

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2023/44298]

13 AVRIL 2023. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er}, modifié en dernier lieu par la loi du 31 juillet 2020 ;

Vu le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, les articles 4, 5, 14, 15, 24, 33 ;

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

Vu le rapport du 20 février 2023 établi conformément à l'article 3, 2^o, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de la Commission consultative "Administration-Industrie", donné le 13 décembre 2021 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 février 2023 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 10 mars 2023 ;

Vu l'avis n° 73.235/4 du Conseil d'Etat, donné le 30 mars 2023, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions introductives et définitions

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

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° le Ministre : le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions ;

2° le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, qui ne circule pas sur des rails ;

3° le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues qui se déplace par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à vingt-cinq kilomètre heure ;

4° le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;

5° la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;

6° la semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;

7° le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;

8° le chargeur : toute personne physique ou morale qui est désignée dans la lettre de voiture ou sur le connaissement comme tel ou, à défaut de désignation, la personne qui charge ou remplit un engin de transport ou place la cargaison sur un engin de transport, qui exécute une action de chargement ou d'emportage ;

9° le conditionneur : la personne qui assure l'emballage de l'unité de charge à transporter ;

10° l'expéditeur : la personne qui prépare un chargement qu'elle présente pour le transport ;

11° l'emballage : la couche de conditionnement entourant la marchandise qui permet d'assurer les diverses opérations logistiques sur le produit dans des conditions optimales ;

12° l'unité de charge : la charge palettisée, emballée, conditionnée ou préparée de telle sorte qu'elle puisse être manutentionnée, transportée et arrimée selon la législation en vigueur ;

13° le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre de l'Union européenne, en abrégé UE ou de l'Espace économique européen, en abrégé EEE ;

14° le véhicule immatriculé dans un État partie à la Convention sur la circulation routière : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État partie à la Convention sur la circulation routière et ses annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 ;

15° l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;

16° le contrôle technique : le contrôle au sens de l'article 3, 9), de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

17° le contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe ;

18° le certificat de contrôle technique : le certificat de visite tel que défini à l'article 1^{er}, § 2, 20°, du règlement technique ou tout document équivalent délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, et contenant les résultats du contrôle technique du véhicule utilitaire ;

19° l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un Etat membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et la réalisation des contrôles techniques routiers ;

20° l'agent qualifié : l'agents tel que visé à l'article 14 du décret du 4 avril 2019 ;

21° l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

22° l'arrêté royal du 23 décembre 1994 : l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

23° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

24° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique ;

25° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;

26° le décret du 4 avril 2019 : le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière ;

27° la Convention sur la circulation routière : la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et l'Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faites à Genève le 1^{er} mai 1971 ;

28° la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 : la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE, telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type ;

29° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 ;

30° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité ;

31° le dispositif de retenue : l'élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule utilitaire ;

32° le dispositif de verrouillage intégré : le système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule utilitaire et de le verrouiller ;

33° le point d'ancrage : la partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule utilitaire ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

34° le système de sûreté du chargement : l'équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

35° le transporteur : la personne qui effectue le transport de marchandises pour son propre compte ou pour le compte de tiers.

CHAPITRE 2. — *Champ d'application*

Art. 3. Les contrôles techniques routiers, visés par le présent arrêté concernent les véhicules utilitaires qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, d'un Etat membre, ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, qui relèvent des catégories suivantes et y assimilées :

1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et qui comportent, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3 ;

2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 2 et N 3 ;

3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, qui ont une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes des catégories O 3 et O 4 ;

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 1 ;

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de catégorie Tb ainsi que les remorques agricoles ou forestières de catégorie Rb ;

6° les tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole.

Pour les véhicules visés aux 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

CHAPITRE 3. — *Contrôle**Section 1ère. — Compétences*

Art. 4. § 1^{er}. Les agents qualifiés, exécutent, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers.

Le contrôle technique approfondi visé à l'article 10 est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

§ 2. Sans préjudice de l'article 15 du décret du 4 avril 2019, les agents qualifiés peuvent :

1° demander au conducteur du véhicule utilitaire, la présentation du certificat de contrôle technique ou document équivalent, visée à l'article 4, alinéa 2, du décret du 4 avril 2019 ;

2° interdire la circulation du véhicule utilitaire, lorsqu'ils constatent soit :

a) que l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire est non conforme aux dispositions du présent arrêté ou inexistant, ou ;

b) que le véhicule utilitaire circule sans être couvert par un certificat de contrôle technique valable, ou par un document y assimilé ;

c) que le véhicule est classé dans la catégorie majeure ou critique conformément à l'article 11 ou que l'arrimage soit classé en catégorie de défaillance majeure ou critique ;

3° ordonner au conducteur du véhicule de conduire le véhicule utilitaire vers un endroit qu'ils indiquent en vue d'éviter tout danger pour la sécurité publique.

Les mesures visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 3°, restent de vigueur jusqu'au moment où l'infraction cesse d'exister.

Section 2. — Sélection des véhicules et exécution du contrôle

Art 5. Les agents qualifiés et les inspecteurs du contrôle technique sélectionnent le véhicule et procèdent au contrôle indépendamment :

1° de la nationalité du conducteur ;

2° du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 5. Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

Art. 6. L'appareillage et les engins de contrôle utilisés lors du contrôle satisfont aux prescriptions de construction et aux conditions fixées par le ministre ou son délégué.

Ils sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre ou son délégué.

Section 3. — Contrôle technique routier initial et approfondi

Art. 7. Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial tel que visé à l'article 9.

En fonction du résultat du contrôle initial et du type de défaillance constatée, l'agent qualifié décide s'il est nécessaire que le véhicule utilitaire ou sa remorque, soit soumis à un contrôle technique routier approfondi, conformément à l'article 10.

Art. 8. § 1^{er}. Le contrôle technique routier initial porte sur :

1° la vérification que le véhicule est couvert par un certificat de contrôle technique valable ou un document équivalent et, le cas échéant, par un rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;

2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;

3° la vérification que le véhicule est équipé d'un limiteur de vitesse sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule définie à l'article 3 qui ne nécessite pas de limiteur de vitesse ;

4° l'évaluation de conformité et d'efficacité du limiteur de vitesse, sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule qui n'en nécessite pas, ou la vérification que la vitesse du véhicule utilitaire est limitée à la valeur prescrite;

5° la vérification de conformité de l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur.

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

§ 2. Le contrôle routier initial peut comporter :

1° la vérification de l'existence de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire ;

2° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire, conformément à l'article 12;

3° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 3°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 20.

Art. 9. § 1^{er}. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1^{re}, , et, le cas échéant sur les points énumérés à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, :

1° de la sécurité des freins ;

2° de la sécurité des pneumatiques ;

3° de la sécurité des roues ;

4° de la sécurité du châssis ;

5° des nuisances telles que visées l'annexe 1^{re}, 3, 8.

Le contrôle visé à l'alinéa 1^{er} est effectué selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points, mentionnées à l'annexe 1^{re}.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1^{re} a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf si :

- 1° une défaillance manifeste constatée le justifie ;
- 2° l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

§ 2. Le contrôle technique routier approfondi s'effectue soit :

- 1° à l'aide d'une unité de contrôle mobile ;
- 2° dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre ;
- 3° auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Dans les cas visés au 2° et 3°, le contrôle approfondi est effectué dans les plus brefs délais dans l'une des installations ou l'un des centres disponibles les plus proches.

Lorsque le contrôle routier approfondi est effectué en station de contrôle d'un organisme visé au 3°, le tarif de la redevance applicable est celui déterminé en vertu du règlement technique.

En cas de refus de paiement de la redevance, le véhicule contrôlé peut être retenu et saisi jusqu'à son paiement selon la procédure décrite à l'article 34, § 3, du décret du 4 avril 2019.

§ 3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées visées au paragraphe 2, 1° et 2°, comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule utilitaire comme exigé.

A défaut pour les unités ou installations désignées de présenter les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 10. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1^{re} présente une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

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

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

Un véhicule qui présente plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler repris au point 1 de l'annexe 1^{re} peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 11. § 1^{er}. Pour les véhicules visés à l'article 3, 2° à 6°, utilisés dans le cadre d'un transport de marchandises, l'arrimage du chargement peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, et à l'article 30 de la Convention sur la circulation routière.

L'agent qualifié vérifie que le chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité routière et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en abrégé ADR, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage, est effectué conformément aux conditions fixées à l'article 13 et selon les règles des articles 14 à 17.

Art. 12. § 1^{er}. Le conducteur :

- 1° exerce un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;
- 2° s'assure que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;
- 3° s'assure que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule ;
- 4° n'utilise pas son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions de l'article 15.

§ 2. Le transporteur :

- 1° fournit un véhicule approprié à la charge qui lui est confiée ;
- 2° met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;
- 3° fixe le conteneur au châssis ;
- 4° arrime la charge conformément au présent article.

Le transporteur met toutes les informations du chargeur visées au paragraphe 4, 4°, à la disposition des agents qualifiés et des personnes autorisées dans le cadre d'une inspection ou d'un contrôle technique routier.

§ 3. Le conditionneur :

- 1° décrit les marchandises et leur emballage ou leur unité de charge ;
- 2° s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, décrit une méthode alternative pour les arrimer ;
- 3° conditionne selon les normes en vigueur ;

Concernant le 2°, si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées.

§ 4. Le chargeur :

- 1° répartit la charge sur le plancher de chargement ;
- 2° permet un arrimage conforme ;
- 3° contrôle la conformité de l'arrimage avant le départ du véhicule ;

4° communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations visées au 4° sont communiquées à la demande d'un agent qualifié lors d'un contrôle technique routier et comportent au minimum :

- 1° la nature de l'unité de charge ;
- 2° la masse du chargement, la masse des conteneurs ou des caisses mobiles et la masse de chaque unité de charge ;
- 3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si celle-ci ne se situe pas au milieu ;
- 4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;
- 5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et l'orientation à respecter durant le transport ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195 ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour un arrimage correct.

§ 5. L'expéditeur, le donneur d'ordre expéditeur, soit toute personne physique ou morale qui commande le transport, prépare et ordonne le chargement des marchandises au transporteur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

- 1° une description des marchandises ;
- 2° la masse du chargement total, du conteneur ou de la caisse mobile et de chaque unité de charge ;
- 3° toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;
- 4° la notification au conditionneur ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

Art. 13. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement ou le chargeur l'enveloppe de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Art. 14. § 1^{er}. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations ou décélérations du véhicule :

- 1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;
- 2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;
- 3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement.

L'arrimage empêche le mouvement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut pas varier et les charges arrimées ne peuvent pas sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Même pour les charges pour lesquelles il n'y a pas de risque de mouvement, des mesures telles que le blocage ou l'arrimage sont prises de façon à éviter qu'elles soient sensiblement déplacées en raison des vibrations verticales qui peuvent réduire la force de frottement entre la charge et la plateforme de chargement. Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions déterminées par le ministre signifie que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 2. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 1^{er}, la force de pression exercée sur cet élément ne peut pas dépasser la charge nominale maximale de celui-ci, soit la charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

Art. 15. § 1^{er}. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

- 1° fonctionnent correctement ;
- 2° sont adaptés à l'usage qui en est fait ;
- 3° ne peuvent pas présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis qui peuvent affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
- 4° ne peuvent pas présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
- 5° sont conformes aux normes de produits européennes ou internationales visées à l'article 17.

§ 2. Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur le véhicule est adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

§ 3. Pour la fixation de la charge, une ou plusieurs méthodes de sécurisation suivantes sont utilisées :

- 1° le blocage ;
- 2° le verrouillage, soit local, soit général ;
- 3° l'arrimage direct ;
- 4° l'arrimage couvrant.

§ 4. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse pas être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule :

1° est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;

2° est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes ou internationales en vigueur.

Art. 16. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes et arborent leur référence :

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Les marchandises transportées en vrac sont, en fonction de leur nature, recouverts d'une bâche ou d'un filet sauf si le chargement n'est pas de nature à produire de la poussière ou des résidus sur la voie publique.

Art. 17. Les procédures de suivi visées à l'article 20 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 18. § 1^{er}. Lors de chaque contrôle technique routier initial, les informations suivantes sont collectées :

1° le pays d'immatriculation du véhicule ;

2° la catégorie du véhicule ;

3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément au modèle repris à l'annexe 4.

Il remet une copie du rapport de contrôle au conducteur.

L'inspecteur du contrôle technique communique à l'agent qualifié les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'agent qualifié conserve ces informations pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

§ 3. Le certificat du dernier contrôle technique périodique et le rapport visé au paragraphe 2 sont conservés à bord du véhicule

Section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 19. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 21, le véhicule qui présente une défaillance majeure ou critique détectée lors du contrôle est interdit de circuler sur la voie publique tant que la défaillance n'est pas corrigée.

§ 2. Si le véhicule visé au paragraphe 1^{er} est immatriculé en Belgique, l'agent qualifié peut décider qu'il soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'agent qualifié peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, l'agent qualifié en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

Art. 20. § 1^{er}. Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est restreinte ou interdite par le retrait des documents de bord, des clés de contact ou par la pose de sabots ou de chaînes, tant que cette défaillance n'est pas corrigée.

L'agent qualifié peut autoriser la conduite du véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition :

1° qu'il soit remédié aux défaillances techniques concernées pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation ;

2° qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

L'agent qualifié peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation.

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'agent qualifié décide des conditions et du délai raisonnable pour la correction de la défaillance.

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

CHAPITRE 4. — *Coopération entre États membres et avec la Commission européenne*

Art. 21. § 1^{er}. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle.

Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées en dehors du Royaume sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique en Belgique.

Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, dans le cas visé à l'alinéa 1^{er}, les règles relatives aux contrôles visés à l'article 23sexies, § 1^{er}, du règlement technique sont applicables.

En cas de non-présentation du véhicule dans le délai fixé, celui-ci n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

Les agents qualifiés ou les agents de la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures évaluent chaque requête transmise par une instance étrangère et la transmet, si nécessaire, à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Le point de contact informe le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994, les agents visés à l'alinéa 4 convoquent le titulaire du véhicule pour un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours, à compter de la réception de la convocation.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public Mobilité et Infrastructures ainsi qu'aux agents qualifiés.

Art. 22. Les agents qualifiés prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par an, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 23. Tous les deux ans, avant le 31 mars, les agents qualifiés communiquent par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

- 1° le nombre de véhicules contrôlés ;
- 2° la catégorie des véhicules contrôlés ;
- 3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé ;
- 4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe 4, point 10.

CHAPITRE 5. — *Amendes administratives*

Art. 24. L'amende administrative s'élève à :

1° 75 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure à l'annexe 1^{re} ou le cas échéant, à l'annexe 2 ;

b) lorsque le conducteur ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement ;

c) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis moins de quinze jours ;

2° 350 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure à l'annexe 1^{re} ou à l'annexe 2 ;

b) sans préjudice de 1°, c, lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis deux mois ou moins de deux mois ;

3° 1.000 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique à l'annexe 1^{re} ou à l'annexe 2 ;

b) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux mois ;

c) lorsque le système d'arrimage du chargement existant est manifestement non conforme aux exigences visées à l'article 15 ;

4° 3.000 euros lorsque l'arrimage est inexistant ;

5° 5.000 euros :

a) lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;

b) si le véhicule immatriculé ou mis en circulation n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite ;

c) lorsque l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est trafiqué ;

6° 6.500 euros lorsque le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Art. 25. Les infractions aux règles d'arrimage sont imputées aux intervenants au regard de leurs obligations visées aux articles 12 à 17.

Art. 26. Les articles 3 à 8, § 1^{er}, 9 à 13, 16 à 17, 27 à 29 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents s'appliquent au présent arrêté.

CHAPITRE 6. — *Dispositions abrogatoires et finales*

Art. 27. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule utilitaire de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est abrogé.

Art. 28. L'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé.

Art. 29. Dans l'article 30 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière entre en vigueur le 30 avril 2023 à l'exception des articles, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o à 8^o, 10^o à 14^o et 16^o, et 52 qui entrent en vigueur le 1^{er} mars 2024 ».

Art. 30. Le présent arrêté entre en vigueur le 30 avril 2023.

Art. 31. Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,
Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

Annexe 2. Liste et méthode de contrôle relative à l'arrimage

1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- a. Défaillance mineure : il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- b. Défaillance majeure : il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- c. Défaillance critique : il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle est classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

2. Méthodes de contrôle

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

3. Appréciation des défaillances

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

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite au point 1, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières en fonction de la nature du chargement et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

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

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation du contrôleur		
B	Une ou plusieurs unités de charge n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation du contrôleur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement	À l'appréciation du contrôleur		

	(défaillance autre que celles énumérées au point 10).			
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation du contrôleur		
E	La plateforme de chargement du véhicule n'est pas propre	À l'appréciation du contrôleur		
10.	Adéquation du véhicule			
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
	b) Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de plate-forme de chargement			x
10.1.2.	a) Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b) Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.2.2.	a) Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.3.	a) Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
	b) Pièce fissurée.			x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b) Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.3.2.	a) Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
	b) Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.			x
10.4.2.	a) Résistance insuffisante ou conception déficiente.		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	a) Mauvais état ou conception déficiente.		x	
	b) Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.5.2.	a) Nombre insuffisant.		x	
	b) Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	a) En mauvais état, endommagées.		x	
	b) Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.			x
10.6.2.	a) Pas adaptées au chargement transporté.		x	
	b) Manquantes.			x

10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	a) En mauvais état, endommagées.		X	
	b) Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.			X
10.7.2.	a) Limite de charge insuffisante.		X	
	b) Incapable de résister au chargement.			X
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	a) Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.1.2.	a) Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.1.3.	a) Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	a) Ancrage au véhicule inadapté.	X		
	b) Ancrage insuffisant.		X	
	c) Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			X
20.1.2.2.	a) Fixation inadaptée.	X		
	b) Fixation insuffisante.		X	
	c) Totalement dénuée d'efficacité.			X
20.1.2.3.	a) Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		X	
	b) Équipement de fixation totalement inadéquat.			X
20.1.2.4.	a) Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.		X	
	b) La méthode choisie est totalement inadéquate.			X
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	a) État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	X		
	b) Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		X	
	c) Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			X
20.1.3.2.	a) Résistance insuffisante des filets et des bâches.		X	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			X
20.1.3.3.	a) Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		X	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			X
20.1.3.4.	a) Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		X	
	b) Totalement inadéquat.			X
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	a) Mauvaise adéquation de la séparation et du remplissage.		X	
	b) Séparation ou espaces libres trop importants.			X

20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
20.2.1.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	a)Mauvaise adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		X	
	b)Dispositif totalement inadéquat.			X
20.3.2.	a)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	X		
	b)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		X	
20.3.3.	a)Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		X	
	b)Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			X
20.3.4.	a)Treuil mal employés.		X	
	b)Treuil défectueux.			X
20.3.5.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).		X	
	b)Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			X
20.3.6.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	a)Équipement utilisé inadéquatement	X		
	b)Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		X	
	c)Équipement utilisé totalement inadéquat.			X
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	a)Produits en vrac non recouverts		X	
	b)Constituant un danger pour la circulation.			X
20.5.2.	a)Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		X	
	b)Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			X
20.5.3.	a)Produits légers non recouverts.		X	
	b)Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			X
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			
20.6.2.	a)Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
30.	Chargement sans aucun arrimage		-	X

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

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

Annexe 3.

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

(recto)

1. Lieu du contrôle technique routier

2. Date

3. Heure

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

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

6. Catégorie de véhicule

a) N ₂ ^(a) (3,5 à 12 t)	<input type="checkbox"/>	
b) N ₃ ^(a) (plus de 12 t)	<input type="checkbox"/>	
c) O ₃ ^(a) (3,5 à 10 t)	<input type="checkbox"/>	
d) O ₄ ^(a) (plus de 10 t)	<input type="checkbox"/>	
e) M ₂ ^(a) [> 9 sièges ^(b) à 5 t]	<input type="checkbox"/>	
f) M ₃ ^(a) [> 9 sièges ^(b) plus de 5 t]	<input type="checkbox"/>	
g) T1b	<input type="checkbox"/>	
T2b	<input type="checkbox"/>	
T3b	<input type="checkbox"/>	
T4,1b	<input type="checkbox"/>	
T4,2b	<input type="checkbox"/>	
T4,3b	<input type="checkbox"/>	
h) N1	<input type="checkbox"/>	

(veuillez préciser)

7. Kilométrage au moment du contrôle.....

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

.....

b) Numéro de la licence communautaire^(c) [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no 1073/2009]
.....

9. Conducteur

10. Liste de contrôle

	Vérifié ^(d)	Défaut ^(e)
0) Identification ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Équipement de freinage ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile ^(f)	?	?
9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ ^(f)	?	?
10) Arrimage du chargement ^(f)	?	?
11. Résultats du contrôle		
Conforme		?
Défectueux		?
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques, ou restriction à son utilisation		
		?
12. Divers/remarques :		
13. Autorité/contrôleur ayant effectué le contrôle		
Signature		
L'agent qualifié	Conducteur	
.....	

Notes :

- (a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.
- (b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).
- (c) Si disponible.
- (d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe 1^{ère} ou 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.
- (e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.
- (f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes 1^{ère} et 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE 0.1. Plaques d'immatriculation 0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série	1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE 1.1. État mécanique et fonctionnement 1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service 1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs 1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse 1.1.5. Robinet de freinage à main 1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande,	dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique 1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression) 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque
--	---	---	---

(électriques et pneumatiques)	1.2.1. Performance	2.4. Réglage de la géométrie	4.3.2. Commutation
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	1.2.2. Efficacité	2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.3.3. Conformité aux exigences
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	1.3. Performance et efficacité du frein de secours	2.6. Direction assistée électronique (EPS)	4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
1.1.11. Conduites rigides des freins	1.3.1. Performance	3. VISIBILITÉ	4.4.1. État et fonctionnement
1.1.12. Flexibles des freins	1.3.2. Efficacité	3.1. Champ de vision	4.4.2. Commutation
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	3.2. État des vitrages	4.4.3. Conformité aux exigences
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	1.4.1. Performance	3.3. Rétroviseurs	4.4.4. Fréquence de clignotement
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	1.4.2. Efficacité	3.4. Essuie-glace	4.5. Feux de brouillard avant et arrière
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	1.5. Performance du système de freinage d'endurance	3.5. Lave-glace du pare-brise	4.5.1. État et fonctionnement
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	1.6. Dispositif antiblocage	3.6. Système de désembuage	4.5.2. Orientation
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	1.7. Système de freinage électronique (EBS)	4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANT S ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	4.5.3. Commutation
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	1.8. Liquide de frein	4.1. Phares	4.5.4. Conformité aux exigences
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	2. DIRECTION	4.1.1. État et fonctionnement	4.6. Feu de marche arrière
1.1.21. Système de freinage complet	2.1. État mécanique	4.1.2. Orientation	4.6.1. État et fonctionnement
1.1.22. Prises d'essai	2.1.1. État de la direction	4.1.3. Commutation	4.6.2. Conformité aux exigences
1.1.23. Frein à inertie	2.1.2. Fixation du boîtier de direction	4.1.4. Conformité aux exigences	4.6.3. Commutation
1.2. Performances et efficacité du frein de service	2.1.3. État de la timonerie de direction	4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison	4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
	2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	4.1.6. Lave-phares	4.7.1. État et fonctionnement
	2.1.5. Direction assistée	4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour	4.7.2. Conformité aux exigences
	2.2. Volant, colonne et guidon	4.2.1. État et fonctionnement	4.8. Catadioptrés, marquages signalétiques et plaques réfléchissantes arrière
	2.2.1. État du volant de direction	4.2.2. Commutation	4.8.1. État
	2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	4.2.3. Conformité aux exigences	4.8.2. Conformité aux exigences
	2.3. Jeu dans la direction	4.3. Feux stop	
		4.3.1. État et fonctionnement	

4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9.1. État et fonctionnement

4.9.2. Conformité aux exigences

4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque

4.11. Câblage électrique

4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires

4.13. Batterie

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux

5.1.2. Porte-fusées

5.1.3. Roulements de roues

5.2. Roues et pneus

5.2.1. Moyeu de roue

5.2.2. Roues

5.2.3. Pneumatiques

5.3. Suspension

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs

5.3.2. Amortisseurs

5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension

5.3.4. Points de suspension

5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général

6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux

6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)

6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement

6.1.5. Support de la roue de secours

6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

6.1.7. Transmission

6.1.8. Supports de moteur

6.1.9. Performances du moteur

6.2. Cabine et carrosserie

6.2.1. État

6.2.2. Fixation

6.2.3. Porte et poignées de portes

6.2.4. Plancher

6.2.5. Siège du conducteur

6.2.6. Autres sièges

6.2.7. Commandes de conduite

6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine

6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs

6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

7. AUTRE MATÉRIEL

7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles

7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches

7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité

7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité

7.1.5. Airbag

7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)

7.2. Extincteur

7.3. Serrures et dispositif antivol

7.4. Triangle de signalisation

7.5. Trousse de secours

7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)

7.7. Avertisseur sonore

7.8. Tachymètre

7.9. Tachygraphe

7.10. Limiteur de vitesse

7.11. Compteur kilométrique

7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES

8.1. Système de suppression du bruit

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.1.2. Émissions gazeuses

8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.2.2. Opacité

8.4. Autres points liés à l'environnement

8.4.1. Pertes de liquides

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

9.1.2. Issues de secours

9.2. Système de désembuage et de dégivrage

9.3. Système de ventilation et de chauffage

9.4. Sièges

9.4.1. Sièges passagers

9.4.2. Siège du conducteur

9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours

9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout

9.7. Escaliers et marches

9.8. Système de communication avec les voyageurs

9.9. Notices

9.10. Exigences concernant le transport d'enfants

9.10.1. Portes

9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs

9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant

9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE