrôle technique : un rapport du contrôle technique délivré par un centre de contrôle contenant les résultats du contrôle technique.
- 3.13. Inspecteur : toute personne autorisée par l'État ou par son autorité compétente à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou, le cas échéant, au nom de l'autorité compétente.
- 3.14. Autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel il est confié la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques.
- 3.15. Centre de contrôle : tout organisme ou établissement public ou privé autorisé par l'État à effectuer des contrôles techniques.
- 3.16. Organe de surveillance : tout organisme ou ensemble d'organismes établi par l'État et responsable de la surveillance des centres de contrôle. Un organe de surveillance peut faire partie de l'autorité compétente.
- 3.17. Voie publique : une voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.

4 GENERALITES

- 4.0 Les visites techniques de véhicules ou contrôles techniques de véhicules n'exonèrent pas le propriétaire de l'obligation de maintenir son véhicule en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien conformément aux textes législatifs réglementaires en matière de sécurité routière, de protection de l'environnement et de lutte contre la pollution.
- 4.1 Le contrôle technique des véhicules ou l'inspection technique des véhicules est assuré par des experts agréés par l'autorité compétente. Ces experts peuvent être des organismes de droit public ou privé.
- 4.2 Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement. De même, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur les réparations et l'entretien devraient autoriser l'accès des centres d'inspection aux informations nécessaires au contrôle technique. Ces données devraient inclure les détails qui permettent de veiller à ce que le bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules puisse être inspecté dans un cadre de contrôle technique périodique. Ces dispositions sont cruciales, notamment dans le domaine des

systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur.

- 4.3** Le contrôle technique des véhicules devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. La compatibilité entre les pièces et composants, par exemple entre les roues et les moyeux des roues, devrait être considérée comme un point de sécurité essentiel et devrait être vérifiée lors des contrôles techniques. Dans ce contexte, l'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes sur la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler. Ces points devraient être mis à jour afin de tenir compte de l'évolution de la recherche et des progrès techniques en matière de sécurité des véhicules.
- 4.4** Un certificat de contrôle technique sécurisé devrait être délivré après chaque contrôle. Ce certificat devrait mentionner notamment des informations concernant l'identité du véhicule et les résultats du contrôle. Les résultats du contrôle technique devraient être disponibles par voie électronique. Pour assurer un suivi approprié des contrôles, l'autorité compétente devrait collecter et conserver ces informations dans une base de données, notamment à des fins d'analyse des résultats des contrôles techniques périodiques.
- 4.5** Pour tout véhicule, la preuve de réussite du contrôle peut être affichée de manière visible sur le véhicule.
- 4.6** Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient être vérifiés en rapport avec des spécifications fournies par l'état ou les constructeurs.
- 4.7** Il devrait être possible pour d'autres équipements intégrant le progrès technologique et l'innovation d'être utilisés pour autant qu'ils garantissent un niveau de qualité de contrôle tout aussi élevé.
- 4.8** Afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle devraient respecter les exigences arrêtées par l'État.
- 4.9** Un contrôle technique de qualité implique que le personnel chargé de procéder au contrôle soit hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques, ou un examen approprié. Afin de garantir des niveaux élevés de formation, de compétence et de contrôle, l'État devrait être autorisé à établir des exigences supplémentaires en matière de compétence et de formation.
- 4.10** Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance et leur jugement ne devrait pas être influencé par des conflits d'intérêts, y compris de nature économique ou personnelle. Il ne devrait par conséquent pas y avoir de lien direct entre la rémunération des inspecteurs et les résultats du contrôle.

4.11 Les résultats d'un contrôle technique ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.

5 MODALITES DES CONTRÔLES TECHNIQUES PERIODIQUE DES VEHICULES

5.1 Date et fréquence des contrôles

Les véhicules devront être soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué par l'état :

5.1.1. Véhicules appartenant à la catégorie M₁ et affectés au transport privé : 1 an après la date de la première immatriculation puis annuellement ;

5.1.2. Véhicules appartenant à la catégorie N1 : 1 an après la date de la première immatriculation puis annuellement ;

5.1.3. Véhicules appartenant à la catégorie M₁ utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ et O₄ : un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement pour les véhicules affectés au transport de marchandise et tous les six mois pour les véhicules affectés au transport public de personne ;

5.1.4. Véhicules appartenant à la catégorie T, dont l'utilisation a principalement lieu sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales : 1 an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement ;

5.1.5. Véhicule électrique ou hybride, tout véhicule dont le mode de propulsion est assuré par au moins un moteur électrique :

Pour les véhicules affectés au transport privé : 1 an après la date de la première immatriculation puis annuellement ;

Pour les véhicules affectés au transport de marchandise : 1 an après la date de la première immatriculation puis annuellement ;

Pour les véhicules affectés au transport public de personne : 1 an après la date de la première immatriculation puis tous les six (6) mois

5.1.6. Véhicules de catégorie L (L₁, L₂, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇) : 1 an après la date de première immatriculation puis annuellement.

NOTE 1 : Nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'État ou l'Autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique avant les dates visées aux paragraphes ci-dessus dans les cas suivants :

- après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction

ou les freins ;

- lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés ;
- lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

5.2 Contenu et méthodes de contrôle

- 5.2.1.** Pour les catégories de véhicules relevant du présent guide, l'État doit veiller à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I.
- 5.2.2.** Les autorités compétentes de l'État ou le centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points visés à l'annexe I, à l'aide des méthodes recommandées ou de méthodes équivalentes approuvées par l'autorité compétente pour le contrôle de ceux-ci. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.
- 5.2.3.** Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.
- 5.2.4.** Chaque ligne de contrôle doit disposer des équipements techniques nécessaires au contrôle technique des véhicules pour lesquels le centre de visite technique a été agréé.
- 5.2.5.** Chaque station du centre de visite technique doit être équipée en matériel informatique approprié lui permettant en plus de la sauvegarde des résultats des visites techniques ou contrôles techniques, de disposer d'outils informatiques de gestion de l'activité technique, commerciale et financière.

La liste de ces équipements est définie à l'annexe IV du présent guide.

5.3 Appréciation des défaillances

Pour chaque point à contrôler, l'annexe I contient une liste minimale des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.

Les défaillances constatées lors des contrôles périodiques des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;
- 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, et autres anomalies plus importantes ;

- défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant que l'État ou l'autorité compétente puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

NOTE 2 : Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle visé à l'annexe I, peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

5.4 Certificat de contrôle technique

- 5.4.1.** L'État ou l'autorité compétente doit veiller à ce que le centre de contrôle technique qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments énumérés à l'annexe II.
- 5.4.2.** L'État ou l'autorité compétente doit veiller à ce que le centre de contrôle mette le certificat de contrôle technique ou, dans le cas d'un certificat électronique, une version imprimée certifiée dudit certificat à la disposition de la personne qui a présenté le véhicule au contrôle.
- 5.4.3.** Le Certificat de Contrôle Technique ne doit être remis en nul autre endroit que dans la station de visite technique où a eu lieu la visite technique.

Il est recommandé que la copie du Certificat de Contrôle Technique et celle du procès-verbal de constat soient conservées pendant une durée de 3 ans par le centre de visite technique. Les mesures des équipements et ceux des relevés visuels doivent être sauvegardés dans le système informatique connecté aux équipements.

- 5.4.4.** En cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre de l'UEMOA, chaque État membre reconnaît le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique périodique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation. En cas de doute, l'État membre de la nouvelle immatriculation peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux catégories de véhicules L₃, L₄, L₅ et L₇.

- 5.4.5.** L'État reconnaît, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.
- 5.4.6.** Afin de vérifier le kilométrage pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, l'État ou l'Autorité compétente veille à ce que les informations communiquées lors du précédent contrôle technique soient mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles

sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre, lorsqu'elle est avérée, doit être passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

5.4.7. Il convient à l'État ou à l'Autorité Compétente, de veiller à ce que les résultats du contrôle technique soient, dans les plus brefs délais, notifiés à l'autorité responsable de l'immatriculation du véhicule ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

5.5 Suivi des défaillances

5.5.1. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique est considéré comme ayant été subi avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

5.5.2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle a lieu dans un délai défini par l'État ou l'autorité compétente mais au plus tard deux mois après le premier contrôle.

5.5.3. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État ou l'autorité compétente peut décider que le véhicule en question ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation, jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

5.6 Preuve de réussite du contrôle

5.6.1. Le centre de contrôle qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, une vignette, un certificat ou toute autre information aisément accessible, pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date avant laquelle le prochain contrôle technique doit avoir lieu.

5.6.2. Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État où il a été mis en circulation, cet État peut demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur ce véhicule.

5.7 Frais de visite technique des véhicules

- 5.7.1.** Les frais de visite technique, de visite technique complémentaire et de visite technique volontaire sont à la charge du propriétaire du véhicule. Le règlement des frais de chaque visite technique ou visite technique complémentaire s'effectue avant la réalisation des opérations relatives à la visite technique.
- 5.7.2.** Les frais de visite technique doivent être communiqués via les canaux légaux de diffusion et être affichés et visibles par les usagers sur tous les sites de visite technique.

6 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

6.1. Installations et équipements de contrôle

- 6.1.1.** L'État ou l'autorité compétente doit veiller à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe IV.
- 6.1.2.** L'État doit veiller à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent leurs installations et équipements conformément aux instructions fournies par les équipementiers.
- 6.1.3.** Les équipements de mesure doivent être périodiquement étalonnés conformément à l'annexe IV et vérifiés conformément aux spécifications fournies par l'État ou l'autorité compétente concerné ou par l'équipementier.

6.2. Centres de contrôle

- 6.2.1.** Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques doivent être agréés par l'État ou par l'autorité compétente.
- 6.2.2.** Les centres de contrôle doivent bénéficier de certificat de conformité NI Service contrôle technique des véhicules, délivré par la structure concessionnaire en charge de l'élaboration des normes et de la gestion de la marque nationale de conformité aux normes. Les exigences de certification des centres de contrôle sont contenues dans le règlement de certification NI Service contrôle technique des véhicules, élaboré par le comité de certification concerné, mis en place par la structure concessionnaire.
- 6.2.3.** La détention d'un certificat de conformité est une des pièces justificatives pour la délivrance de l'agrément par l'État ou par l'autorité compétente.
- 6.2.4.** Les centres de contrôle doivent garantir l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques.
- 6.2.5.** Une station de visite technique, sauf cas de force majeure, est ouverte tous les jours ouvrables, soit 8 heures de travail par jour selon la réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire. Les centres de visite technique disposant des moyens leur permettant d'ouvrir leurs stations de visite technique au-delà de ces horaires sont libres de le faire dans le respect de la législation et la

réglementation en matière de travail.

6.2.6. Il est formellement interdit aux centres de visite technique et aux réseaux de centres de visite technique d'exercer parallèlement à leur activité de contrôle ou visite technique toute autre activité liée au commerce ou à la réparation automobile.

6.3. Inspecteurs

6.3.1. Les inspecteurs doivent bénéficier de certificat de compétence, délivré par la structure concessionnaire en charge de l'élaboration des normes et de la gestion de la marque nationale de conformité aux normes.

Les exigences de certification des inspecteurs sont contenues dans le règlement de certification, élaboré par le comité de certification concerné, mis en place par la structure concessionnaire.

6.3.2. L'État doit veiller à ce que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies dans le règlement de certification.

6.3.3. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêts et l'État ou l'autorité compétente doit s'assurer du maintien d'un haut niveau d'impartialité et d'objectivité.

6.3.4. La personne présentant le véhicule au contrôle est informée de toutes les défaillances identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

6.3.5. Les résultats d'un contrôle technique ne peuvent, en cas de besoin, être modifiés que par un inspecteur ou selon la procédure mise en place par l'autorité compétente, s'ils sont manifestement erronés.

6.4. Surveillance des centres de contrôle

6.4.1. L'État ou l'autorité compétente doit veiller à ce que les centres de contrôle fassent l'objet d'une surveillance.

NOTE : l'autorité compétente est le détenteur du système.

6.4.2. Un organe de surveillance doit effectuer au moins les tâches prévues à l'annexe V.

**ANNEXE I : EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES
MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES**

(Normative)

1. Généralités

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

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

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

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

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes. L'autorité compétente doit s'être assurée que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

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

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.

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

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

2. Étendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M 2 et M 3 ;
10. Activités spécifiques du contrôle technique d'un véhicule électrique :

Le centre doit également disposer du matériel dédié pour contrôler les véhicules électriques :

- Surgants et gants classe 0,
- Casque à visière (contre les arcs électriques),
- Panneau de signalisation et balisage,
- Borne de recharge de type 2S,
- Ohmmètre.

Au préalable, il est nécessaire de respecter les obligations de sécurité électriques (ôter les clefs du véhicule, vérifier l'étanchéité des gants, mettre ses équipements de protection...).

Les spécificités du contrôle technique d'un véhicule électrique sont de :

- Vérifier l'état des prises, des connecteurs, des gaines (haute et basse tension), des tresses de masse (fixation, fissures, déchirures, risques d'échauffement, abrasion), l'état d'étanchéité des volets et trappes.

- Vérifier l'absence de fuite sur les circuits de refroidissement et de climatisation.
- Vérifier l'état du câble de charge : pas de cassure, de câble pincé ou vrillé.
- Vérifier, sous le véhicule, l'état du coffre de protection des batteries (choc, corrosion, rayures), les fixations du coffrage.

Deux contrôles spécifiques sont nécessaires :

1. Le contrôle de continuité de masse

après calibrage de l'ohmmètre il faut effectuer un contrôle depuis la batterie de servitude jusqu'au connecteur bas de la prise de recharge.

2. L'essai du dispositif anti-démarrage

nécessite de démarrer le véhicule avec la prise lente en charge, afin de vérifier l'absence de déplacement du véhicule.

L'essentiel des points de contrôle est commun avec

le véhicule thermique (identification, équipement de freinage, direction, visibilité (pare-brise, rétroviseurs...),

feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques, essieux, roues, suspension, châssis...).

En revanche, les éléments liés aux éléments mécaniques d'un moteur thermique, aux contrôles du réservoir, aux fuites d'huile ou au passage du contrôle antipollution ne sont naturellement pas contrôlés.

3. Contenu et méthodes de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

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

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.		X	
	Vérification du numéro présent dans l'ECU via OBD2	Différence du numéro de châssis frappé à froid et celui issu de l'OBD	X		
0.3. Etat de présentation du véhicule	Contrôle visuel	a) Etat du véhicule ne permettant pas la vérification des points de contrôle		X	
		b) Modification nécessitant une mise en conformité par rapport aux données du document d'identification		X	
0.4. Conditions de contrôle du véhicule	Contrôle visuel	a) Panne du dispositif d'analyse des gaz d'échappement lors du contrôle		X	
		b) Panne du dispositif de mesure de l'opacité des fumées lors du contrôle		X	
		c) Panne de l'outil de mesure de la résistance électrique lors du contrôle		X	
		d) Panne du dispositif de mesure du niveau sonore lors du contrôle		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		e) Panne du dispositif de contrôle de la vitesse		X	
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.</p>	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.</p>	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<p>Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.</p>	<p>a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).</p> <p>Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).</p>		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .		X	
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	
		Performances du frein de secours insuffisantes.		X	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défaut du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		Faible pression non détectable.		X	
1.1.5.. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Usure excessive.		X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X		
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
		a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X		
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
					X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques).		X	
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		b) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
		Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		c) Conduites mal placées.	X		
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	Risques d'endommagement.		X	
		a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X		
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).		X	
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).			X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).		X	X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
		1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.	
b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.				X	X
c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.				X	X
c) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.				X	X
e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).				X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		d) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.			X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.		X	X
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
				X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 67 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi- remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie M₁: 58 % - catégories M₂ et M₃: 50 % - catégorie N₁: 50 % - catégories N₂ et N₃: 50 % - catégories O₂ : 50 % - catégories O₃ et O₄: 45 % 		X	
		<p>3. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie L1e: 42 % - catégories L2e, L6e: 40 % - catégorie L3e: 50 % - catégorie L4e: 46 % - catégories L5e, L7e: 44 % <p>Catégories L (freins arrière) :</p> <p>Toutes les catégories : 25 % de la masse</p>		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		Risque imminent de défaillance.			X
2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X		
				X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	
					X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque ³ . Fonctionnement affecté.		X	
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou			

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		gravement détérioré.		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X		
		Réservoir insuffisant.		X	
		c) Mécanisme inopérant.		X	
		Direction affectée.			X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		Direction affectée.			X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		Direction affectée.			X
f) Modification présentant un risque.		X			
Direction affectée.			X		
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Direction affectée.			X
2.2. Volant, colonne et guidon					
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccord souple détérioré.		X	
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque ³ .			X
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ¹).		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Sécurité de la direction compromise.			X
2.4. Parallélisme (X)²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Valeur < 10 m/Km Valeur ≥ 10 m/Km	X		
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
		a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électro- nique du véhicule.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	<p>Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X	X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	<p>a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X	X	
		<p>b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences¹ (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X	X	
		<p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p> <p>Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.</p>		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	fonctionnement ou à l'aide de l'interface électro- nique du véhicule.	Fonctionnement retardé.		X	
		Totalement inopérante.			X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X		
		Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalemment inopérante.	X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X		
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalemment inopérante.	X		
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Catadiopres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadiopre défectueux ou endommagé. Catadiopre affecté.	X		
		b) Mauvaise fixation du catadiopre Risque de chute.	X	X	
				X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		b) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X	
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		c) Câblage légèrement Détérioré. Câblage fortement détérioré.	X	X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.	X	X	
		a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
				X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

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

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		perturbée.			X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Un ou plusieurs écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière.		X	
		Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X	
		Corde visible ou endommagée.			X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
		La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .		X	
		Couche de protection de la corde affectée.			X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X		
		Manifestement inopérant.		X	
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible.		X	
		Fixations très mal attachées.			X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c) Ressort manquant.		X	
		Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
d) Modification présentant un risque ³ .		X			
		Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.			X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X		
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche > 40 %.		X	
		b) Les valeurs minimales (40 %) indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.		X	X
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
		Fonctionnement du système gravement affecté.			X
		c) Fuite audible dans le système.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.			X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
		Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.			X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
		Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Risque pour la santé des passagers.			X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
		Risques d'incendie ; perte excessive de Substances dangereuses.			X
		c) Conduites abrasées.	X		
		Conduites endommagées.		X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X		
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrément arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
		Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.			X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X		X
		g) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires).		X	
		Modification présentant un risque ³ (pièces principales).			X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
		6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.	
Fixations desserrées ou fêlées.					X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.9. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
		a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
		Fixation mauvaise ou manquante de la			

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
					X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ .	X		
		Dépassement du nombre de sièges autorisé ; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
		Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine 6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel. Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		Stabilité insuffisante.		X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
		a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ .	X		
		Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.		X	
b) Équipement hydraulique non étanche.	X				
		Perte excessive de substances dangereuses.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures ; risque de chute.	X		
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X		
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X		
					X
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.			X
		b) Non conforme aux exigences ¹ .			X
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.2.12. Poignées et repose- pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.			X
		b) Non conformes aux exigences ¹ .			X
7. EQUIPEMENTS DIVERS					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.			X
		b) Ancrage desserré.			X
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.			X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X		X
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .			X
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.			X
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.			X
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.			X
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.			X
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.			X
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.			X
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.			X
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.			X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X		X
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		c) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X		X
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X		X
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ¹ . Manquant (si requis).	X		X
		b) Fonctionnement altéré.	X		
		Totalemment inopérant.		X	X

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électro- nique du véhicule.		X	
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
		Très grand risque de chute.			X
8.2. Émissions à l'échappement					
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V : mesure	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le			

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	constructeur.		X	
	- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables ¹ .	<p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent :</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p>		X	
	Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	<ul style="list-style-type: none"> — Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI : mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations 	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences 1 n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence : <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹ — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹: 1,5 m⁻¹ ou 0,7⁻¹ 		X	

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>du constructeur et aux autres exigences applicables1.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satis- faisant.</p> <p>2. Exigences concernant la mise en condition :</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement ;</p> <p>le système d'échappement doit être purgé</p>				

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent</p> <p>Procédure d'essai :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules 				

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>des catégories M2, M3, N2 ou N3. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X		
8.4. Autres points liés à l'environnement					

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M₂ ET M₃					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur de porte insuffisante.	X		X
		9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X		X
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences ¹ .	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X		X
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X		X
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		Issue de secours obstruée.		X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X		X
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ¹ .	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Risque de blessures.		X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X)²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Totalement inopérants.		X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher.		X	
		Stabilité compromise.			X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses.	X		
		Mal fixées ou inutilisables.		X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Largeur ou espace insuffisant.		X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés.	X		
		Stabilité compromise.		X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Largeur insuffisante ou hauteur excessive.		X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)² si existant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Système défectueux.	X		
		Totalement inopérant.	X		
9.9. Inscriptions (X)²	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Informations erronées.		X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)²					
9.10.1.Portés	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)²					
9.11.1.Portés, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		Sécurité compromise.		X	
		b) Mauvais état.	X		
		Stabilité compromise ; risque de blessures.		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s).	X		
		Sécurité compromise.		X	
		d) Avertisseur(s) défectueux.	X		
Totalement inopérant(s).		X			
		e) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X
		b) Mauvais état.	X		
		Stabilité compromise ; risque de blessures.			X
		c) Commande(s) défectueuse(s).	X		

**Guide de bonnes pratiques
relatif au contrôle technique périodique des véhicules**

PNI 15010 : Janvier 2025

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		Sécurité compromise.		X	
		d) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X)²					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ¹ .	X		
		Risque de blessures.		X	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
		Sécurité de la conduite affectée.		X	
<p>NOTES : ¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.</p> <p>² Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.</p> <p>³ On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.</p>					

ANNEXE II : CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

(Normative)

Le certificat délivré à la suite d'un contrôle technique contient au moins les éléments suivants :

- 1) numéro d'identification du véhicule (numéro NIV ou numéro du châssis) ;
- 2) numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule et symbole du pays d'immatriculation ;
- 3) lieu et date du contrôle ;
- 4) kilométrage au moment du contrôle, si disponible ;
- 5) catégorie du véhicule, si disponible ;
- 6) date du prochain contrôle technique ou d'expiration du certificat en cours, si cette information n'est pas communiquée par d'autres moyens ;
- 7) nom de l'organisme ou du centre de contrôle et signature, ou identification, de l'inspecteur responsable et du chef superviseur ;
- 8) autres informations.

**ANNEXE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX DOCUMENTS DÉLIVRÉS À
LA SUITE DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

(Normative)

1. Procès-verbal de contrôle

1.1. Généralités

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.

Toute annotation manuscrite sur le procès-verbal doit être interdite.

L'identification du réseau (dénomination sociale ou enseigne commerciale) doit apparaître 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.

1.2. Recto

1.2.1. Informations variables

1. Le numéro d'imprimé
2. La nature du contrôle :
 - Contrôle technique périodique
 - Contre-visite
3. La date du contrôle
4. Le numéro du procès-verbal
5. Le résultat du contrôle :
 - Favorable
 - Défavorable pour défaillances majeures
 - Défavorable pour défaillances critiques
6. La limite de validité du contrôle réalisé
7. La nature du prochain contrôle :

- Contrôle technique périodique
- Contre-visite

8. L'identification du centre de contrôle :

- Numéro d'agrément
- Raison sociale
- Coordonnées

9. L'identification du contrôleur :

- Numéro d'agrément
- Signature

10. 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)

11. Le kilométrage relevé

12. Les informations sur le contrôle technique défavorable :

- Le numéro du procès-verbal
- La date
- Le numéro d'agrément du centre

13. Les défaillances et niveaux de gravité :

- Les défaillances critiques
- Les défaillances majeures
- Les défaillances mineures
- Les kilométrages relevés en contrôle technique
- Les commentaires

14. Les mesures réalisées et les valeurs limites correspondantes :

- Emissions sonores
- Emissions de polluants
- Mesure de la vitesse

1.2.2. Inscriptions fixes

- « Procès-verbal de contrôle technique »
- « Exemplaire remis à l'utilisateur »
- La désignation de chacune des rubriques mentionnées dans les informations variables.

1.3. Verso

Le verso du procès-verbal doit comporter exclusivement les mentions suivantes :

- Les points de contrôle définis en annexe I ;
- 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.
- 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.

- 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. Numérotation

Une numérotation dans une série continue, définie par chaque réseau et centre non rattaché, doit figurer en haut du procès-verbal.

NOTE : 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 peut se faire 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 doivent faire l'objet d'une procédure de gestion particulière qui prévoit de les rendre inutilisables.

2. Vignette

2.1. Généralités

La vignette 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.

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 doivent être imprimées en lettres capitales avec une encre résistant à la lumière pendant une durée d'au moins deux ans.

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.

La vignette doit porter la date de limite de validité du contrôle 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 ne doit pas être 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 doit résister à la lumière pendant une durée d'au moins deux ans.

L'identification du réseau (dénomination sociale ou enseigne commerciale) peut être apposée sur la vignette sous réserve de ne pas nuire à la lisibilité des autres informations.

2.3. Verso

Cette face reste vierge.

2.4. Sécurité de la vignette

L'emploi d'un fond sécurisé est obligatoire. Il doit être, en outre, renforcé :

- Soit par la présence d'un pictogramme latent, relevable sur toute photocopie ;
- Soit par la présence d'un timbre réfléchissant avec perforation.

3. Timbre certificat d'immatriculation

3.1. Généralités

Le timbre doit être édité de manière attenante au procès-verbal.

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

3.2. Recto - Informations

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.
- Ces informations sont apposées par impression. Elles permettent une lecture facile du timbre et correspondent à une utilisation optimale de la surface disponible.
- L'identification du réseau (dénomination sociale ou nom commercial) peut être apposée sur le timbre sous réserve de ne pas nuire à la lisibilité des autres informations.

3.3. Sécurité du timbre

Le timbre doit être un autocollant et comporter 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 doit permettre, 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.

**ANNEXE IV : EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS
ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

(Normative)

I. Installations et équipements

Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe I est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules à contrôler. Les installations et les équipements comprennent au moins :

1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité (ISO 45001) ;

2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré ;

3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, d'afficher et d'enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes ;

4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher ;

ou

un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques ;

5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde ;

6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles ;

7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu) ;

8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans

lever les essieux, respectant les exigences suivantes :

- a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
 - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
 - c) pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes: mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré ;
 - 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil (1) ;
 - 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision ;
 - 12) un dispositif de mesure de l'opacité des fumées ;
 - 13) un outil de mesure de la résistance électrique ;
 - 14) un dispositif de contrôle de la vitesse.
 - 15) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil) ;
 - 16) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus ;
 - 17) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ;
 - 18) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.
- un dispositif de contrôle de l'usure des pneumatiques ;
- 19) des dispositifs permettant la vérification du fonctionnement de l'éclairage et de la signalisation avant, arrière et latérale depuis le poste de conduite ;
 - 20) un levier permettant de réaliser les contrôles de la liaison au sol ;
 - 21) un dispositif de contrôle de serrage des roues ;
 - 22) un prolongateur d'échappement destiné à être utilisé pour le contrôle des émissions de polluants ;
 - 23) un miroir d'inspection ;
 - 24) un mètre ruban.

Tous les dispositifs susmentionnés peuvent être combinés en un seul dispositif, à condition que cela n'affecte pas la précision de chacun d'entre eux.

II. Exigences particulières relatives aux matériels

1. Tout matériel de contrôle présent dans un centre de contrôle est installé, étalonné, vérifié, 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.

Sauf dispositions contraires, l'intervalle entre deux étalonnages ne doit pas dépasser :

- i) 24 mois pour la mesure du poids, de la pression et du niveau sonore ;
- ii) 24 mois pour la mesure des forces ;
- iii) 12 mois pour la mesure des émissions gazeuses.

Les opérations d'étalonnage, de vérification et de maintenance préventive font l'objet d'un contrat avec un organisme habilité, désigné 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.

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. 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.

Les notices techniques et les instructions d'emploi et de maintenance de chaque matériel utilisé doivent être 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 définies

dans une liste approuvée par le ministre chargé des transports, tenue à jour par l'organisme technique central et disponible sur son site internet.

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.

PROJET DE NORME IVOIRIENNE

ANNEXE V : ÉLABORATION ET MANAGEMENT DU SYSTEME

(Normative)

1. Exigences relatives au détenteur du système

Le détenteur du système doit être indépendant des clients certifiés et ne doit pas être en mesure d'influencer la décision de certification.

Le détenteur du système doit en permanence identifier tout risque d'atteinte à son impartialité. Si un risque d'atteinte à son impartialité est identifié, le détenteur du système doit être en mesure de démontrer sa façon d'éliminer ou de réduire le plus possible ce risque. Cela doit inclure les risques qui découlent de ses activités, ou de ses relations, ou des relations de son personnel.

La direction du détenteur du système doit disposer d'une politique sur l'impartialité et démontrer son engagement en matière d'impartialité.

NOTE Une relation qui menace l'impartialité d'un détenteur de système peut se baser sur la propriété, la gouvernance, le management, le personnel, les ressources partagées, les finances, les contrats, le marketing (y compris l'image de marque) et le paiement d'une commission de vente ou toute autre incitation pour la recommandation de nouveaux clients, etc.

Le détenteur d'un système doit mettre en place un conseil de surveillance indépendant qui doit résulter d'un équilibre représentatif entre parties intéressées, incluant des parties intéressées externes qui sont directement concernées par le système. La composition du conseil de surveillance indépendant doit être transparente à l'égard du public.

NOTE Les parties intéressées directement concernées sont celles du secteur du contrôle technique des véhicules. Cela inclut, entre autres, les centres de contrôle, les fabricants et assembleurs, les concessionnaires, les transporteurs, l'administration public, etc.

Le conseil de surveillance ne doit pas prendre part à des activités pouvant entrer en conflit avec l'indépendance de son jugement et son intégrité relative aux activités du détenteur du système ou incarner des fonctions qui peuvent influencer l'issue des décisions de certification.

NOTE Des exemples de conflits sont l'existence d'un intérêt personnel dans les réclamations, les contestations, les finances, les contrats, le marketing (y compris l'image de marque), le paiement d'une commission de vente, etc.

2. Responsabilités du conseil de surveillance

Les responsabilités du conseil de surveillance doivent inclure :

- a) de veiller à l'impartialité et à l'indépendance du système, y compris de veiller à ce que le système ne permette pas de pressions commerciales, financières, politiques ou autres visant à compromettre l'impartialité ;
- b) de superviser les politiques et processus de management du risque associés en veillant à garantir

l'impartialité et l'indépendance ;

c) d'approuver le cadre opérationnel du système ;

d) d'examiner les réclamations et contestations non résolues et les actions menées par le détenteur du système pour les résoudre, y compris de recommander au détenteur du système d'autres actions pour les résoudre ;

e) de procéder chaque année à la revue et à la validation du rapport du détenteur du système sur les activités du détenteur du système ;

f) de procéder chaque année à la revue des activités relatives au système et de fournir un retour d'information au détenteur du système ; toute recommandation portée au rapport doit être mise publiquement à disposition.

Le détenteur du système doit s'assurer que le conseil de surveillance dispose de compétences adéquates, notamment :

a) connaissance approfondie du secteur du contrôle technique des véhicules ;

b) compréhension des objectifs du contrôle technique des véhicules et, en particulier, des enjeux économiques, sociaux et environnementaux ;

c) compétence pour évaluer si les systèmes, politiques, procédures, règles du système et autres activités du détenteur du système répondent aux objectifs du contrôle technique des véhicules.

3. Élaboration et management du système

Le détenteur du système doit être responsable de l'élaboration et de la tenue à jour de son système de certification conforme au règlement de certification NI Service contrôle technique des véhicules.

NOTE Des recommandations générales sur l'élaboration et le fonctionnement des systèmes sont données dans l'ISO/IEC 17067.

Le détenteur du système doit créer, maîtriser et tenir à jour de manière appropriée les informations documentées concernant le fonctionnement, la tenue à jour et l'amélioration du système. Les informations documentées doivent préciser les règles et procédures de fonctionnement du système et en particulier les responsabilités relatives à la gouvernance du système.

Le détenteur du système doit être en mesure d'assumer l'entière responsabilité des objectifs, du contenu et de l'intégrité du système.

Le détenteur du système doit évaluer et gérer les risques découlant de ses activités.

NOTE Les risques pouvant porter atteinte à l'intégrité du système sont ceux qui entraveraient l'homogénéité, la rigueur, la compétence, l'impartialité et la transparence du système, et des activités d'évaluation de la conformité mises en œuvre.

Le détenteur du système doit établir des exigences pour les organismes de certification impliqués dans le processus de certification. Ces exigences doivent inclure l'accréditation des organismes de certification conformément à l'ISO/IEC 17065 par un organisme d'accréditation dont les pratiques sont conformes à l'ISO/IEC 17011 ;

Le détenteur du système doit établir des critères d'accès au système pour les organismes de certification et pour les clients. Le détenteur du système doit spécifier les éléments qui doivent lui être communiqués par les organismes de certification et les clients.

Le détenteur du système doit établir la teneur des contrats passés entre le détenteur du système et l'organisme de certification, le détenteur du système et les clients, et entre l'organisme de certification et les clients. Il convient que les droits, les responsabilités et les obligations des différentes parties soient définis dans des contrats.

Le détenteur du système doit veiller à la cohérence des audits réalisés par les organismes de certification. Le détenteur du système doit définir ce qui doit être considéré comme une non-conformité majeure. Il doit établir une politique de sanctions destinée à être appliquée par les organismes de certification.

Le détenteur du système doit définir des procédures pour le contrôle et la revue des organismes de certification. Ces procédures doivent garantir l'homogénéité, la rigueur, la compétence et l'impartialité des activités de certification et peuvent inclure l'observation des audits, des audits avec un préavis très court, la revue des processus d'audit ou la revue des évaluations de compétence des auditeurs. Ces procédures doivent définir les actions à entreprendre et les éventuelles sanctions à infliger dans le cas où les organismes de certification ne respecteraient pas les exigences du système.

Le détenteur du système doit prendre des dispositions pour protéger la confidentialité des informations fournies par les parties impliquées dans le système.

Le détenteur du système doit disposer de la stabilité financière et des ressources nécessaires pour remplir son rôle dans le cadre du système.

Le détenteur du système doit prendre des dispositions adéquates pour couvrir les responsabilités découlant de ses activités.

Le détenteur du système doit définir un processus pour procéder à la revue du fonctionnement du système de manière périodique. Cette revue doit identifier les aspects nécessitant d'être améliorés, en tenant compte des retours d'information des parties intéressées. Il convient que la revue inclue des dispositions garantissant que les exigences du système sont appliquées de manière homogène.

Le détenteur du système doit surveiller les changements apportés aux exigences du règlement de certification NI Service contrôle technique des véhicules et d'autres documents normatifs qui définissent les exigences spécifiées utilisées dans le système. Le détenteur du système doit disposer d'un processus lui permettant d'apporter les changements nécessaires dans le système lorsqu'un changement a lieu au sein de ces documents et de gérer la mise en œuvre des changements (par exemple, période de transition) par les organismes de certification, les clients et, le cas échéant,

d'autres parties intéressées.

Il convient que le détenteur du système prenne part à une évaluation périodique de son système par des pairs conformément aux principes de l'ISO/IEC 17040. Le résultat de cette évaluation du système par des pairs doit également être mis à disposition de son conseil de surveillance.

- Le détenteur du système doit décrire les actions spécifiques entreprises ou qu'il prévoit d'entreprendre, dans un délai déterminé, afin de remédier à toute non-conformité identifiée et d'informer le conseil de surveillance en conséquence.

PROJET DE NORME IVOIRIENNE