La présente instruction technique a pour objet de définir les méthodologies de contrôle applicables aux points de la fonction «Nuisances», et les défaillances constatables associées à des précisions complémentaires éventuelles, non exhaustives, en application des dispositions de l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes. Elle précise également certaines prescriptions applicables.

Elle annule et remplace l'instruction technique IT VL F8 indice H à compter du 1er juillet 2025.

MÉTHODOLOGIE DE CONTRÔLE, ÉLÉMENTS CONTRÔLÉS ET DÉFAILLANCES ASSOCIÉES

Par défaut, chacun des points de contrôle ci-dessous fait l'objet d'un contrôle visuel, y compris par manipulation, sans démontage ni dépose nécessitant l'utilisation de matériel spécifique. La mise en œuvre de méthodes de contrôle complémentaires et/ou l'utilisation de matériels spécifiques sont spécifiées lorsque le contrôle du point concerné le nécessite.

8.1. BRUIT

8.1.1. SYSTÈME DE RÉDUCTION DU BRUIT

Ce point traite des systèmes de réduction du bruit associés à la protection sous moteur ou la ligne d'échappement.

Contrôle auditif.

Défaillances			
Code	Constat	Précisions complémentaires	Niveau
8.1.1.a.2	Niveaux de bruit anormalement élevé ou excessif	• Bruit excessif à l'échappement (ex : fuite importante) • Bruit anormalement élevé à la sortie du silencieux d'échappement	**Majeure**
8.1.1.b.2	Un élément du système est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit	• Défaut de fixations de la protection sous moteur entraînant un débattement de celle-ci • Bruit métallique au niveau des silencieux d'échappement (ex : désolidarisation des chicanes)	**Majeure**
8.1.1.b.3	Très grand risque de chute	Protection sous moteur ne tenant plus que par un point de fixation Les risques de chute au niveau de la ligne d'échappement sont traités au point 6.1.2	**Critique**

8.2. ÉMISSIONS A L'ÉCHAPPEMENT

Contrôle de l'OBD prévu aux points 8.2.12 et 8.2.22 :

A minima hebdomadairement à la demande du contrôleur, ou dès lors que le logiciel de contrôle technique le lui rappelle, le contrôleur effectue un test de conformité (dit « test capuchon ») à l'aide du capuchon de test fourni par le fabricant du lecteur OBD.

Lors du contrôle de l'OBD, afin de garantir l'intégrité du branchement, aucun contact ou vibration ne sera généré pendant l'ensemble du test : ne pas toucher à la prise ou au câble et ne pas réaliser le contrôle de la dissymétrie de la suspension simultanément. Tout équipement connecté à la prise OBD est débranché.

Le contrôleur met en œuvre la procédure suivante :

1. vérification de l'état du témoin, contact sur ON, moteur arrêté ;
2. connexion du lecteur OBD au véhicule ;
3. démarrage du moteur ;
4. identification du véhicule sur le lecteur ;
5. suivi des instructions indiquées par le lecteur en validant les opérations réalisées et en sélectionnant les états constatés du témoin OBD.

Les étapes 2 et 3 peuvent être interverties.

En l'absence d'acquittement de la communication ou en présence d'un résultat « protocole non reconnu », un nouvel essai est réalisé après déconnexion en inversant les étapes 2 et 3.

Certains véhicules équipés d'un dispositif de démarrage sans clé nécessitent d'appuyer de façon progressive sur le bouton de démarrage afin de dissocier la phase contact (allumage des voyants) et la phase de démarrage (attention à bien identifier l'emplacement du témoin au tableau de bord). Dans le cas où les séquences « Contact ON » et « Démarrage » sont simultanées, le contrôleur vérifie que le témoin OBD, de couleur orangée, s'allume au démarrage du moteur (ou juste avant) et s'éteint dans les secondes qui suivent le démarrage.

Méthodes alternatives

En cas de panne du lecteur OBD installé dans le centre ou de test capuchon non conforme, le contrôleur peut appliquer l'une des méthodes alternatives suivantes :

1re méthode

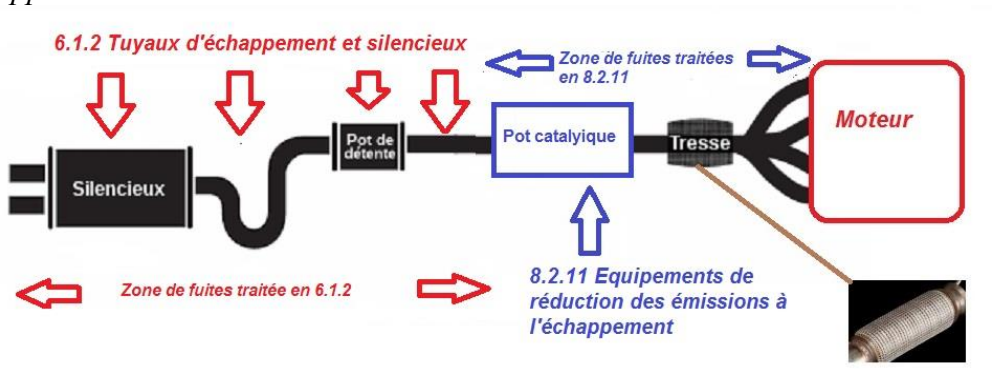
Utilisation du lecteur OBD dont le test capuchon est non conforme dans la limite de 8 jours ouvrables à compter du premier test non conforme.

2e méthode

Utilisation d'un lecteur OBD équivalent, dans les conditions prévues au 3.2 de l'annexe V de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé.

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

Ce point concerne les équipements de réduction des émissions à l'échappement (hors défauts de fixation traités au point 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux) et les défauts d'étanchéité des éléments situés entre le moteur et la sortie du dernier équipement de réduction des émissions de la ligne d'échappement.



Défaillances			
Code	Constat	Précisions complémentaires	Niveau
8.2.11.a.2	L'équipement monté par le constructeur est manifestement absent, modifié ou défectueux		**Majeure**
8.2.11.b.2	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions	Fuites constatées sur un élément situé entre le moteur et la sortie du dernier équipement de réduction des émissions de la ligne d'échappement (ex : pot catalytique)	**Majeure**

8.2.12 ÉMISSIONS GAZEUSES

Le contrôle des émissions gazeuses est réalisé à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement.

Les systèmes de mise en veille (Stop & Start) doivent être désactivés.

~~Avant toute mesure, le contrôleur s'assure de l'étanchéité de la ligne d'échappement, par vérification visuelle et auditive.~~

Dans le cas où une fuite à l'échappement est détectée, la mesure est tout de même réalisée et le contrôleur saisit le commentaire « Z.0.0.0.8 Fuite à l'échappement pouvant impacter les valeurs d'émissions gazeuses. » en complément de la défaillance relative à la fuite à l'échappement.

Le contrôleur configure le véhicule :

- en mode essence ou superéthanol uniquement, si l'essence ou le superéthanol constituent une des sources d'énergie du véhicule ;
- en mode gaz, le cas échéant, si le véhicule ne fonctionne ni à l'essence ni au superéthanol.

En présence de plusieurs lignes d'échappement ou d'une ligne d'échappement unique composée de sorties multiples, les essais sont réalisés sur une seule sortie.

En cas de panne de l'analyseur installé dans le centre, un matériel équivalent peut être utilisé comme méthode d'essai alternative, dans les conditions prévues au 3.2 de l'annexe V de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé.

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

Mise en condition

Avant de procéder à tout mesurage, le contrôleur s'assure :

- que la transmission aux roues n'est pas assurée (point mort, position neutre ou parking pour les véhicules à transmission automatique) ;
- que le moteur thermique des véhicules hybrides est mis en fonctionnement, à l'arrêt, conformément aux procédures prévues par le constructeur et mises en ligne sur le site internet de l'Organisme technique central ;
- que le moteur est à sa température normale de fonctionnement. Cette information est obtenue :
  - soit après arrêt du ou des ventilateurs de refroidissement,
  - soit par l'indication de la température du liquide de refroidissement ou de l'huile moteur via les indicateurs du tableau de bord ou le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes (via la prise OBD), ou tout autre dispositif prévu par le fabricant de matériel ;
- que le dispositif de départ à froid manuel, s'il existe, n'est pas actionné moteur chaud ;
- de la remise à zéro de l'appareil (avant introduction de la sonde de prélèvement) ;
- que le niveau d'huile moteur est correct, via la jauge ou les informations disponibles au tableau de bord si la jauge n'est pas accessible.

Mode de contrôle « CLASSIQUE »

Le contrôleur applique la méthode définie par le guide opérateur ou à défaut la méthode suivante :

- Chauffer le moteur selon les spécifications du constructeur ou à 3 000 tr/min approximativement pendant 60 s ;
- Revenir au régime de ralenti, accélérateur non actionné. Attendre l'arrêt du ou des ventilateurs de refroidissement, s'ils sont en fonctionnement ;
- Introduire la sonde de prélèvement d'au moins 300 mm, dans la ligne d'échappement ;
- Après 10 s de stabilisation, mesurer les concentrations de gaz émis à l'échappement pendant un temps suffisant, mais n'excédant pas 30 s.

Mode de contrôle «DÉPOLLUÉ »

Le contrôleur installe le dispositif de mesure du régime moteur (tachymètre de l'analyseur ou lecteur OBD) ou utilise le compte-tours du véhicule.

Le contrôleur applique la méthode définie par le guide opérateur présent sur l'analyseur (sauf cas particuliers où le constructeur a défini une méthode particulière).

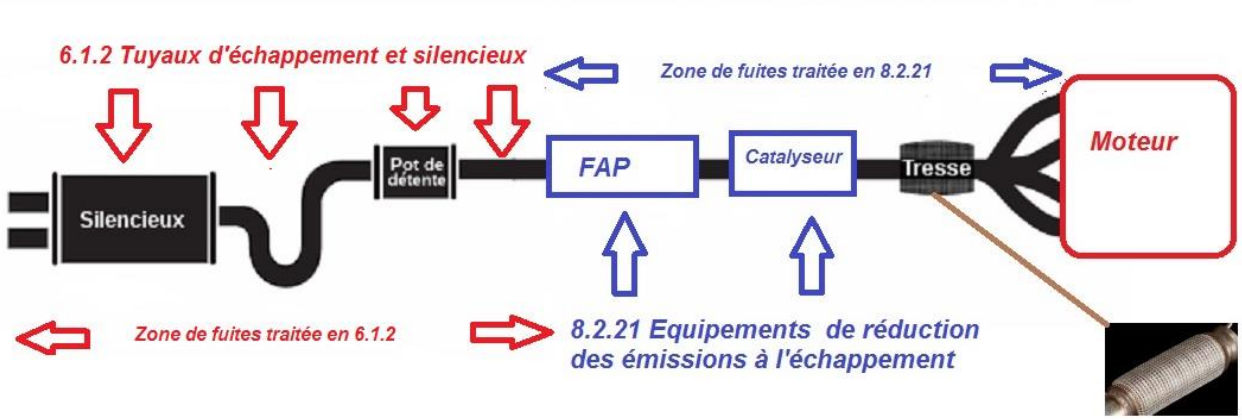
Défaillances			
Code	Constat	Précisions complémentaires	Niveau
8.2.12.a.2	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur		**Majeure**
8.2.12.b.2	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux réglementaires, en l'absence de valeur constructeur		**Majeure**
8.2.12.c.2	Coefficient lambda hors tolérances ou non conforme aux spécifications du constructeur		**Majeure**
8.2.12.d.1	Le relevé du système OBD indique une anomalie du dispositif antipollution, sans dysfonctionnement important	Présence d'au moins un code défaut standard commençant par « P0 », « P1 » ou « P2 » avec un résultat conforme lors du contrôle réalisé avec le lecteur OBD	**Mineure**
8.2.12.d.2	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important	• Témoin OBD allumé moteur tournant • Témoin clignotant, moteur tournant • Résultat du contrôle non-conforme avec le lecteur OBD • Témoin éteint, contact mis et moteur à l'arrêt • Absence de témoin OBD, alors que la base de données techniques indique que le véhicule est équipé de l'OBD	**Majeure**
8.2.12.e.1	Connexion impossible sans dysfonctionnement du témoin OBD	• Prise détériorée ou inaccessible • Acquittement impossible de la communication ou présence d'un résultat « protocole non reconnu »	**Mineure**

8.2.12.f.2	Contrôle impossible des émissions à l'échappement	Fonctionnement moteur • Ralenti instable ou inexistant • Bruit moteur anormal • Panne d'essence (ou superéthanol) sur véhicule bi-carburation Huile moteur • Niveau d'huile en dehors des plages mini-maxi • Fuite d'huile importante au niveau des canalisations entrée ou sortie turbo (1) Système de refroidissement • Indicateur de température de liquide de refroidissement dans le rouge ou voyant d'alerte allumé • Fuite sur le circuit de refroidissement y compris échangeur eau et huile (1) Ligne d'échappement • Sortie d'échappement absente ou détérioration ne permettant pas l'introduction de la sonde • ~~Fuite importante sur la ligne d'échappement (2)~~ • Etat de la ligne d'échappement ne permettant pas la réalisation de la mesure (2) • Émission importante de fumée à l'échappement (3) Circuit de carburant • Écoulement de carburant perturbant le régime moteur ou présentant un risque d'incendie (4)	**Majeure**
8.2.12.g.2	Fumée excessive	Émissions importantes de fumée à l'échappement	**Majeure**

(1) : à compléter avec la défaillance 8.4.1.a.2
(2) : à compléter avec l'une des défaillances prévues au point 6.1.2 ou 8.2.11
(3) : à compléter avec la défaillance 8.2.12.g.2
(4) : à compléter avec l'une des défaillances prévues au point 6.1.3

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

Ce point concerne les équipements de réduction des émissions à l'échappement (hors défauts de fixation traités au point 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux) et les défauts d'étanchéité des éléments situés entre le moteur et la sortie du dernier équipement de réduction des émissions de la ligne d'échappement.



Défaillances			
Code	Constats	Précisions complémentaires	Niveau
8.2.21.a.2	L'équipement monté par le constructeur est manifestement absent, modifié ou défectueux	Absence d'un élément situé entre le moteur et la sortie du dernier équipement de réduction des émissions de la ligne d'échappement (ex : FAP, SCR)	**Majeure**
8.2.21.b.2	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions	• Fuites constatées sur un élément situé entre le moteur et la sortie du dernier équipement de réduction des émissions de la ligne d'échappement (ex : FAP, SCR) • Fuite importante de solution d'urée ou de cérine	**Majeure**

8.2.22 OPACITÉ

Le contrôle de l'opacité est réalisé à l'aide du dispositif de mesure de l'opacité des fumées (opacimètre). Le contrôleur veille à ce que l'opacimètre soit utilisé uniquement en mode VL.

Les systèmes de mise en veille (Stop & Start) doivent être désactivés.

La mesure est réalisée en mode gazole uniquement, ~~après que le contrôleur se soit assuré de l'étanchéité de la ligne d'échappement par vérification visuelle et auditive~~.

Dans le cas où une fuite à l'échappement est détectée, la mesure est tout de même réalisée et le contrôleur saisit le commentaire « Z.0.0.0.8 Fuite à l'échappement pouvant impacter les valeurs d'émissions gazeuses. » en complément de la défaillance relative à la fuite à l'échappement.

En présence de plusieurs lignes d'échappement ou d'une ligne d'échappement unique composée de sorties multiples, les essais sont réalisés sur une seule sortie.

Le contrôleur vérifie le niveau d'huile moteur via la jauge si accessible et les informations disponibles au tableau de bord.

En cas de panne de l'opacimètre installé dans le centre, un matériel équivalent peut être utilisé comme méthode d'essai alternative, dans les conditions prévues au 3.2 de l'annexe V de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé.

Peuvent être déclarés « NC » (Non Concerné) les véhicules équipés de sorties d'échappement verticales inaccessibles depuis le sol.

Dans les autres cas, y compris concernant les véhicules pour lesquels la sortie d'échappement est positionnée sous le véhicule en position centrale, un prolongateur d'échappement est utilisé si nécessaire.

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

Mise en condition

Avant de procéder à tout mesurage, le contrôleur s'assure que :

- la transmission aux roues n'est pas assurée (point mort, position neutre ou parking pour les véhicules à transmission automatique) ;
- le moteur thermique des véhicules hybrides est mis en fonctionnement, à l'arrêt, conformément aux procédures prévues par le constructeur et mises en ligne sur le site internet de l'Organisme technique central ;
- le moteur est à sa température normale de fonctionnement à partir des informations de température fournies via la prise OBD ou, si et seulement si les informations OBD ne sont pas disponibles, par mesure de la température par une sonde dans le puits de jauge ou par un système de mesure du rayonnement infrarouge. Si les informations ne sont pas disponibles via la prise OBD et que la mesure est impossible à cause de la configuration du véhicule, le contrôleur détermine que le moteur est à température de fonctionnement :
  - après l'arrêt du ou des ventilateurs de refroidissement, ou
  - en fonction des informations fournies par les indicateurs au tableau de bord ;
- les accessoires et options qui influent sur la fréquence de rotation du moteur au régime de ralenti ne sont pas être actionnés, sauf instructions spécifiques contraires du constructeur du véhicule ou du matériel de contrôle ;
- le niveau d'huile moteur est correct, via la jauge ou les informations disponibles au tableau de bord si la jauge n'est pas accessible.

Le contrôleur installe le dispositif fournissant l'information régime moteur, à savoir :

- le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes avec RTC relié à l'opacimètre, ou
- le dispositif dit indirect fourni avec l'opacimètre (capteur vibratoire, dispositif connecté à l'allume cigare ou à la batterie, …).

Déroulement des essais

Le contrôleur introduit la sonde de prélèvement dans la sortie de l'échappement prolongée si nécessaire d'un prolongateur et réalise les essais conformément au guide opérateur de l'opacimètre (profondeur d'introduction de la sonde, suivi des étapes, etc.).

Défaillances			
Code	Constats	Précisions complémentaires	Niveau
8.2.22.a.1	Mesures d'opacité légèrement instables	Véhicule déclaré instable, sauf si l'étendue de mesure dépasse 0,50 m^{-1}	**Mineure**
8.2.22.a.2	L'opacité dépasse la valeur de réception ou les mesures sont instables	En présence d'une valeur de réception : • Véhicule déclaré non conforme • Véhicule déclaré instable avec une étendue de mesure dépassant 0,50 m^{-1}	**Majeure**
8.2.22.b.2	L'opacité dépasse les limites réglementaires, en l'absence de valeur de réception ou les mesures sont instables	En l'absence de valeur de réception, les valeurs mesurées étant comparées à la limite réglementaire prévue indiquée dans la présente instruction technique) : • Véhicule déclaré non conforme • Véhicule déclaré instable avec une étendue de mesure dépassant 0,50 m^{-1}	**Majeure**
8.2.22.c.1	Le relevé du système OBD indique une anomalie du dispositif antipollution, sans dysfonctionnement important	Présence d'au moins un code défaut standard commençant par « P0 », « P1 » ou « P2 » avec un résultat conforme lors du contrôle réalisé avec le lecteur OBD	**Mineure**
8.2.22.c.2	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important	• Témoin OBD allumé moteur tournant • Témoin clignotant, moteur tournant • Résultat du contrôle non-conforme avec le lecteur OBD • Témoin éteint, contact mis et moteur à l'arrêt • Absence de témoin OBD, alors que la base de données techniques indique que le véhicule est équipé de l'OBD	**Majeure**
8.2.22.d.1	Connexion impossible sans dysfonctionnement du témoin OBD	• Prise détériorée ou inaccessible • Acquittement impossible de la communication ou présence d'un résultat « protocole non reconnu »	**Mineure**

8.2.22.e.2	Contrôle impossible des émissions à l'échappement	Fonctionnement moteur • Bruit moteur anormal • Autorotation du moteur ou anomalie de régulation. • Émissions importantes de fumée à l'échappement avant l'essai Huile moteur • Niveau d'huile en dehors des plages mini-maxi • Fuite d'huile importante au niveau des canalisations entrée ou sortie turbo (1) Système de refroidissement • Indicateur de température du liquide de refroidissement dans le rouge ou voyant d'alerte allumé • Fuite sur le circuit de refroidissement y compris échangeur eau et huile (1) Ligne d'échappement • Sortie d'échappement absente ou détérioration ne permettant pas l'introduction de la sonde • ~~Fuite importante sur la ligne d'échappement (y compris fuite de solution d'urée ou de cérine) (2)~~ • Etat de la ligne d'échappement ne permettant pas la réalisation de la mesure (2) Circuit de carburant • Écoulement de carburant perturbant le régime moteur ou présentant un risque d'incendie (3)	**Majeure**

(1) : à compléter avec la défaillance 8.4.1.a.2
(2) : à compléter par une défaillance prévue aux points 6.1.2 ou 8.2.21
(3) : à compléter avec une défaillance du point 6.1.3

8.4. AUTRES POINTS LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

8.4.1. PERTES DE LIQUIDES

Le point « Pertes de liquides » s 'applique aux liquides autres que liquide de frein (étanchéité traitée en fonction 1), liquide d'assistance hydraulique de direction (étanchéité traitée en 2.1.5),

suspension hydraulique (étanchéité traitée en fonction 5), carburant (fuites traitées en 6.1.3) et système hydraulique des accessoires (fuites traitées en 6.2.9).

Défaillances			
Code	Cause	Précisions complémentaires	Niveau
8.4.1.a.2	Fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route	• Fuite sur le circuit de refroidissement y compris échangeur eau et huile. • Fuite d'huile au niveau du moteur, de la boîte de vitesse ou de la boîte de transfert • Fuite d'huile importante avec formation de gouttes au niveau des canalisations entrée et/ou sortie du turbo* • Fuite des eaux usées sur camping-car * à compléter avec les défaillances 8.2.12.f.2 ou 8.2.22.e.2 relatifs au contrôle impossible des émissions polluantes	**Majeure**
8.4.1.a.3	Fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route : écoulement permanent constituant un risque très grave.		**Critique**

PRESCRIPTIONS

Contrôle des émissions gazeuses (8.2.12)

- **Véhicules concernés :**

La mesure des « émissions gazeuses » concerne les véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1972 dont l'essence, le superéthanol ou le gaz constituent une des sources d'énergie et dont le moteur fonctionne à l'arrêt lors du contrôle.

- **Modes et limites applicables :**

Cat	1ère mise en circulation	Mode	Limites (2)
M1	01/10/1972 → 30/09/1986	Classique	CO : 4,5 %
	01/10/1986 → 31/12/1993		CO : 3,5 %
	01/01/1994 → 31/12/1995 non équipé d'un système de réduction des émissions (1)		
	01/01/1994 → 31/12/1995 équipé d'un système de réduction des émissions (1)	Dépollué	CO ralenti : 0,5 % CO accéléré : 0,3 %
	01/01/1996 → 01/07/2002		0,97 ≤ Lambda ≤ 1,03 (2)
N1	01/10/1972 → 30/09/1986	Classique	CO : 4,5 %
	01/10/1986 → 31/12/1996		CO : 3,5 %
	01/01/1997 → 01/07/2002	Dépollué	CO ralenti : 0,5 % CO accéléré : 0,3 % 0,97 ≤ Lambda ≤ 1,03 (2)
M1 + N1	02/07/2002 →	Dépollué	CO ralenti : 0,3 % CO accéléré : 0,2 % 0,97 ≤ Lambda ≤ 1,03 (2)

(1) Est considéré comme équipé tout véhicule équipé d'une injection et d'un emplacement de sonde lambda et/ou de catalyseur, même si le catalyseur et/ou la sonde lambda ont été supprimés.

(2) La valeur du lambda n'est pas prise en compte pour les véhicules contrôlés en mode gaz.

Contrôle de l'opacité des fumées (8.2.22)

- **Véhicules concernés :**

La mesure de l'opacité concerne les véhicules mis en circulation à partir du 1er janvier 1980 dont le gazole constitue une des sources d'énergie et dont le moteur fonctionne à l'arrêt lors du contrôle (accélération possible).

- **Limites applicables :**

La limite applicable est la valeur du coefficient d'absorption, en réception, présente dans la base de données OTC. En l'absence de valeur dans la base de données OTC, la valeur de coefficient d'absorption plaquée sur le véhicule est prise en compte.

En présence de plusieurs valeurs de coefficients d'absorption plaquées sur le véhicule, dans le cas où il est impossible de déterminer la valeur spécifique à la configuration du véhicule, la valeur la plus élevée est prise en compte.

En l'absence de valeur dans la base de données OTC et de valeur plaquée, le contrôle détermine la limite réglementaire applicable suivant les critères définis ci-dessous.

- Véhicule à moteur atmosphérique mis en circulation jusqu'au 30/06/2008 : **2,50 m^{-1}**
- Véhicule à moteur turbocompressé mis en circulation jusqu'au 30/06/2008 : **3,00 m^{-1}**
- Véhicule mis en circulation à compter du 01/07/2008 (hors Euro 6) : **1,50 m^{-1}**
- Véhicule Euro 6 : **0,70 m^{-1}**

La norme environnementale appliquée pour le véhicule est indiquée sur le certificat d'immatriculation (champ V9), dans le flux des informations transmises par le SIV et à défaut dans la base de données techniques pour le CNIT correspondant.

Contrôle de l'OBD (8.2.12 et 8.2.22)

Sont concernés par le contrôle de l'OBD tous les véhicules soumis à l'obligation d'être équipé d'un système OBD (voir ci-dessous) ainsi que, plus généralement, tout véhicule équipé d'un voyant OBD de couleur orangée.

Sont soumis à l'obligation d'être équipés d'un système OBD :

- les véhicules à allumage commandé dont l'essence ou le superéthanol constituent une source d'énergie, mis en circulation pour la première fois à compter du 01/01/2002 ;
- les véhicules à allumage par compression, mis en circulation pour la première fois à compter du :
  - 01/01/2004 pour les VP ayant un PTAC inférieur ou égal à 2,5 tonnes et comportant 6 places ou moins ** ;
  - 01/01/2007 pour les autres VP, les VASP et les CTTE ;
- les véhicules fonctionnant au gaz, mis en circulation pour la première fois à compter du

01/10/2010.

** Les véhicules déclarés modulables de 5 à 7 places sur le certificat d'immatriculation sont considérés comme comportant plus de 6 places.

Pour les véhicules concernés, en cas d'absence de voyant, le contrôleur vérifie l'information contenue dans la base de données techniques OTC. Si la base de données n'indique pas que le véhicule est équipé de l'OBD, celui-ci est alors considéré comme non concerné.

La cheffe du département du contrôle technique
des véhicules et des affaires transversales

Catherine Blot

Signature numérique de Catherine Blot
Date : 2025.04.11 17:11:16 +02'00'