

Instruction N°SPW/INS.CT/2022-03/2026 rév. 4
destinée aux organismes d'inspection automobile agréés en Région Wallonne
Contrôle des émissions de particules fines des moteurs à combustion interne

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|----|
| 1. Champ d'application..... | 2 |
| 2. Définitions | 2 |
| 3. Procédure de Test | 3 |
| 3.1. Inspection visuelle..... | 3 |
| 3.2. Conditions de mesure | 3 |
| 3.3. Véhicules hybrides diesel en mode électrique au ralenti | 4 |
| 3.4. Mesure des émissions de particules | 5 |
| 3.5. Seuils | 5 |
| 4. Application des défaillances..... | 6 |
| 4.1. Lors d'un contrôle périodique..... | 6 |
| 4.2. Lors d'un contrôle en vue de la réimmatriculation..... | 7 |
| 5. Tarifs revisites..... | 7 |
| 6. Abrogation..... | 7 |
| 7. Date d'application | 7 |
| Annexe 1 : Procédure de mesure | 8 |
| Annexe 2 : Sous-processus double constatation..... | 9 |
| Annexe 3 : Sous-processus mesure moyenne..... | 10 |
| Annexe 4 : Sous-processus mesure instantannée | 11 |
| Annexe 5 : Détermination de la norme euro (5a ou 5b) | 12 |
| Annexe 6 : Données enregistrées..... | 13 |

1. CHAMP D'APPLICATION

Sont soumis à cette instruction, les véhicules des catégories M1 et N1¹ :

- Equipés d'un moteur à allumage par compression,
ET
- Mis en circulation pour la première fois à partir du 01/01/2013.

Le contrôle des émissions à particules fines est effectué lors :

- De tout contrôle périodique ;
- De tout contrôle non périodique complet ;
- De toute revisite à la suite de l'application d'une défaillance majeure ou critique de la présente instruction ;
- D'une inspection **visuelle** en vue de la réimmatriculation si les défaillances **8.2.2.3.b/1/5 ou 8.2.2.3.b/2/5 ou 8.2.2.3/1/4 ou équivalente (CCT délivré par une autre région)** est reprise sur le certificat de contrôle technique précédent ;
- D'une inspection **visuelle** réalisée à la suite d'une importation d'un autre pays ;
- D'une inspection **visuelle** en vue de la réimmatriculation si l'inspection précédente était une inspection en vue de l'immatriculation sous plaque temporaire.

Ne sont pas soumis à cette instruction :

- Les véhicules des normes Euro 5a et antérieures mis en circulation pour la première fois après le 31/12/2012 (voir [annexe 5](#)) ;
- Les véhicules de catégorie 2 destinés à la compétition ;
- Les véhicules immatriculés ou à immatriculer sous plaque temporaire (transit, SHAPE, Corps Diplomatique, etc).

Les véhicules soumis à cette instruction NE SONT PAS SOUMIS au contrôle de l'opacité des émissions des moteurs diesel.

2. DÉFINITIONS

Mesure FAST PASS : Une mesure à l'issue de laquelle le véhicule est accepté pour le contrôle des émissions à particules fines si la concentration de particules par cm³ de gaz expulsés à l'échappement est inférieure à la valeur Fast Pass. La mesure Fast Pass est effectuée après le temps de réponse de l'appareil ou de remplissage.

Mesure FAST FAIL : Une mesure à l'issue de laquelle le véhicule est refusé pour le contrôle des émissions à particules fines si la concentration de particules par cm³ de gaz expulsés à l'échappement est supérieure à la valeur Fast Fail ou à la concentration maximale acceptée par l'appareil.

Phase de régénération active : Processus visant à régénérer un dispositif de contrôle des émissions d'échappement (convertisseur catalytique, filtre à particules, par exemple). La régénération peut

¹ Arrêté du Gouvernement wallon du 10 mars 2022 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et 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.

consister à brûler les résidus de suie accumulés dans le filtre à particules lorsque la concentration de particules arrive à un seuil défini par le constructeur du véhicule.

3. PROCÉDURE DE TEST

3.1. Inspection visuelle

Pour réaliser la mesure, le système de réduction des émissions :

- Doit être complet (càd disposer de tous les éléments de l'échappement, les capteurs ainsi que leurs connexions, et le système de gestion électronique) ;
- Ne peut pas subir de modifications non autorisées : dédoublement, élément non homologué, ...);
- Le système d'échappement doit être étanche (pas de fuite apparente).

S'il est constaté un défaut au système de réduction des émissions après la prise de mesure, cette mesure sera invalidée et devra être réalisée lors de la revisite.

Si ces conditions ne sont pas remplies, les défaillances suivantes sont appliquées :

8.2.2.1.a/1/2 : NUISANCES : L'équipement de réduction des émissions est absent, modifié ou manifestement défectueux

8.2.2.1.b/1/2 : NUISANCES : Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions

6.1.2/1/2 : ECHAPPEMENT : mauvais état

3.2. Conditions de mesure

Les conditions suivantes doivent être respectées pour effectuer le test :

- Le régime moteur correspondant au ralenti, sans accélération libre, le levier de vitesses en position neutre (au point mort) et la pédale d'embrayage non enfoncée ;
- Le véhicule ne doit pas être en phase de régénération active (régime moteur élevé, température élevée du filtre à particules, ...);
- Pour les véhicules dont l'échappement comporte plus qu'une sortie, le test se limite à une seule sortie ;
- La sonde de mesure doit être introduite dans l'échappement de minimum 30 cm ;
- Le système « zéro émission » ne peut pas être utilisé durant le test. Un système d'aspiration indirecte des gaz peut être utilisé.

Si ces conditions ne sont pas remplies, les défaillances suivantes sont appliquées :

8.2.2.3/1/2 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : la mesure des émissions ne peut pas être effectuée pour non-respect des conditions de mesure - Régénération

8.2.2.3/2/2 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : la mesure des émissions ne peut pas être effectuée pour non-respect des conditions de mesure

Si le véhicule est représenté le même jour dans le cadre de la défaillance **8.2.2.3/1/2**, en respectant les conditions de mesure exigées, le contrôle des émissions de particules fines à lieu immédiatement.

Remarque :

Les véhicules qui, d'origine, sont équipés d'un échappement :

- Rendant impossible la mesure des émissions par le fait que la sonde de mesure ne peut pas être introduite ou placée correctement ;
- Sur lequel le test ne peut pas être effectué pour des raisons de sécurité.

La remarque suivante est appliquée :

8.2./1/4 : NUISANCES : EMISSIONS : test non réalisable de par la configuration d'origine du véhicule

3.3. Véhicules hybrides diesel en mode électrique au ralenti

Lors du test de certains véhicules hybrides diesel, il est possible que le mode thermique au ralenti ne puisse pas être activé. Procéder de la sorte :

- Lors d'un contrôle périodique :
 - Augmenter la consommation d'électricité au maximum via les équipements du véhicule et "espérer" qu'il y ait un démarrage du moteur thermique en vue du test ;
 - Appliquer les procédures connues ;
 - Si malgré ces tentatives, il n'est pas possible de démarrer le moteur en mode thermique, le doute bénéficie au client et le test ne doit **PAS être réalisé**. La remarque suivante sera appliquée :

8.2.2.3/1/4 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : la mesure des émissions ne peut pas être effectuée – démarrage du moteur thermique impossible

Si la remarque **8.2.2.3/2/4** est mentionnée au dernier certificat de contrôle technique, cette dernière est conservée sur les certificats suivants et le test ne doit pas être réalisé.

- Lors d'un contrôle en vue de la réimmatriculation :

Lors d'un contrôle en vue de la réimmatriculation, la mesure des émissions de particules fines doit être effectuée. Si le moteur thermique du véhicule ne peut pas être démarré malgré les procédures décrites ci-dessus, le véhicule doit être refusé. La défaillance suivante est appliquée :

8.2.2.3/3/2 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : la mesure des émissions ne peut pas être effectuée pour non-respect des conditions de mesure – démarrage du moteur thermique impossible

Le client doit être dirigé vers son garagiste afin d'être informé de la procédure adéquate en vue de démarrer le moteur thermique.

Si la revisite concerne uniquement cet aspect, elle sera gratuite mais menée obligatoirement à son terme, c'est-à-dire :

- Réaliser le test au ralenti selon la procédure existante ;
- Exemption du test lorsqu'il s'avère impossible de démarrer le moteur thermique au ralenti (liste de dérogations mise à disposition par le service réglementation, ou attestation du constructeur/mandataire). La remarque suivante sera appliquée :

8.2.2.3/2/4 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : la mesure des émissions ne peut pas être effectuée – démarrage du moteur thermique impossible - dérogation

3.4. Mesure des émissions de particules

Le test est réalisé avec le moteur tournant à son régime de ralenti.

Après l'insertion de la sonde, un temps de remplissage de 15 secondes est respecté durant lequel une pré-mesure est effectuée.

En l'absence d'un « Fast Fail remplissage », une mesure est réalisée afin de déterminer la quantité de particules émises par cm³ de gaz expulsés à l'échappement.

Le test est réalisé conformément à la procédure décrite à l'[annexe 1](#).

En fonction du compteur de particules utilisé, la procédure « mesure moyenne » reprise à l'[annexe 3](#) ou la procédure « mesure instantanée » reprise à l'[annexe 4](#) est appliquée.

Lorsque le taux de particules émises à l'échappement par le véhicule dépasse le seuil de tolérance admis par le compteur de particules (défaut de protection de l'appareil de mesure), la mesure est assimilée à un « Fast Fail ».

Au terme de la mesure, les données mentionnées à l'[annexe 6](#) sont enregistrées et conservées par l'organisme.

3.5. Seuils

Les seuils suivants sont appliqués :

- Seuils absolus :

| | Seuil (pt/cm ³) | Défaillance (voir point 4.) |
|--------------|-----------------------------|--|
| Test valable | PN ≤ 250.000 | / |

| | | |
|--------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Test avec remarque | 250.000 < PN ≤ 1.000.000 | 8.2.2.3.a/1/4 |
| Test avec refus | PN > 1.000.000 | 8.2.2.3.b/2/5 ou 8.2.2.3.b/1/2 |

- Seuils fast :

| | Seuil (pt/cm ³) | Défaillance (voir point 4.) |
|-----------------------|-----------------------------|--|
| Fast Fail remplissage | PN > 2.000.000 | 8.2.2.3.b/2/5 ou 8.2.2.3.b/1/2 |
| Fast Fail mesure | PN > 2.000.000 | 8.2.2.3.b/2/5 ou 8.2.2.3.b/1/2 |
| Fast Pass mesure | PN ≤ 500.000 | Voir seuils absolus |

4. APPLICATION DES DÉFAILLANCES

Lorsque le taux de particules émises à l'échappement par le véhicule est supérieur à 250.000 pt/cm³ mais inférieur à 1.000.000 pt/cm³, la remarque suivante est appliquée :

8.2.2.3.a/1/4 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : émissions de particules - filtre à particules ou système de dépollution à surveiller

4.1. Lors d'un contrôle périodique

Lorsque le taux de particules émises à l'échappement par le véhicule dépasse le seuil de 1.000.000 pt/cm³ lors d'un contrôle périodique, les défaillances suivantes sont appliquées :

- Lors de la première constatation :

8.2.2.3.b/2/5 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : émissions de particules - filtre à particules ou système de dépollution défaillant (1^{ère} constatation)

- Si le problème n'est pas réparé lors du prochain contrôle périodique complet, la défaillance sera requalifiée en majeure :

8.2.2.3.b/1/2 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : émissions de particules - filtre à particules ou système de dépollution défaillant

Remarques :

1. L'application de la défaillance 8.2.2.3.b/2/5 **NE PERMET PAS l'octroi du bonus.**
2. Est considérée comme première constatation, la défaillance relevée à partir du 15/06/2026 quel que soit le contrôle complet réalisé précédemment. Il peut s'agir d'un contrôle complet réalisé en Wallonie (défaillances 8.2.2.3.b/2/5 et 8.2.2.3.b/1/2), dans une autre région ou dans un autre État membre de l'EEE (voir [annexe 2](#)).

4.2. Lors d'un contrôle en vue de la réimmatriculation

Lorsque le taux de particules émises à l'échappement par le véhicule dépasse le seuil de 1.000.000 pt/cm³ lors d'un contrôle en vue de la réimmatriculation au nom d'un nouveau titulaire (occasion), la défaillance suivante est appliquée :

8.2.2.3.b/1/2 : NUISANCES : EMISSIONS DE PARTICULES : émissions de particules - filtre à particules ou système de dépollution défaillant

5. TARIFS REVISITES

Si la revisite est due uniquement à une phase de régénération du moteur (défaillance 8.2.2.3/1/2) ou à une impossibilité de démarrer le moteur thermique du véhicule (défaillance 8.2.2.3/3/2) :

- La revisite est gratuite ;
- Le bonus peut être conservé à l'issue d'un test favorable, **si les conditions étaient réunies** pour son octroi lors du contrôle initial.

Si la revisite est due à une autre défaillance, la revisite technique est comptabilisée.

6. ABROGATION

Cette instruction annule et remplace instruction N°SPW/DO2.215/INS.CT/2022-03/2025 rév.3.

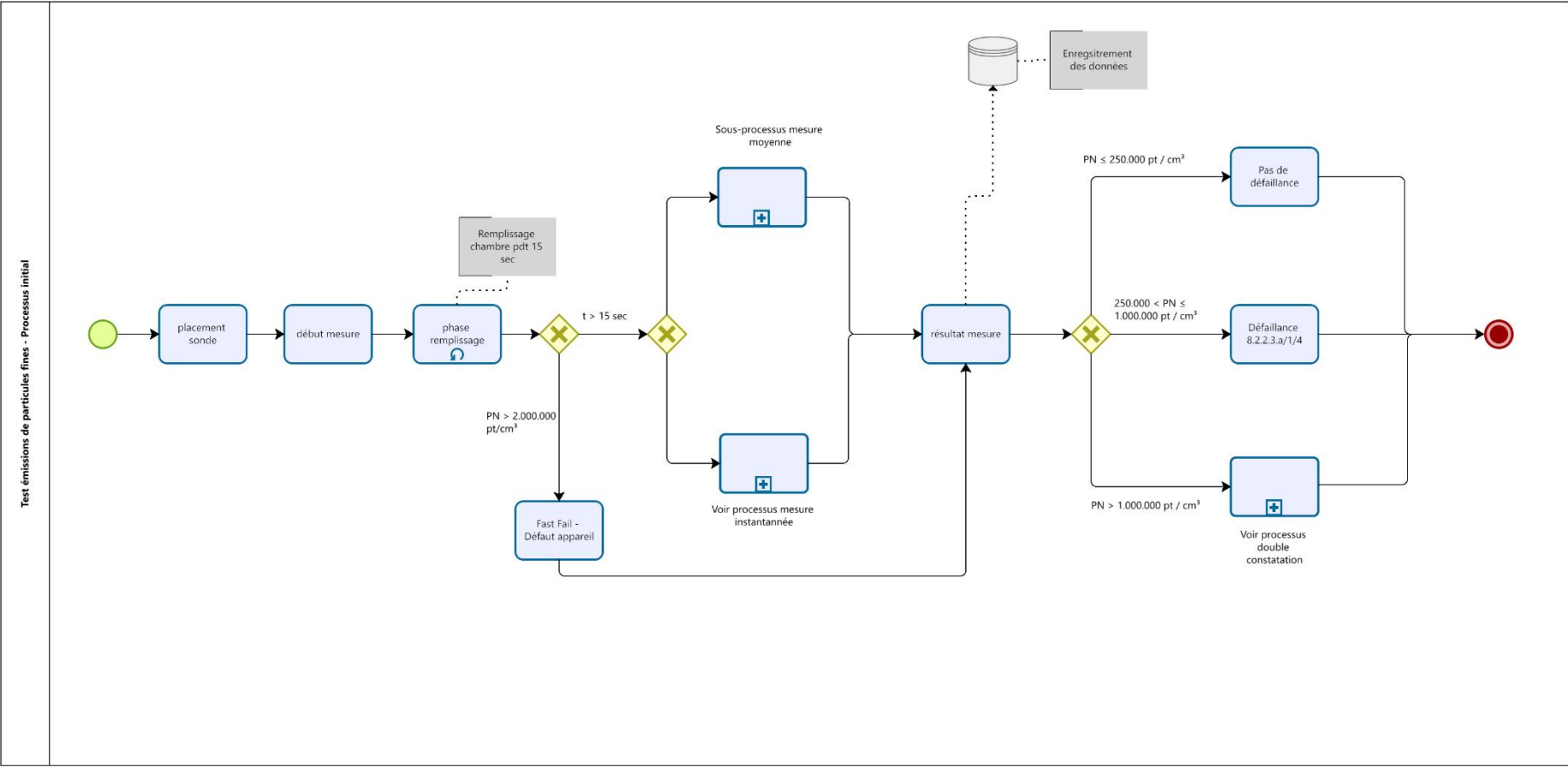
7. DATE D'APPLICATION

Cette instruction est d'application à partir du 15/06/2026.

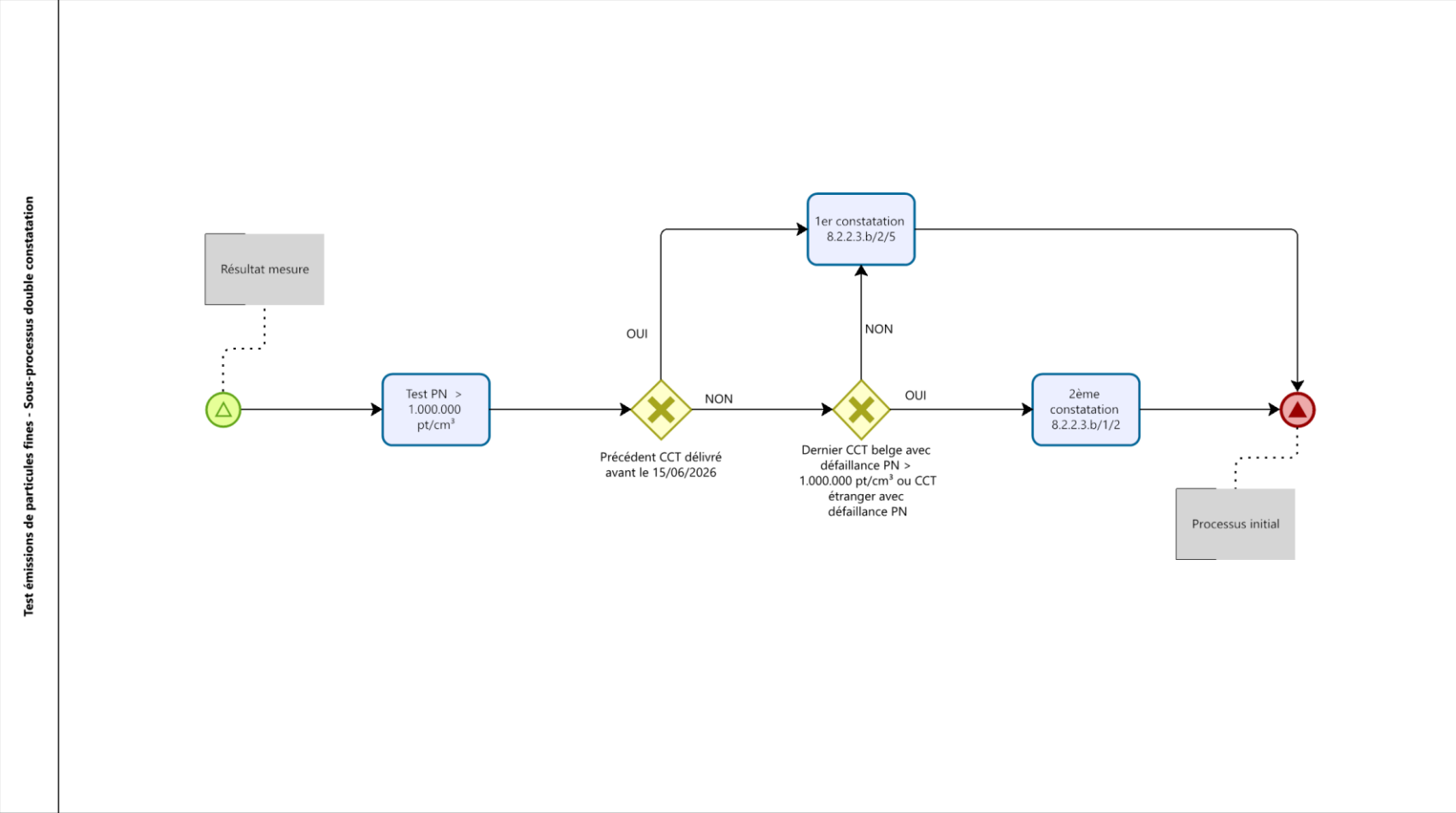
POUR LE MINISTRE :
Le Directeur général,

PoI FLAMEND

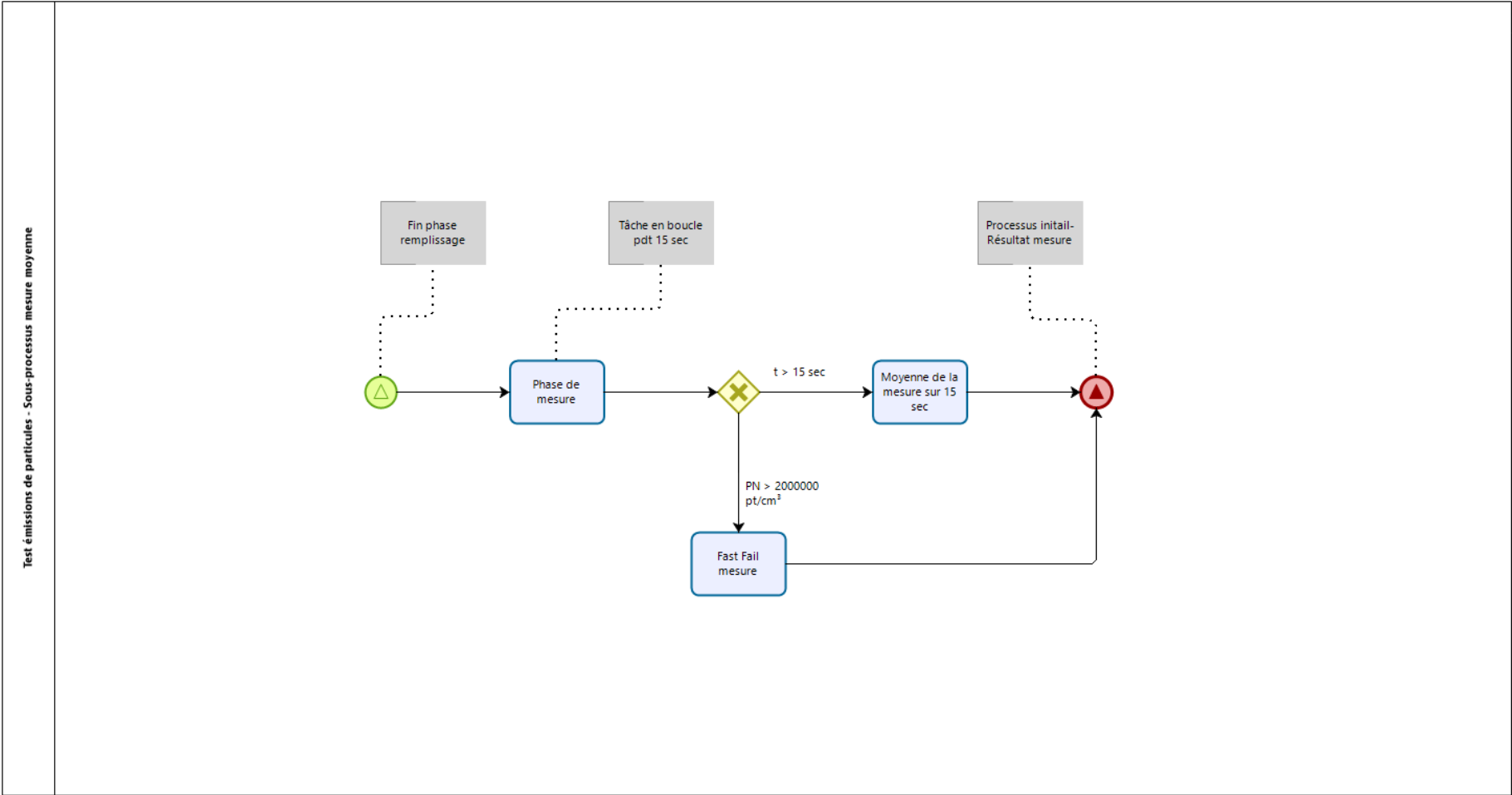
ANNEXE 1 : PROCÉDURE DE MESURE



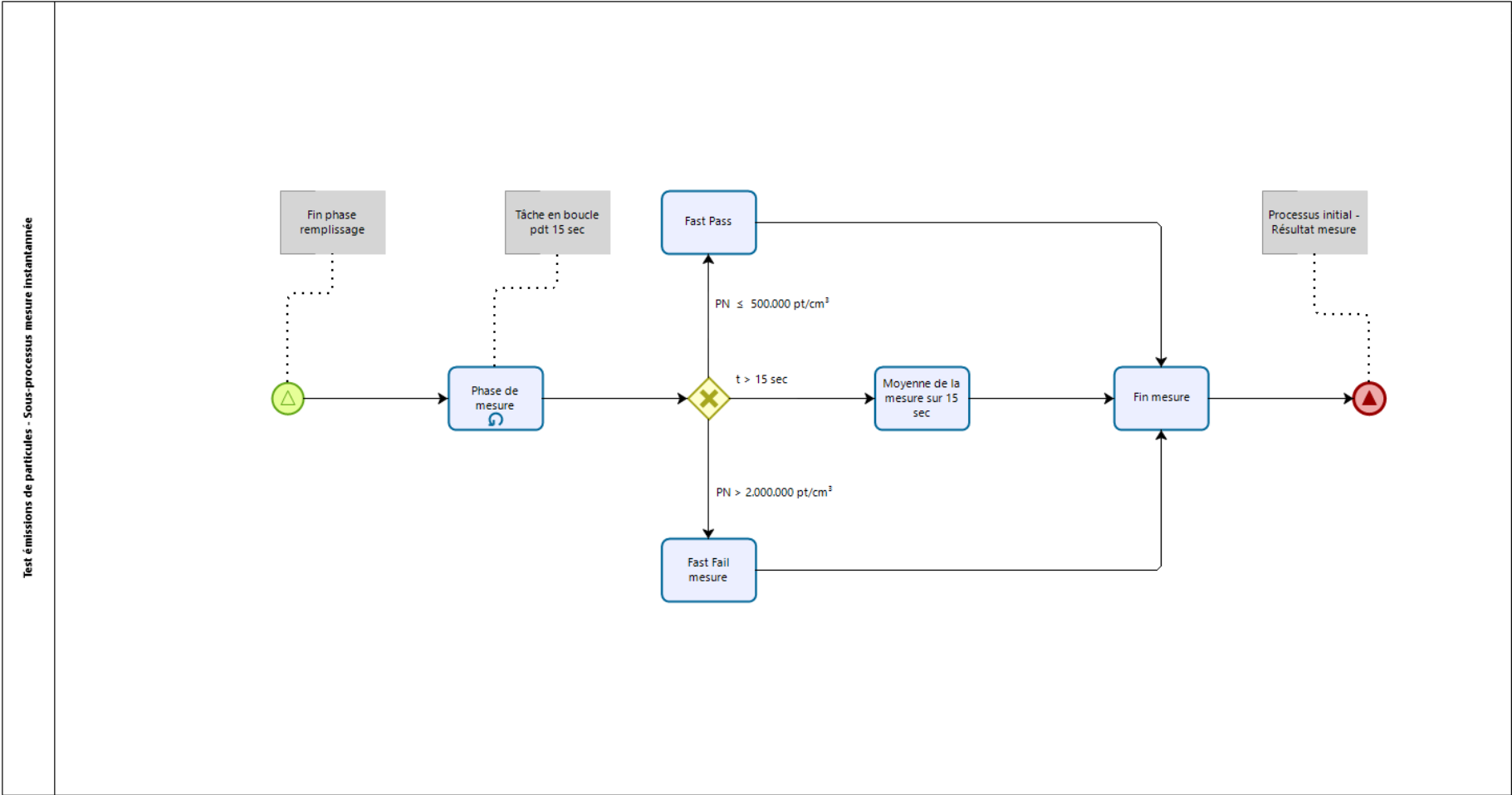
ANNEXE 2 : SOUS-PROCESSUS DOUBLE CONSTATATION



ANNEXE 3 : SOUS-PROCESSUS MESURE MOYENNE



ANNEXE 4 : SOUS-PROCESSUS MESURE INSTANTANÉE



ANNEXE 5 : DÉTERMINATION DE LA NORME EURO (5A OU 5B)

Pour les véhicules dont le certificat d'immatriculation ne mentionne pas la norme de pollution ou n'en précise pas le détail, la classe environnementale à laquelle se rapporte le moteur peut être déterminée par le code (lettre) utilisé au niveau du numéro de réception pour les normes d'émissions à l'échappement. Ce numéro de réception est repris à la rubrique 48 du COC.

Par exemple :

715/2007*692/2008A

Moteur répondant à la norme d'émission Euro 5a

| Code moteur - Lettre | Norme d'émission | Code moteur - Lettre | Norme d'émission |
|----------------------|------------------|----------------------|------------------|
| A | Euro 5a | H | Euro 5b |
| B | Euro 5a | I | Euro 5b |
| C | Euro 5a | J | Euro 5b |
| D | Euro 5a | K | Euro 5b |
| E | Euro 5a | L | Euro 5b |
| F | Euro 5b | M | Euro 5b |
| G | Euro 5b | | |

ANNEXE 6 : DONNÉES ENREGISTRÉES

Au terme de la mesure, les données suivantes sont enregistrées et conservées :

Un champ non connu doit rester blanc.

| Terme | Champ | Format | XML Format | Description |
|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------|--------------------|--|
| Numéro d'identification du véhicule | vehicle.vin | A-N 17 | string | Un code attribué à un véhicule par le constructeur pour permettre d'identifier correctement chaque véhicule (numéro de châssis). |
| Catégorie de véhicule | vehicle.category.code | A-N 10 | string | La catégorie du véhicule selon la classification européenne : M1, M2, M3, N1, N2, N3. |
| Date 1re immatriculation | vehicle.firstRegistrationDate | DAT (AAAA-MM-JJ) | date | La date où le véhicule a été immatriculé pour la première fois, c'est-à-dire l'autorisation administrative de mise en circulation, qui comprend l'identification et l'attribution d'un numéro de suite, appelé numéro d'immatriculation. |
| Kilométrage | vehicle.counter | NUM 7 | nonNegativeInteger | Kilométrage du véhicule lors du test. |
| Code de la norme d'émission | vehicle.engine.fuel.euroNormCode | A-N 10 | string | Le code de la norme d'émission européenne à laquelle le véhicule est conforme. |
| Taux d'émissions de particules | vehicle.engine.fuel.particulateTestPN | NUM 7 | nonNegativeInteger | Taux des émissions de particules par cm ³ de gaz expulsés à l'échappement. |

| | | | | |
|----------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------|---|
| Date du contrôle technique | vehicle.inspectionDate | DAT (AAAA-MM-JJ) | date | Date à laquelle le véhicule a été contrôlé et testé. |
| Type de contrôle | vehicle.inspectionType | A-N 2 | string | Type de contrôle effectué. P : périodique RP : revisite périodique O : contrôle occasion RO : revisite occasion |
| Carburant | vehicle.engine.fuel.code | NUM 2 | nonNegativeInteger | Le carburant moteur utilisé pour propulser le véhicule. 10 : Essence 15 : Éthanol 19 : Mélange 20 : Gasoil 21 : Biogasoil 30 : LPG 40 : CNG 60 : LNG 90 : Autres |
| Régénération | vehicle.inspectionRegeneration | True / false | Boolean | Mesure effectuée en phase de régénération du moteur (oui/non) |
| Identification appareil | TesterID | A-N 25 | string | Identification de l'appareil ayant été utilisé pour mesurer les émissions de particules. |