

## Annexe II

### MODALITES CONCERNANT LES ESSAIS ET/OU CONTROLES CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE FREINAGE ET LES EMISSIONS D'ECHAPPEMENT

#### 1. Conditions spécifiques concernant les dispositifs de freinage

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins du véhicule doivent remplir les fonctions de freinage suivantes :

- a) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de stationnement capable de maintenir le véhicule à l'arrêt, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route.

#### 2. Conditions spécifiques concernant les émissions d'échappement

##### 2.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence)

- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
  - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO), le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes :

- 1) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO :  
- 4,5 % vol.;
  - 2) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO :  
- 3,5 % vol.
- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
    - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
    - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
    - 3) détermination de l'efficacité du système de régulation des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule;

4) émissions à la sortie du tuyau d'échappement — Valeurs limites.

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes :

i) mesures à effectuer moteur tournant au ralenti :

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,3 % vol. Pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, telle qu'elle a été modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002;

ii) mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min<sup>-1</sup> :

la teneur maximale en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,3 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,2 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle qu'elle a été modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Lambda :  $1 \pm 0,03$  ou selon les spécifications du constructeur;

iii) pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) conformément à la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, les Etats membres peuvent, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point i), contrôler le fonctionnement du système de régulation des émissions en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD, en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD.

2.2. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.

b) Mise en condition du véhicule :

1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;

2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes :

i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;

ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

c) Procédure d'essai :

1) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;

2) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;

3) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;

4) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.

d) Valeurs limites :

1) le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE du Conseil;

2) lorsque cette donnée n'est pas disponible ou que les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas s'y référer, le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau déclaré par le constructeur ou les valeurs limites du coefficient d'absorption, qui sont les suivantes :

Coefficient d'absorption maximal pour :

— moteurs diesel à aspiration naturelle : 2,5 m-1;

— moteurs diesel turbocompressés : 3,0 m-1,

— une limite de 1,5 m-1 s'applique aux véhicules suivants réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées :

a) à la ligne B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);

b) à la ligne B1 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);

- c) à la ligne B2 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I<sup>re</sup> de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel-Euro5);
- d) à la ligne C des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I<sup>re</sup> de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds EEV), ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE,

ou conformément à des valeurs limites équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou avec la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CE, modifiée par la directive 1999/96/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008;

- 3) ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980;
- 4) Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées au moins dans les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les Etats membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer;
- 5) pour éviter des essais inutiles, les Etats membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les Etats membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii), (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

### 2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils conçus pour déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

#### 3. Conditions spécifiques concernant les limiteurs de vitesse :

- si possible, vérifier si le limiteur de vitesse est installé conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil,
- contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse,
- si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, tout autre dispositif de protection contre les manipulations frauduleuses sont intacts,
- vérifier dans la mesure du possible que le limiteur de vitesse empêche les véhicules mentionnés aux articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE de dépasser les valeurs prescrites.

Vu pour être annexe à Notre arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique on à l'étranger.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

