



GUIDE TECHNIQUE

Entretien préventif du camion : plan et check-list par système

Comment structurer l'entretien préventif d'un camion : périodicités kilométriques et horaires, contrôle quotidien et check-list système par système.

Imaginez que vous ouvriez le dossier d'entretien d'un camion. La date de la dernière vidange y est notée. Mais la dernière purge des réservoirs d'air, l'âge de la cartouche du dessiccateur ou la date à laquelle le point de congélation du liquide de refroidissement a été mesuré n'apparaissent nulle part. Le programme d'entretien préventif comble ce vide : il fixe par écrit, avant qu'une panne ne survienne, la fréquence, le responsable et le niveau de contrôle de chaque système du véhicule. Ce guide est indépendant de toute marque ; il présente la logique des périodicités, le contrôle quotidien, les paliers d'entretien, la check-list système par système et la tenue du registre, avec le vocabulaire du terrain.

Ce document a été préparé par l'équipe technique VADEN pour la planification de l'entretien préventif des poids lourds, indépendamment de la marque. Les périodicités et fréquences de contrôle indiquées dans le texte sont des références générales et peuvent être raccourcies selon le profil d'usage du véhicule. Pour les intervalles d'entretien exacts, les spécifications d'huiles et de fluides ainsi que les valeurs de couple et de pression, le manuel de service actualisé correspondant au châssis et au code moteur du véhicule, ainsi que l'indicateur de maintenance embarqué, font foi. **Dernière mise à jour : septembre 2026.**

Qu'est-ce que le programme d'entretien préventif du camion et à quoi sert-il ?

Le programme d'entretien préventif du camion est le plan écrit qui contrôle, avant qu'une panne n'apparaisse, les systèmes moteur, refroidissement, carburant, alimentation en air, freinage, transmission, train roulant et électrique du véhicule, selon un seuil de kilométrage, d'heures moteur ou de calendrier. Le programme comporte trois niveaux : le contrôle quotidien du conducteur, l'entretien périodique par paliers et le registre de mesures. Les périodicités sont ajustées selon le manuel de service du constructeur et le profil d'usage du véhicule.

Ce qui distingue le programme d'entretien préventif de l'entretien correctif, c'est qu'il rattache le travail au calendrier du véhicule et non à celui de la panne. Dans une exploitation qui fonctionne en mode correctif, l'entretien commence lorsqu'un témoin s'allume ou que le véhicule reste immobilisé sur la route ; à ce moment-là, la pièce n'est pas toujours en stock, et le problème a souvent déjà fatigué le système voisin. Une cartouche de dessiccateur saturée transporte de l'humidité vers les réservoirs et les valves ; l'hiver, cette humidité gèle et le frein comme la suspension peuvent poser problème le même matin. Un liquide de refroidissement dont les additifs sont épuisés accélère la corrosion, et la facture peut porter à la fois sur la pompe à eau, le thermostat et le radiateur. Le rôle premier du programme est de briser cette chaîne dès le premier maillon.

Pour que le programme ne reste pas sur le papier, chaque poste doit avoir en face de lui un responsable, un déclencheur et un lieu d'enregistrement ; un poste sans responsable désigné est le premier à être négligé quand l'activité augmente. Le coût d'un arrêt non planifié et le calendrier par paliers du côté freinage ont été traités dans **Calendrier de maintenance préventive des freins de poids lourd pour les flottes**. Ce guide étend la même logique à l'ensemble des systèmes du véhicule.

Sur quoi se fondent les périodicités d'entretien du camion ?

Les périodicités d'entretien du camion se fondent sur trois compteurs : le kilométrage, les heures de fonctionnement du moteur et le calendrier. L'entretien est déclenché par celui des trois qui atteint son seuil en premier. Le kilométrage mesure l'usure : plaquettes, disques, pneumatiques et roulements vieillissent avec la distance parcourue. Mais une journée passée à vitesse constante sur autoroute et une journée avec des centaines d'arrêts-départs en ville peuvent afficher le même chiffre au compteur et imposer pourtant une charge très différente à l'huile moteur et au frein.

Les heures moteur captent cette différence. Sur un véhicule qui tourne au ralenti, qui travaille lentement sur un chantier ou qui entraîne une grue, une bétonnière ou une benne via une prise de force, le moteur tourne des heures durant pendant que le compteur kilométrique bouge à peine. Le calendrier, lui, protège les matériaux qui vieillissent indépendamment de l'usage : l'huile vieillit même en attente, les additifs du liquide de refroidissement s'épuisent, le caoutchouc durcit, la batterie se décharge d'elle-même. Un véhicule de réserve peu utilisé reste soumis à l'intégralité de ces échéances malgré son faible kilométrage.

Sur de nombreux camions récents, l'indicateur de maintenance effectue ce calcul lui-même ; il évalue des données d'exploitation telles que la charge moteur et la consommation de carburant pour afficher le délai restant avant le prochain entretien. Les données prises en compte varient selon le constructeur. Sur les véhicules anciens dépourvus d'indicateur et sur les remorques, ce calcul revient à l'exploitant. Lorsque le plan d'entretien du constructeur prévoit des intervalles distincts pour un usage normal et un usage sévère, l'intervalle « conditions sévères » s'applique dès que l'une des conditions sévères du tableau ci-dessous correspond au véhicule.

Effet des conditions d'exploitation sur la périodicité d'entretien (référence générale ; le manuel d'entretien à jour du constructeur du véhicule fait foi)

Condition d'exploitation	Systèmes les plus sollicités	Compteur de référence	Ce qui change dans le programme
Longue distance, autoroute dominante	Huile moteur, pneumatiques, filtres à carburant	Kilométrage	L'intervalle en conditions normales est retenu
Distribution urbaine, arrêts fréquents	Freins, embrayage, circuit de démarrage et de charge	Kilométrage et heures moteur	L'intervalle de vidange se raccourcit, le contrôle des freins et de l'embrayage s'intensifie
Chantier, carrière, mine	Filtre à air, suspension, articulations, faisceau du radiateur	Heures moteur	Le graissage et le remplacement du filtre s'intensifient, le nettoyage du faisceau entre dans le programme
Ralenti prolongé, usage avec prise de force	Huile moteur, système de post-traitement des gaz	Heures moteur	L'intervalle de vidange est suivi en heures, les alertes de post-traitement sont lues à chaque entretien
Itinéraires vallonnés et de montagne	Freins, frein moteur et ralentisseur, refroidissement	Kilométrage et relevés de température	Les contrôles freins et refroidissement sont avancés

Condition d'exploitation	Systèmes les plus sollicités	Compteur de référence	Ce qui change dans le programme
Climat froid et humide	Freins pneumatiques, batterie, carburant, AdBlue	Calendrier (saison)	Un lot de travaux d'hiver est ajouté, la purge des réservoirs s'intensifie
Véhicule de réserve peu utilisé	Pièces en caoutchouc, fluides, batterie, cartouche du dessiccateur	Calendrier	Les postes liés au temps sont traités sans attendre le kilométrage

La classe d'émission entre également en jeu : sur les moteurs équipés d'un filtre à particules, le constructeur exige le plus souvent une huile à faible teneur en cendres, homologuée par un code d'approbation, et une spécification incorrecte peut réduire la durée de vie du système de post-traitement même si l'intervalle lui-même est respecté.

Où trouver les périodicités d'entretien propres à chaque marque ?

Les périodicités d'entretien propres à chaque marque s'obtiennent à partir du plan de service du constructeur, de l'indicateur de maintenance et du menu d'entretien de la valise de diagnostic, en fonction du numéro de châssis et du code moteur du véhicule. Comme un même nom de modèle recouvre plusieurs générations, familles de moteur et classes d'émission, les tableaux génériques que l'on trouve sur internet appartiennent le plus souvent à une autre variante. Les générations, les motorisations et la logique d'entretien des tracteurs routiers les plus répandus ont été traitées dans des guides séparés : **Mercedes-Benz Actros**, **Ford F-MAX**, **MAN TGX**, **Scania série R/S**, **Volvo FH** et **DAF XF**. Ce guide ne répète pas le détail propre à chaque marque ; il construit le socle commun à toutes.

Que couvre le contrôle quotidien du conducteur ?

Le contrôle quotidien du conducteur est le tour rapide effectué autour du véhicule avant le départ. Rien n'est démonté et l'objectif n'est pas le diagnostic ; deux questions seulement sont posées : le véhicule peut-il prendre la route aujourd'hui, et existe-t-il un signe précoce à signaler à l'atelier ? Le contrôle pas à pas du frein pneumatique avant départ a été détaillé dans le guide dédié au calendrier des freins ; le tableau ci-dessous porte sur l'ensemble du véhicule.

Contrôle quotidien du conducteur avant le départ (référence générale ; le manuel d'entretien à jour du constructeur du véhicule fait foi)

Point de contrôle	Ce qui est vérifié	En cas d'anomalie
Huile moteur	Niveau et évolution par rapport à la veille	Une baisse rapide évoque une fuite ou une consommation d'huile, une hausse inattendue une contamination par le carburant ou le liquide de refroidissement ; à signaler à l'atelier
Liquide de refroidissement	Niveau du vase d'expansion, moteur froid	Une baisse continue évoque une fuite ou un joint ; le bouchon ne s'ouvre jamais moteur chaud
Carburant, AdBlue, séparateur d'eau	Niveaux et eau présente dans le bol du séparateur	L'eau est purgée ; si le phénomène se répète, le réservoir et la source de carburant sont contrôlés

Point de contrôle	Ce qui est vérifié	En cas d'anomalie
Pression d'air	Alerte basse pression, temps de montée en pression de service	Un temps de montée plus long qu'à l'habitude évoque le compresseur ou une fuite
Purge des réservoirs d'air	Eau et huile au robinet manuel	Une eau abondante évoque le dessiccateur, une eau huileuse le compresseur
Pneumatiques et écrous de roue	Pression, état des flancs, traces de rouille autour des écrous	Une roue présentant des traces de desserrage est contrôlée avant le départ
Éclairage, témoins, fuites	Témoin qui ne s'éteint pas, éclairage défaillant, tache sous le véhicule, sifflement	Le véhicule ne part pas avec une fuite manifeste dont l'origine n'est pas identifiée
Sellette d'attelage et attelage de la remorque	Position fermée du levier de verrouillage, loquet de sécurité, connexions pneumatiques et électriques	Le véhicule n'est pas déplacé tant que la fermeture du verrou n'est pas confirmée

Sur le formulaire, chaque ligne est cochée « conforme », « à surveiller » ou « défectueux ». La partie la plus précieuse est souvent la ligne d'observation libre : un bruit nouveau, une odeur différente, un manomètre d'air qui monte un peu plus lentement chaque matin. Ces notes indiquent à l'avance à l'atelier ce qu'il doit examiner le jour de l'entretien.

Quels sont les paliers d'entretien périodique ? Léger, intermédiaire et majeur

Les paliers d'entretien périodique évitent de refaire à chaque fois la même longue liste depuis le début, en répartissant les travaux selon leur profondeur. Le nombre et le nom des paliers varient d'un constructeur à l'autre ; ce guide les regroupe en trois niveaux : entretien léger, entretien intermédiaire et entretien majeur. Dans la plupart des plans, les paliers s'emboîtent : l'entretien intermédiaire reprend tous les travaux de l'entretien léger, et l'entretien majeur reprend tous ceux de l'entretien intermédiaire.

Entretien léger : fluides, filtres et inspection visuelle

L'entretien léger est le palier le plus répété, centré sur l'huile moteur et le filtre à huile. À la même visite, les niveaux de fluides sont complétés, les points de graissage sont graissés, l'indicateur de colmatage du filtre à air est contrôlé, un test d'étanchéité est réalisé sur le circuit d'air et la mémoire de défauts est lue à la valise de diagnostic. Aucune dépose n'est effectuée ; une anomalie constatée est soit corrigée le jour même, soit inscrite comme travail pour le palier suivant.

Entretien intermédiaire : mesures et contrôle de l'usure

L'entretien intermédiaire ajoute la mesure à l'entretien léger. L'épaisseur des plaquettes et des disques, la course de tige des cylindres de frein sur frein à tambour, les jeux de direction et de suspension sont relevés et chiffrés. Les filtres à carburant sont remplacés, l'élément du filtre à air est renouvelé selon son état ou sa durée, l'âge de la cartouche du dessiccateur est vérifié, la batterie passe un test de charge et le point de congélation du liquide de refroidissement est

mesuré. Une mesure isolée dit peu de choses ; c'est l'écart entre deux entretiens intermédiaires qui révèle la vitesse d'usure.

Entretien majeur : vidanges, étanchéité et travaux de dépose

L'entretien majeur regroupe les travaux qui exigent une immobilisation prolongée. Les huiles de boîte de vitesses, de pont et, le cas échéant, de ralentisseur sont vidangées, et les copeaux au bouchon magnétique sont examinés. Le liquide de refroidissement est intégralement renouvelé si la durée de vie de ses additifs est atteinte. Le jeu aux soupapes est réglé selon la famille moteur, le filtre AdBlue est remplacé si le plan de service le prévoit, et les roues sont déposées pour inspecter les pièces de frein et les roulements de moyeu. Le nombre d'entretiens légers correspondant à un intermédiaire, et d'intermédiaires à un majeur, ne relève pas du choix de l'exploitant mais du plan du constructeur et du profil d'usage du véhicule.

Check-list d'entretien du camion : que contrôle-t-on système par système ?

La check-list d'entretien du camion est un tableau qui parcourt un à un les systèmes du véhicule. Le tableau ci-dessous indique, pour chaque poste, à quel palier il est traité pour la première fois et ce qui est vérifié ; comme les paliers supérieurs englobent les inférieurs, un poste marqué « entretien intermédiaire » se répète également à l'entretien majeur.

Check-list d'entretien du camion, système par système (référence générale ; le palier et les périodicités relèvent du manuel d'entretien à jour du constructeur du véhicule)

Système	Point de contrôle	Premier palier concerné	Ce qui est vérifié
Moteur	Huile moteur et filtre à huile	Entretien léger	Spécification homologuée, tendance du niveau, particules métalliques dans le filtre
Moteur	Filtre à air	Léger (témoin), intermédiaire (élément)	Témoin d'encrassement, étanchéité du boîtier et de la durite d'admission
Moteur	Courroie, tendeur et galet	Entretien intermédiaire	Fissure, glaçage, battement du tendeur, bruit de roulement
Moteur	Jeu aux soupapes	Entretien majeur	Contrôle et réglage selon l'intervalle du constructeur, propre à la famille moteur
Refroidissement	Liquide de refroidissement	Léger (niveau), intermédiaire (point de congélation)	Point de congélation au réfractomètre, couleur, dépôt
Refroidissement	Durites, radiateur, pompe à eau, thermostat, embrayage de ventilateur	Entretien intermédiaire	Ramollissement et gonflement, faisceau colmaté, trace à l'orifice témoin de la pompe à eau, enclenchement du ventilateur

Système	Point de contrôle	Premier palier concerné	Ce qui est vérifié
Carburant	Séparateur d'eau et filtres à carburant	Quotidien (purge), intermédiaire (filtre)	Eau à la purge, dépôt dans le filtre, réchauffeur de filtre
AdBlue / SCR	Réservoir, goulotte, ligne de dosage, filtre	Quotidien (niveau), majeur (filtre)	Dépôt de cristaux, propreté du réservoir, alertes de dosage enregistrées
Alimentation en air	Compresseur et régulateur de pression	Entretien intermédiaire	Temps de montée en pression, huile dans les réservoirs, pression de coupure et d'enclenchement
Alimentation en air	Cartouche du dessiccateur d'air	Intermédiaire (selon durée et état)	Date de montage, eau dans les réservoirs, fonctionnement de la vanne de purge
Alimentation en air	Réservoirs, vannes de purge, test d'étanchéité	Quotidien (purge), léger (test d'étanchéité)	Eau et huile, vanne de purge automatique, chute de pression moteur à l'arrêt
Freins	Plaquettes, disques et tambours	Entretien intermédiaire	Épaisseur, fissure thermique, écart entre les deux côtés d'un même essieu
Freins	Étrier, cylindre de frein, régleur automatique	Entretien intermédiaire	Mouvement des axes coulissants, soufflets ; sur frein à tambour, course et angle du bras du régleur
Freins	Mémoire de défauts ABS/EBS	Entretien léger	Défauts enregistrés et pannes intermittentes récurrentes
Transmission	Embrayage et servo d'embrayage	Entretien intermédiaire	Course de pédale, point d'accrochage, fuite du servo, patinage
Transmission	Huile de boîte de vitesses, de pont et de ralentisseur	Entretien majeur	Copeaux au bouchon magnétique, fuite aux bagues d'étanchéité, reniflard
Direction	Boîtier de direction, biellettes et rotules, pompe	Entretien intermédiaire	Jeu au volant, jeu des rotules, niveau d'huile, bruit de pompe
Suspension	Soufflets d'air et valve de nivellement	Entretien intermédiaire	Fissure et frottement du soufflet, bras de la valve de nivellement, hauteur de caisse
Suspension	Amortisseurs, ressorts à lames et silentblocs	Entretien intermédiaire	Fuite d'huile, lame cassée, jeu du silentbloc
Sellette d'attelage	Plaque et mécanisme de verrouillage	Léger (graissage), intermédiaire (réglage)	Usure de la plaque, réglage du verrou, boulons de fixation
Roue	Écrous de roue et roulements de moyeu	Léger (écrous), majeur (roulement)	Serrage des écrous, jeu et bruit du roulement, fuite de graisse
Électrique	Batterie et circuit de charge	Entretien intermédiaire	Corrosion des bornes, test de charge, tension de charge

Système	Point de contrôle	Premier palier concerné	Ce qui est vérifié
Électrique	Éclairage, prise de remorque, faisceau	Contrôle quotidien	Lampe défaillante, broches de la prise, câble qui frotte contre le châssis

Côté moteur, l'axe du programme est l'huile. Une hausse inattendue du niveau entre deux entretiens laisse penser à une contamination par le carburant ou le liquide de refroidissement, et le véhicule n'est pas remis en service sans diagnostic. Sur le circuit de refroidissement, le contrôle le plus souvent négligé n'est pas le niveau mais le liquide lui-même : le vase peut paraître plein alors que le point de congélation a dérivé ou que l'additif anticorrosion est épuisé. La pompe à eau, le thermostat, le vase d'expansion et les éléments du groupe ventilateur relèvent de la **catégorie système de refroidissement**.

Côté carburant, l'entretien ne porte pas sur la pompe ou l'injecteur eux-mêmes, mais sur la propreté du carburant qui les alimente ; une eau de plus en plus abondante au séparateur signale un problème au réservoir ou à la source d'approvisionnement. Les filtres et les éléments d'alimentation relèvent de la **catégorie système de carburant**. L'AdBlue est la solution d'urée AUS 32 utilisée dans le système SCR (réduction catalytique sélective) et définie par la norme ISO 22241 ; sa composition, sa consommation et les restrictions qui s'enclenchent en cas de panne sèche sont détaillées dans **AdBlue sur camion : à quoi sert-il et que faire en panne sèche ?**. Côté électrique, la capacité de la batterie chute par temps froid ; l'entretien intermédiaire réalisé avant l'hiver est le meilleur moment pour repérer une batterie faible avant qu'elle n'immobilise le véhicule.

Comment l'alimentation en air et le système de freinage s'intègrent-ils au programme d'entretien ?

Le système d'alimentation en air du camion — compresseur, régulateur de pression, dessiccateur et réservoirs — n'alimente pas que le frein. Le même air actionne aussi les soufflets de suspension, le servo d'embrayage et, sur de nombreux véhicules, la commande de boîte de vitesses. C'est pourquoi une négligence côté air produit des symptômes sur plusieurs systèmes à la fois.

Compresseur et cartouche du dessiccateur d'air

La santé du compresseur de frein à air se surveille le plus simplement par le temps de montée en pression. Le temps que met le système vide pour atteindre la pression de service est relevé et comparé d'un entretien à l'autre ; un allongement de ce temps révèle soit une perte de rendement, soit une fuite. Une eau huileuse au niveau des réservoirs indique que le compresseur laisse passer de l'huile, ce qui raccourcit la durée de vie de la cartouche du dessiccateur. Les compresseurs et leurs kits de réparation sont listés dans la **catégorie compresseurs de frein à air**.

L'intervalle de remplacement de la cartouche du dessiccateur d'air ne se détermine pas au seul kilométrage : le temps écoulé, l'humidité de l'air, la consommation d'air du véhicule et le fait que le compresseur laisse passer ou non de l'huile modifient également cet intervalle. La date de montage de la cartouche est conservée dans le registre ; le remplacement intervient lorsque la

durée prévue par le plan de service est atteinte ou dès que de l'eau apparaît dans les réservoirs, selon ce qui survient en premier. Sur les véhicules équipés d'une vanne de purge automatique, son fonctionnement est également vérifié manuellement à intervalles réguliers, car une vanne bouchée ne donne aucun signe extérieur. Les symptômes de panne et la méthode de remplacement de la cartouche sont détaillés dans le [guide du dessiccateur d'air](#). Les unités de traitement de l'air qui intègrent le dessiccateur dans un seul boîtier, ainsi que leurs kits de réparation, relèvent de la [catégorie unités de traitement de l'air](#).

Système de freinage

Le système de freinage est le volet le plus détaillé de l'entretien préventif et suit son propre calendrier. Le test d'étanchéité et la lecture de la mémoire ABS/EBS relèvent de l'entretien léger ; la mesure des plaquettes et des disques, le contrôle des axes coulissants de l'étrier et, sur frein à tambour, de la course de tige des cylindres de frein, relèvent de l'entretien intermédiaire ; l'inspection détaillée après dépose de roue relève de l'entretien majeur, ou intervient plus tôt si des mesures l'exigent. La liste complète des contrôles de frein, du quotidien au semestriel, et les seuils de décision, figurent dans [Calendrier de maintenance préventive des freins de poids lourd pour les flottes](#). Les valves de frein et les capteurs ABS relèvent de la [catégorie système de freinage](#), et les kits de réparation des étriers de frein à disque de la [catégorie kits de réparation d'étrier](#).

Avant toute intervention sur le circuit d'air, les freins ou la suspension, calez le véhicule sur un sol plat, coupez le coupe-batterie et, si la cabine doit basculer, vérifiez le verrou de basculement. Ne portez jamais la main vers le cylindre de frein, autour de l'étrier ou sous un soufflet d'air tant que le système est sous pression. Lorsque la pression est relâchée, les cylindres à ressort serrent le frein ; le desserrage mécanique d'un cylindre à ressort ne doit être effectué que par du personnel formé à la procédure, en suivant l'ordre indiqué par le manuel de service. Sur un véhicule à suspension pneumatique, le châssis s'abaisse lorsque l'air des soufflets est évacué ; si une intervention doit se faire dessous, le châssis est posé sur des chandelles.

À quoi faut-il veiller pour l'entretien de la transmission, de la direction, de la suspension et de la sellette d'attelage ?

Sur le camion, la transmission, la direction, la suspension et la sellette d'attelage regroupent des pièces qui s'usent lentement et tardent à donner des signes. Dans ce groupe, l'entretien préventif s'appuie sur la mesure du jeu et le contrôle de l'étanchéité.

Sur l'embrayage, ce qui est suivi est la course de pédale, le point d'accrochage et l'étanchéité du servo. Sur un servo à assistance pneumatique, une fuite côté air se signale par un sifflement ; côté hydraulique, elle se manifeste par une trace de liquide et une baisse du niveau. Lorsque le circuit hydraulique fonctionne au liquide de frein à base de glycol, ce fluide absorbe l'humidité avec le temps et se renouvelle selon la périodicité du plan de service ; certains véhicules utilisent un fluide de type minéral, aussi le bon type doit-il être vérifié dans le manuel de service ou sur le repère du bouchon du réservoir, sans jamais mélanger les deux types. L'huile de boîte de vitesses et de pont se vidange à l'entretien majeur, et les copeaux au bouchon magnétique renseignent, sans démontage, sur l'usure des engrenages et des roulements.

Sur la direction, le jeu libre, les têtes de biellette et de rotule ainsi que les soufflets sont contrôlés ; sur une direction assistée hydraulique, un gémissement ou une dureté croissante lorsqu'on braque évoque la pompe ou le fluide. Sur un camion à suspension pneumatique, les soufflets sont examinés pour détecter fissures et frottements ; un soufflet plus bas que celui d'en face évoque une fuite ou une panne de la valve de nivellement. La valve de nivellement lit la distance entre l'essieu et le châssis à l'aide d'un bras et d'une biellette de liaison ; lorsque le bras prend du jeu ou se décale, la hauteur de caisse change, avec elle la hauteur de la sellette et les angles de cardan. C'est pourquoi la hauteur de caisse est mesurée et consignée à l'entretien intermédiaire. Les valves de nivellement relèvent de la **catégorie valves de nivellement**.

La sellette d'attelage est l'unique liaison mécanique entre le tracteur et la semi-remorque. Sur les modèles graissés, l'ancienne graisse de la plaque est nettoyée et remplacée par du neuf ; sur les plaques garnies dispensées d'entretien, aucune graisse n'est appliquée en dehors des instructions du fabricant, et l'usure de la plaque est simplement surveillée. Le jeu entre le pivot d'attelage (kingpin) de la semi-remorque et le verrou est contrôlé et réglé selon la procédure du constructeur ; à mesure que le jeu augmente, un à-coup se fait sentir au démarrage et au freinage.

Contrôles saisonniers : comment préparer le camion à l'hiver et à l'été ?

Les contrôles saisonniers du camion sont des lots de travaux supplémentaires ajoutés au programme aux deux périodes de transition de l'année. Faire coïncider ces lots avec l'entretien intermédiaire de début de saison évite d'immobiliser deux fois le véhicule au cours du même mois à l'atelier.

À l'approche de l'hiver, l'un des systèmes qui demande le plus d'attention est le frein pneumatique. L'air chaud refoulé par le compresseur transporte de l'humidité ; cette humidité se condense dans les réservoirs et les canalisations plus froides, gèle la nuit et peut bloquer les valves au matin. Avant l'hiver, l'âge de la cartouche du dessiccateur est vérifié, la purge des réservoirs est intensifiée, les têtes d'accouplement de la ligne de la remorque sont nettoyées ; le détail figure dans **Freins pneumatiques de poids lourd en hiver : gel, humidité et prévention**. Le point de congélation du mélange antigel est mesuré, la batterie passe un test de charge, un gazole hiver est utilisé contre le paraffinage, et le réchauffeur de filtre à carburant est testé. L'AdBlue gèle vers -11 °C ; la plupart des systèmes SCR comportent un réchauffage du réservoir et de la ligne, mais une panne du circuit de chauffage n'apparaît souvent que le premier matin froid, d'où l'intérêt de lire la mémoire de défauts avant l'hiver.

En été, la charge se déplace vers le système de refroidissement. La poussière et les insectes accumulés devant les faisceaux du radiateur et de l'échangeur air-air coupent le flux d'air ; les faisceaux sont nettoyés à l'air comprimé, en soufflant depuis le côté moteur vers l'extérieur. On vérifie que l'embrayage de ventilateur s'enclenche moteur chaud et que le bouchon du vase d'expansion maintient bien la pression. Par temps chaud et humide, l'air refoulé par le compresseur transporte davantage de vapeur d'eau et sollicite davantage le dessiccateur. La pression des pneumatiques se mesure également à froid, car la valeur lue sur un pneu chaud est faussée.

Comment tenir le registre d'entretien du camion ?

Le registre d'entretien du camion est la mémoire du programme préventif. Une mesure isolée ne raconte que le jour où elle a été prise ; la même mesure notée sur trois entretiens successifs révèle une tendance. Si l'épaisseur des plaquettes ou le temps de montée en pression se dégrade un peu à chaque entretien, le remplacement est planifié pour le palier suivant et la pièce est commandée à l'avance. Sur un véhicule sans registre, la même décision ne peut être prise qu'au moment de la panne.

Un registre utile contient la plaque d'immatriculation, le numéro de châssis et le code moteur du véhicule, la date, le kilométrage et les heures moteur, le palier d'entretien, les travaux réalisés, la référence OE des pièces montées, les mesures relevées avec leur unité, le constat et la décision, ainsi que le nom de la personne ayant réalisé l'intervention. La date de montage des pièces liées au temps, comme la cartouche du dessiccateur ou la batterie, y figure également, car leur échéance arrive même sans progression du kilométrage. Plus que le support choisi, papier ou logiciel, c'est le fait de remplir les mêmes champs avec la même unité à chaque entretien qui rend le registre utile.

En France, quel lien entre le contrôle technique et le programme d'entretien du camion ?

En France, le contrôle technique ne remplace pas le programme d'entretien du camion. Il constate, le jour du contrôle, si le véhicule respecte les exigences techniques minimales ; le programme d'entretien maintient le véhicule dans cet état entre deux passages. Une plaquette usée, un circuit d'air qui fuit ou un feu défaillant — autant de points qu'un contrôleur peut relever — se signalent bien plus tôt dans un carnet d'entretien tenu avec rigueur.

Les camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et les remorques sont soumis à un contrôle technique annuel, les autobus et autocars à un contrôle semestriel ; les points de contrôle et les obligations du transporteur, dont le freinage, sont détaillés par [Service-Public / Entreprendre](#). Le cadre applicable aux poids lourds, fondé notamment sur l'arrêté du 27 juillet 2004, est publié par le [ministère chargé des Transports](#). La planification de l'entretien tient également compte des [restrictions de circulation applicables aux poids lourds](#) (week-ends, jours fériés et période estivale).

Pour l'homologation des équipements de freinage, l'Europe s'appuie sur le règlement CEE-ONU n° 13.

Comment mettre en place un programme d'entretien du camion ?

Le programme d'entretien du camion se met en place selon le même ordre, qu'il s'agisse d'une entreprise avec un seul véhicule ou d'une grande flotte ; à chaque étape, le plan de service propre au véhicule fait référence.

- 1 Regroupez pour chaque véhicule le numéro de châssis, le code moteur, la classe d'émission, l'année de fabrication et les équipements (ralentisseur, suspension pneumatique, prise de force, type de sellette) dans un inventaire unique.
- 2 Reportez dans cette liste le plan d'entretien du constructeur et les intervalles donnés par l'indicateur de maintenance ; tenez compte du fait que deux véhicules portant le même nom de modèle peuvent appartenir à des générations ou des familles de moteur différentes.
- 3 Classez les véhicules selon leur profil d'usage et retenez, pour ceux qui y correspondent, les intervalles « conditions sévères » du constructeur.
- 4 Notez lequel du kilométrage, des heures moteur ou du calendrier déclenche chaque poste, et inscrivez la règle « selon l'échéance atteinte en premier » dans le programme.
- 5 Préparez les lots de travaux d'entretien léger, intermédiaire et majeur, avec les valeurs à mesurer et les instruments à utiliser.
- 6 Gardez le formulaire du conducteur court, expliquez aux conducteurs comment le remplir et décidez par quel canal il parvient à l'atelier.
- 7 Planifiez à l'avance, avec la référence OE, le filtre, la cartouche, le joint et les consommables nécessaires à chaque palier, afin que le véhicule n'attende pas la pièce à l'atelier.
- 8 Mettez en place le registre d'entretien ; ajoutez au même calendrier les dates de contrôle technique, les remplacements de pneumatiques et les lots saisonniers.
- 9 Réexaminez le programme à intervalles réguliers et, si les arrêts non planifiés révèlent une panne récurrente, raccourcissez l'intervalle du poste concerné ou changez la méthode de contrôle.

Le volet pièces du programme repose sur la correspondance entre la pièce commandée et la référence OE montée sur le véhicule. Les produits VADEN ORIGINAL sont référencés au catalogue par leurs références OE ; en déterminant la bonne référence à partir du châssis et du moteur, puis en stockant filtres, cartouches et kits de réparation avant le palier d'entretien concerné, le travail à l'atelier avance au même rythme que le calendrier écrit.

Véhicules et moteurs cités dans ce guide : Ford Trucks · Volvo FH · MAN TGX I (2007-2020) · Mercedes-Benz Actros · DAF XF · Scania R I (2004-2016)