

PROTOCOLE DE RECUEIL, DE TRAITEMENT ET DE
TRANSFERT DES INFORMATIONS COLLECTÉES
PAR LES INSTALLATIONS DE CONTRÔLE
TECHNIQUE "VEHICULES LOURDS"

<i>RÉVISION</i>	<i>DATE</i>	<i>VISA RÉDACTEUR</i>	<i>VISA POUR APPROBATION</i>
12b	03/02/2014	J. VAN WEYMEERSCH ORIGINAL SIGNE	S. FICHEUX ORIGINAL SIGNE

MISES A JOUR

RÉVISIONS		PARAGRAPHERS ET PAGES CONCERNÉS
NUMÉRO	DATE	
00	29 juillet 2004	Création
01	3 septembre 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Page 24 correction du type DEPANNAG (suppression d'un caractère « s » en fin de mot. • Suppression d'un type de carrosserie NON SPEC en doublon page 25. • Ajout du paragraphe 4.2.1.2 « Demande de sélection d'un véhicule » • Modification des chapitres 4.2.1.3, 4.2.1.4, 4.2.1.5.3 pour la prise en compte de la notion de sélection de véhicule. • Ajout du paragraphe 4.2.1.5.4 pour la prise en compte de la notion de sélection de véhicule. • Modification du titre du chapitre 4.2.3.2 • Modification du chapitre 4.2.3.2 pour renvoi vers la note technique NTPL2004/01. • Modification de l'intervalle de validité pour le sous élément <PUISSADMIN> page 75. • Modification de la nature de l'information pour le sous élément <DATETANCHCIT> page 76. • Modification de la nature de l'information pour le sous élément <IDJETON> page 79. • Modification de la structure du rapport de transfert page 80. • Correction de l'espace de nom pour l'attribut xsi :nil au lieu de xs :nil page 95.
02	5 novembre 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Modification du paragraphe 4.2.1, pour la suppression de la notion de sélection de véhicule. • Ajout des informations DATENVOI et HEURENVOI dans le flux de demande d'identification initiale et complémentaire de véhicule (paragraphe 4.2.3.1.1 et 4.2.3.1.2)
03	7 janvier 2005	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de l'attribut NUMORDRE pour les demandes d'identification Initiale et Complémentaire p68 et 69. • Remplacement de l'attribut AGREMCENTR par CODCORRES pour le transfert des résultats du contrôle technique p70.
04	14 septembre 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Simplification des règles de gestion au niveau des n° de série, frappes à froid et plaque constructeur • Ajout des informations suivantes au paragraphe 3.3 : <ul style="list-style-type: none"> ➤ date de validation du PV ➤ heure de validation du PV • Complément d'informations sur l'ABR au § 3.2.38. • Modification format § 3.2.44.1. et § 5.2.2.2.1. • Ajout ETR et gestion de l'impression au 3.2.47. • Ajout des informations suivantes au paragraphe 3.5 : <ul style="list-style-type: none"> ➤ contrôlabilité du frein de secours ➤ taux d'efficacité du frein de secours pondéré ➤ taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré ➤ mesure de décélération du frein de service ➤ mesures du rabatement des feux de croisement gauche et droit • Création des balises, au paragraphe 3.5, correspondant aux informations précitées • Suppression VIN sur demande initiale d'identification au paragraphe 4.2.1 • Modification du type XML des mesures § 4.3.2.2.3.

		<ul style="list-style-type: none"> • Apport de précision sur l'information NUMORDRE au paragraphe 4.3.2.1 • Ajout lettre D au § 3.2.43.3. et au § 5.2.2.2.1. • Complément relatif aux certificats SSL au paragraphe 5.3. • Modification du titre du paragraphe 5.5. • Précision sur les règles de contrôle de conformité de l'outil informatique paragraphe 5.5.1. • Création du paragraphe 5.5.2 concernant la vérification de la connexion à la base. • Renforcement des règles et contrôles de cohérence en annexe I
		<ul style="list-style-type: none"> • Modification du § 3.5.10.4 : <MESDCLRTFREINSERVICE> est tout le temps transmise • Modification des §§ 4.2.1.1.1 et 4.2.1.1.2 : simplification de la formulation des spécifications concernant l'appel des web services Initiale et Complémentaire • Modification du § 4.3.2.2.3 : la balise <MESURES> devient obligatoire à cause du champ <CTRLFREINSECOURS> (O ou E)
		<ul style="list-style-type: none"> • Modification du § 3.3.3.1. « Heure de début de contrôle » à valider par le contrôleur. • § 3.3.12.2. Précisions sur l'impression de la date en cas de renvoi (X) • Modification de format des mesures d'opacité des fumées au § 3.5.1. • Modification de format des taux d'efficacité de freinage aux § 3.5.2., 3.5.3., 3.5.6., 3.5.7., 3.5.8., 3.5.9., • Modification du libellé du § 3.5.4. et ajout pondération sur piste. • Ajout § 3.5.11. Mesure de décélération du frein de service pondérée. • Ajout § 3.5.12. et 3.5.13. Mesure de décélération du frein de secours et mesure de décélération du frein de secours pondérée. • Modification du § 4.3.2.2.3. pour la prise en compte des nouveaux formats de mesures et des nouvelles informations (décélération).
05	16/11/2006	<ul style="list-style-type: none"> • Modification du 3.5.9 (à ne pas utiliser et à transmettre vide) • Suppression de la possibilité de ne pas transmettre les balises correspondant à la mesure du rabattement des feux de croisement en cas d'absence.
06	29/04/2009	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des formats d'immatriculation SIV • Modification du point 25 de l'annexe I (prise en compte de l'arrêté du 9 février 2009 pour les cohérences genres/carrosseries au lieu de la table OTC) • Prise en compte de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules au § 3.2.18 et précision sur le genre « national » • Suppression table des carrosseries au 3.2.22 • Suppression tables énergie au 3.2.25 • Suppression code B au niveau du § 3.5.4.3. et du § 4.3.2.2.3. <MOTIFXFREINSERVICE> • Modification références § 5.2.2.2.1. <CARROS1>, <CARROS1> et <ENERGIE>
07	13/04/2010	<ul style="list-style-type: none"> • Application des spécifications SIV (demande d'identification du véhicule) • Ajout de données sur l'identification du véhicule • Ajout de données au niveau des appareils (freinage, OBD, régloscope)

		<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de données relatives au contrôle technique (heure de début et de fin de contrôle, suivi des modifications mesures/défauts, numéro d'ordre de la demande d'identification, résultat de la demande d'identification, code erreur associé au résultat de la demande d'identification) • Ajout de l'identification des appareils utilisés • Intégration d'une donnée permettant de tracer les PV dont les mesures et/ou défauts ont été modifiés (ce qui alimente le journal des modifs). • Contrôle de l'intégrité des données transmises • Intégration de la catégorie Collection (5 ans de validité de PV) suite à la signature de l'arrêté du 16 juillet 2010. • Intégration d'une lettre identifiant l'éditeur de logiciel au niveau de la version • Modifications apportées suite à la rédaction de la NTPL2004_01_V6_SPECWS
08	23/09/2010	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des spécifications liées aux véhicules de collection et anciens suite à la signature de l'arrêté du 16 juillet 2010 • Le détail des modifications est décrit en annexe VI
08b	19/10/2010	<ul style="list-style-type: none"> • §4.3.20.1 suppression des termes « En l'absence de carrosserie, le champ n'est pas complété » • §5.2.2.2.1 modification du type xml pour <DATCIRCUEVAL> • Suppression du modèle organisationnel des traitements • § 4.5.1.3 longueur de chaîne de caractère étendue à 14 caractères • § 4.3.19 Le double genre inco saisi n'est pas imprimé sur le PV.
08c	08/11/2010	<ul style="list-style-type: none"> • § 4.3.23.2 La puissance administrative nationale n'est pas imprimée sur le PV. • § 4.3.49.4 et § 5.2.2.2.1 La balise <NUMERO_FORMULE> est renommée par <NUMFORMULE>.
08d	10/02/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des catégories de véhicules ANCIEN • SIV : Intégration de la date de 1^{ère} immatriculation des informations descendues du SIV (page 18) • Modification sur les codes d'erreur OBD (page 97).
09	10/02/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des spécifications liées aux nouveaux procès-verbaux, devant être appliquées le 1^{er} juillet 2012 au plus tard. • Les spécifications liées aux impressions dans les paragraphes 4.3, 4.4, 4.5 et 4.6 sont modifiés. • Les règles de cohérences de l'annexe I relatives à l'impression sur les PV sont déplacées à l'annexe VI. • Les renvois techniques aux SRV sont remplacés par les spécifications techniques de ces instructions. • Modification de la longueur du code défaut <CODERROBD> au § 5.2.2.2.7.2 et au § 4.7.4. • Ajout de nouvelles spécifications aux § 4.4.33 ; § 4.4.34 ; § 4.4.35 ; § 4.6.19 ; § 4.6.20 ; § 4.6.21 ; § 4.6.22
09b	03/05/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de commentaires commençant par X et Z
09c	17/06/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Précision sur l'impression de la version du logiciel sur le PV au §4.4.17. • Format <CONSOMOYCATALYSEUR> modifié au §5.2.2.2.7. • L'efficacité du frein de secours par essieu peut ne pas être transmis (§5.2.2.2.5.) • Précision sur l'impression du déséquilibre par essieu sur le PV au §11.2.2.
09d	19/12/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Précision sur l'impression du numéro d'imprimé §4.4.10

10	25/07/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Table des localisations sortie du protocole et citée comme document fourni par l'OTC • Ajouts, modifications et suppression de règles de gestion en annexe I • Correction de termes obsolètes (DRIRE...) • Les tables fournies par l'OTC si disponibles sont citées dans le protocole en lieu et place des textes réglementaires • Modification des formats de dates (CI, 1^{ère} mise en circulation et 1^{ère} mise en circulation évaluée) • Modification du code postal du propriétaire par le pays de résidence du propriétaire • Les codes postaux Français sont sur 5 caractères numériques • Suppression de l'information sur le département ayant délivré l'autorisation de circulation spécifique • Modification du libellé sur l'état de charge du véhicule et utilisation du libellé pour l'impression sur le PV • Modification de la règle sur le comptage des commentaires • Non modification ou saisie manuelle autorisée si transmission des forces par le freinomètre (freinage, verticale statique et dynamique) • Non modification ou saisie manuelle autorisée si transmission des taux de freinage par le freinomètre (frein service, secours et stationnement) • Non utilisation exploitation du taux de freinage du frein de stationnement si véhicule remorqué • Impossibilité de saisir deux motifs de pondération identiques • Impossibilité de modifier ou saisir manuellement un taux (ou décélération) de freinage pondéré (frein de service et secours) • Précision sur le format du numéro d'autorisation de circulation spécifique
10b	25/10/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des règles 61 à 64 de l'annexe I
11	31/05/2013	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de l'impression du symbole du pays d'immatriculation sur le PV • Ajout de l'impression du motif de pondération sur le PV • Ajout de l'impression des valeurs de rabatement des feux antibrouillard avant sur le PV • Ajout du transfert à l'OTC des valeurs de continuités de masse relevées si \leq à 100 Ω. • Ajout du contrôle de la fonction 14 pour les véhicules moteurs
12	30/07/2013	<ul style="list-style-type: none"> • - Ajout § 4.9 et § 5.2.2.2.9 : Liaisons informatiques • - Annexe I, ajout des points 67 à 69 sur liaison Bancs
12b	03/02/2014	<ul style="list-style-type: none"> • Précision sur l'implémentation des balises d'heures de début et de fin d'essai §4.8.1. et §5.2.2.2.8.1.

SOMMAIRE

1.	Objet	11
2.	documents de Références	12
3.	Principes	13
3.1.	Diagramme des flux	13
3.1.1.	Architecture des flux entre les Installations, le Réseau et l'OTC.....	13
3.1.2.	Architecture des flux entre le Centre non rattaché et l'OTC.....	14
4.	Recueil par l'installation (données et règles de gestion)	14
4.1.	Principes	14
4.2.	Demande d'Identification du véhicule	16
4.2.1.	Demande d'identification effectuée par le logiciel de contrôle technique de l'Installation	16
4.2.2.	Demande d'identification effectuée directement par le Réseau	30
4.2.3.	Modalités d'appel du service	30
4.2.4.	Description des flux de la demande et du résultat de la demande d'identification .	30
4.3.	Identification du véhicule (certificat d'immatriculation)	31
4.3.1.	Immatriculation (code certificat d'immatriculation : A)	31
4.3.2.	Date d'établissement du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : I).....	32
4.3.3.	Date de première mise en circulation relevée sur le document d'identification (<i>code certificat d'immatriculation : B</i>).....	33
4.3.4.	Date de première mise en circulation évaluée	33
4.3.5.	Nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1).....	34
4.3.6.	Adresse du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1).....	34
4.3.7.	Code postal de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1).....	35
4.3.8.	Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1).....	36
4.3.9.	Nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (<i>code certificat d'immatriculation : C.3</i>)	37
4.3.10.	Adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (<i>code certificat d'immatriculation : C.3</i>)	37
4.3.11.	Code postal de l'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (<i>code certificat d'immatriculation : C.3</i>).....	38
4.3.12.	Le nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (<i>code certificat d'immatriculation : C.3</i>).....	39
4.3.13.	Marque (code certificat d'immatriculation : D.1)	40
4.3.14.	Type ou CNIT (code certificat d'immatriculation : D.2 ou D.2.1)	40
4.3.15.	Numéro de série ou VIN (code certificat d'immatriculation : E).....	41
4.3.16.	Genre 1 (code certificat d'immatriculation : J.1)	41
4.3.17.	Genre 1 INCO.....	42
4.3.18.	Double genre (code certificat d'immatriculation : mentions spécifiques Z1 à Z4)	42
4.3.19.	Double genre INCO.....	43
4.3.20.	Carrosserie 1 (code certificat d'immatriculation : J.3).....	44

4.3.21.	Double carrosserie (code certificat d'immatriculation : <i>mentions spécifiques Z1 à Z4</i>)	44
4.3.22.	Type de carburant ou source d'énergie (code certificat d'immatriculation : P.3)	45
4.3.23.	Puissance administrative nationale (code certificat d'immatriculation : P.6)	45
4.3.24.	Bruit (code certificat d'immatriculation : U.1)	46
4.3.25.	Régime moteur (code certificat d'immatriculation : U.2)	47
4.3.26.	Masse en charge maximale admissible (PTAC) (code certificat d'immatriculation : F.2)	47
4.3.27.	Poids à vide (code certificat d'immatriculation : G.1)	48
4.3.28.	Poids total roulant (PTR) (code certificat d'immatriculation : F.3)	49
4.3.29.	Nombre de places assises, y compris conducteur (code certificat d'immatriculation : S.1)	49
4.3.30.	Catégorie du véhicule contrôlé	50
4.3.31.	Nombre de places assises adultes (pour véhicule TCP)	51
4.3.32.	Nombre de places assises enfants (pour véhicule TCP)	51
4.3.33.	Nombre de places debout (pour véhicule TCP)	52
4.3.34.	Vitesse maximale autorisée sur autoroute (pour véhicule TCP)	52
4.3.35.	Présence d'un ralentisseur	53
4.3.36.	Présence d'un dispositif ABR	53
4.3.37.	Type de suspension	54
4.3.38.	Présence d'un dispositif EBS	54
4.3.39.	Présence d'essieux relevables	55
4.3.40.	Numéro de citerne (pour véhicule TMD)	55
4.3.41.	Date de la dernière visite de la citerne (pour véhicule TMD)	56
4.3.42.	Date d'épreuve de pression de la citerne (pour un véhicule TMD)	56
4.3.43.	Date d'épreuve d'étanchéité de la citerne (pour véhicule TMD)	57
4.3.44.	Autorisation de circulation spécifique	57
4.3.45.	Numéro d'autorisation de circulation spécifique	58
4.3.46.	Date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique	59
4.3.47.	Système OBD (Dispositif de diagnostic embarqué)	60
4.3.48.	Pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation	60
4.3.49.	Numéro de formule (N° du certificat d'immatriculation si format SIV)	61
4.3.50.	Symbole du pays d'immatriculation	62
4.4.	Informations relatives au contrôle technique	63
4.4.1.	Nature du contrôle	63
4.4.2.	Date du contrôle	63
4.4.3.	Heure de début de contrôle sur véhicule	63
4.4.4.	Heure de fin de contrôle sur véhicule	64
4.4.5.	Date d'impression du PV	65
4.4.6.	Heure d'impression du PV	65
4.4.7.	Date validation du PV	65
4.4.8.	Heure de validation du PV	66
4.4.9.	Numéro du procès-verbal de contrôle	66
4.4.10.	Numéro d'imprimé	67
4.4.11.	Résultat du contrôle	68
4.4.12.	Date limite de validité du visa	68
4.4.13.	Numéro d'agrément de l'Installation de contrôle	69
4.4.14.	Numéro d'agrément du contrôleur	69
4.4.15.	Habilitation du contrôleur	70
4.4.16.	Version du logiciel de contrôle	71
4.4.17.	Document de référence présenté pour l'identification	71

4.4.18.	Relevé du compteur kilométrique (pour les véhicules à moteur).....	72
4.4.19.	Etat de charge	72
4.4.20.	Numéro d'immatriculation du véhicule associé.....	73
4.4.21.	Code d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite	73
4.4.22.	Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite.....	74
4.4.23.	Date de la visite technique périodique défavorable dans le cas d'une contre-visite	75
4.4.24.	Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable dans le cadre d'une contre-visite.....	75
4.4.25.	Nombre de défauts et d'anomalies	76
4.4.26.	Nombre de commentaires	76
4.4.27.	Numéro relevé sur la plaque constructeur	76
4.4.28.	Numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule	77
4.4.29.	Suivi des modifications mesures/défauts.....	78
4.4.30.	Numéro d'ordre de la demande d'identification.....	78
4.4.31.	Résultat de la demande d'identification.	79
4.4.32.	Code erreur associé au résultat de la demande d'identification	79
4.4.33.	Raison sociale de l'installation de contrôle	80
4.4.34.	Adresse de l'installation de contrôle	80
4.4.35.	Nom et prénom du contrôleur.....	80
4.5.	Défauts, anomalies, commentaires et localisations	81
4.5.1.	DAC.....	81
4.5.2.	Localisations.....	82
4.6.	Mesures	83
4.6.1.	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression	83
4.6.2.	Force verticale statique	84
4.6.3.	Force verticale dynamique du frein de service	84
4.6.4.	Force de freinage du frein de service.....	85
4.6.5.	Taux d'efficacité global du frein de service	85
4.6.6.	Taux d'efficacité global du frein de service pondéré.....	86
4.6.7.	Motif de pondération du freinage	86
4.6.8.	Contrôlabilité du frein de secours.....	88
4.6.9.	Taux d'efficacité du frein de secours	88
4.6.10.	Taux d'efficacité du frein de secours pondéré	89
4.6.11.	Taux d'efficacité du frein de stationnement.....	89
4.6.12.	Taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré.....	90
4.6.13.	Mesure de décélération du frein de service	91
4.6.14.	Mesure de décélération du frein de service pondérée.....	91
4.6.15.	Mesure de décélération du frein de secours.....	92
4.6.16.	Mesure de décélération du frein de secours pondérée	92
4.6.17.	Mesures du rabatement des feux de croisement	93
4.6.18.	Mesure du rabatement des feux antibrouillard AV	94
4.6.19.	Taux d'efficacité du frein de service par essieu	95
4.6.20.	Taux d'efficacité du frein de secours par essieu	95
4.6.21.	Déséquilibre du frein de service par essieu	96
4.6.22.	Déséquilibre du frein de secours par essieu.....	96
4.6.23.	Mesure de continuité de masse sur véhicules électriques ou hybrides rechargeables	

4.7.	Resultat du contrôle OBD.....	97
4.7.1.	Version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes (SCANTOOL)	97
4.7.2.	Protocole(s) de communication OBD relevé(s).....	98
4.7.3.	Conclusion du test OBD	99
4.7.4.	Codes d'erreur OBD relevés.....	99
4.7.5.	Nombre de codes d'erreur confirmés	100
4.7.6.	Numéro de série du véhicule (VIN) relevé via la prise OBD.....	100
4.7.7.	Etat visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur arrêté, contact sur ON 101	
4.7.8.	Etat visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur tournant.....	102
4.7.9.	Statut du témoin OBD relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes.....	102
4.7.10.	Distance la plus élevée parcourue depuis l'allumage du témoin OBD	103
4.7.11.	Durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD	104
4.7.12.	Consommation moyenne de l'agent catalyseur.....	104
4.7.13.	Indication du mode utilisé pour le contrôle OBD.....	105
4.8.	Identification des matériels utilisés.....	106
4.8.1.	Identification de l'appareil.....	106
4.9.	LIAISONS INFORMATIQUES DES MATERIELS DE CONTROLE	107
4.9.1.	Fichier résultat de mesures du matériel	107
5.	Spécifications des logiciels de l'Installation de contrôle et du Réseau	110
5.1.	Sécurité et traçabilité du logiciel de contrôle technique.....	110
5.1.1.	Contrôle de conformité	110
5.1.2.	Gestion des versions	110
5.1.3.	Gestion des utilisateurs	110
5.1.4.	Gestion des données	111
5.1.5.	Récupération des informations relatives à l'identification d'un véhicule en l'absence de réponse favorable du SIV.....	112
5.1.6.	Récupération des informations relatives aux visites techniques périodiques défavorables dans le cas des contre-visites	112
5.1.7.	Mesures et informations transmises par les appareils de contrôle au logiciel de contrôle.....	112
5.2.	Transfert des données à l'OTC	113
5.2.1.	Généralités	113
5.2.2.	Description du flux XML	114
5.2.3.	Rapport de transfert	129
6.	Communications entre les centres non rattachés, les réseaux et l'OTC	129
6.1.	Type de liaison.....	129
6.2.	Communication des informations du contrôle technique Poids Lourds à l'OTC.	129
6.2.1.	Généralités	129
6.2.2.	Architecture technique.....	130
6.2.3.	Délai de transfert des informations et des résultats du contrôle technique vers l'OTC	130
6.2.4.	Traçabilité des appels	130
6.2.5.	Contrôle de l'intégrité des données transmises	130
6.2.6.	Journal des demandes d'identification non exploitées	131
6.2.7.	Journal des transferts	131

6.3.	Obligations des correspondants de l'OTC	131
6.4.	Obligations de l'OTC vis-à-vis des opérateurs	132
6.5.	Mise en place des transferts.....	132
6.5.1.	A l'agrément du centre ou du réseau	132
6.5.2.	Cas du changement de logiciel d'un centre non rattaché agréé.....	133
6.5.3.	Cas du changement de logiciel d'un Réseau de contrôle	133
6.6.	Connexion avec la base de production	133
7.	Annexe I « Spécifications particulières et contrôles de cohérence »	134
8.	Annexe II : Synoptique de réalisation d'une vtp ou d'une CV sur les catégories autres que Collection	143
9.	Annexe III : Synoptique de réalisation d'une vtp ou d'une CV sur les VEHICULES DE COLLECTION	144
10.	Annexe IV : Rappel de certaines conventions XML	145
11.	Annexe V : Impression sur le PV	147
11.1.	Liste des informations à imprimer ou pouvant être imprimées	147
11.2.	Impression des mesures	148
11.2.1.	Efficacité du frein de service et du frein de secours.....	148
11.2.1.	Décélération du frein de service et du frein de secours.....	149
11.2.2.	Déséquilibre du frein de service et du frein de secours.....	150
11.2.3.	Efficacité du frein de stationnement.....	151
11.2.4.	Rabattement des feux de croisement	151
11.2.5.	Rabattement des feux antibrouillard AV	152
11.2.6.	Mesure de l'opacité des fumées.....	152
11.2.7.	Motif de pondération du freinage	153
11.3.	Règles d'impression	153

1. OBJET

La mise en place et l'organisation du contrôle technique périodique des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes sont définies par le Code de la Route, notamment les sections II, III et IV du chapitre III - titre II - livre III de la Partie réglementaire du code de la route, et par l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds.

Le présent document, intégrant les exigences de ces textes, décrit :

- au chapitre 2, les documents de références du protocole ;
- au chapitre 3, l'architecture des flux d'informations entre les opérateurs, l'OTC et les demandes d'identification;
- au chapitre 4, les spécifications relatives aux informations relevées sur les documents d'identification des véhicules, ainsi que celles relatives à leur contrôle technique, tant au niveau du traitement sur place qu'au niveau du stockage et du transfert afin de garantir l'intégrité des données ;
- au chapitre 5, les spécifications de sécurité et de traçabilité du logiciel de contrôle technique, le traitement des demandes d'identification des véhicules ainsi que les flux XML entre le Centre non rattaché ou le Réseau et l'OTC ;
- au chapitre 6, le système de communication entre le Centre non rattaché ou le Réseau et l'OTC, ainsi que les obligations des opérateurs et de l'OTC.
- en annexe I, les spécifications particulières et contrôles de cohérence du logiciel de contrôle technique ;
- en annexe II et III, les synoptiques de réalisations des VTP et CV ;
- en annexe IV, un rappel de certaines conventions XML ;
- en annexe V, les règles d'impression sur les PV ;

Il doit permettre aux Réseaux et aux Centres non rattachés de dégager les orientations techniques à retenir pour appréhender leur intégration dans le système central national de recueil et d'exploitation des contrôles techniques périodiques des véhicules lourds.

Dans le cas d'un Centre non rattaché, l'ensemble des exigences concernant l'Installation de contrôle ou le Réseau s'impose.

[Le protocole version 11 annule et remplace le protocole version 10b à compter du 10 janvier 2014. Le protocole version 11 ne peut pas être mis en œuvre si au moins un matériel communique avec le logiciel de contrôle technique suivant le protocole OTC-LAN.](#)

[Le protocole version 12b annule et remplace le protocole version 12 à compter du 03 février 2014. Le présent protocole doit être mis en œuvre si au moins un matériel communique avec le logiciel de contrôle technique suivant le protocole OTC-LAN.](#)

2. DOCUMENTS DE REFERENCES

- Documents disponibles dans la base documentaire de l'OTC (accès public) :
 - Arrêté ministériel du 27 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds.
 - Liste des instructions techniques SR/V en vigueur.
 - Instructions techniques générales SR/V
 - Instructions techniques SR/V liées aux fonctions 0 à 9, TCP et TMD.
 - Liste des logiciels qualifiés

- Documents disponibles dans la base documentaire de l'OTC (accès restreint) :

Rubrique documentation informatique :

- Note technique NT PL 2004/01 modifiée relatives à l'architecture, aux modalités d'appels des fonctions et aux flux XML.
- Note technique NT PL 2005/01 modifiée relatives au contrôle de la conformité des outils informatiques CTPL.

Rubrique tables informatiques pour logiciel avec format SIV :

- Table des documents d'identification.
- Table des codes lettre pour les éditeurs de logiciels.
- Table des pondérations de freinage
- Table des marques
- Table des genres
- Table des énergies
- Table des genres/catégories
- Table des genres/carrosseries
- Table des protocoles OBD
- Table de nomenclature des points de contrôle
- Table des localisations
- Tables des performances de freinage

Les tables fournies par l'OTC sont mises à jour en fonction des évolutions réglementaires.

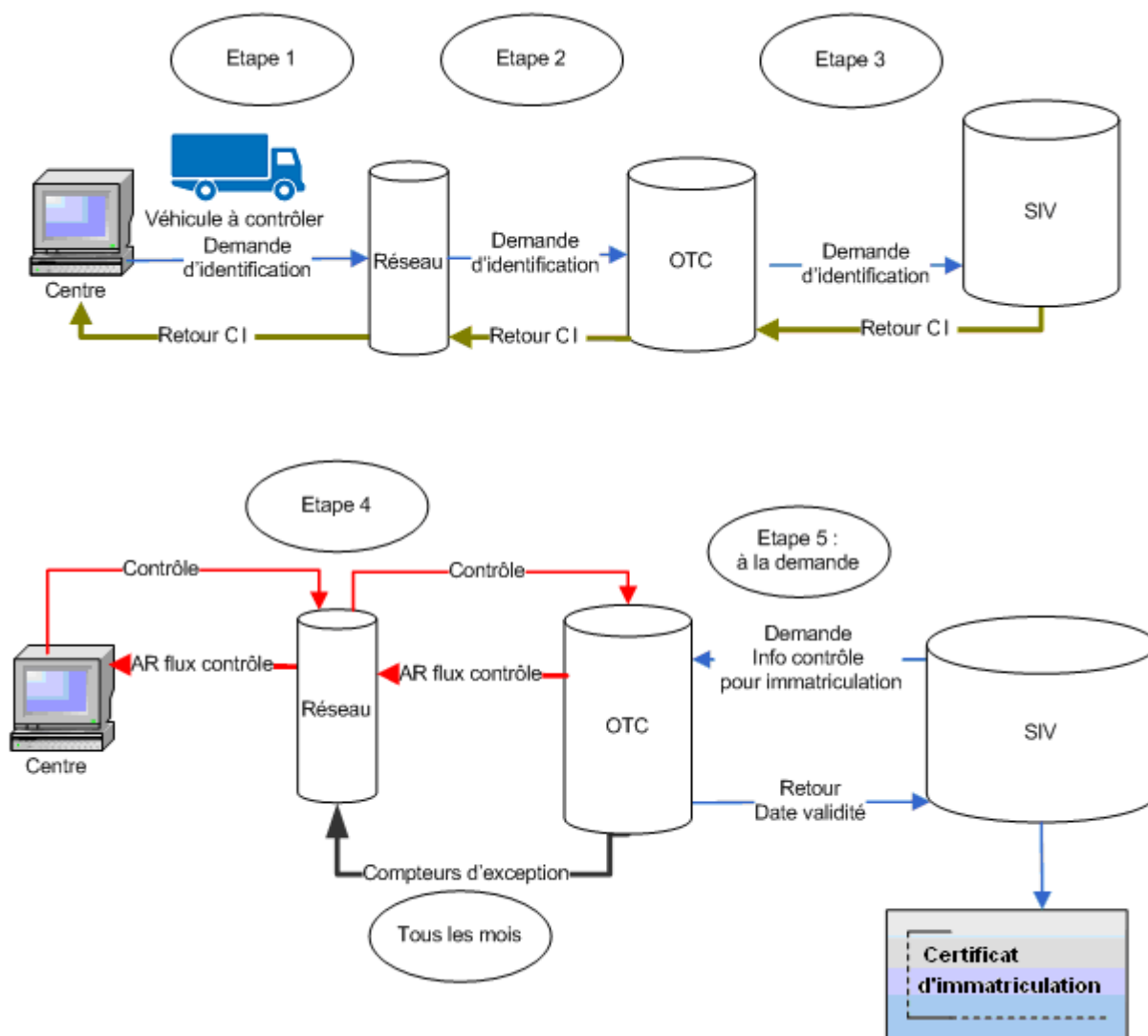
3. PRINCIPES

Le logiciel doit être en mesure :

- d'effectuer une demande d'identification du véhicule contrôlé auprès de l'OTC afin que celui-ci transmette ladite demande au SIV ;
- de transmettre le résultat des contrôles, ainsi que les données s'y rapportant.

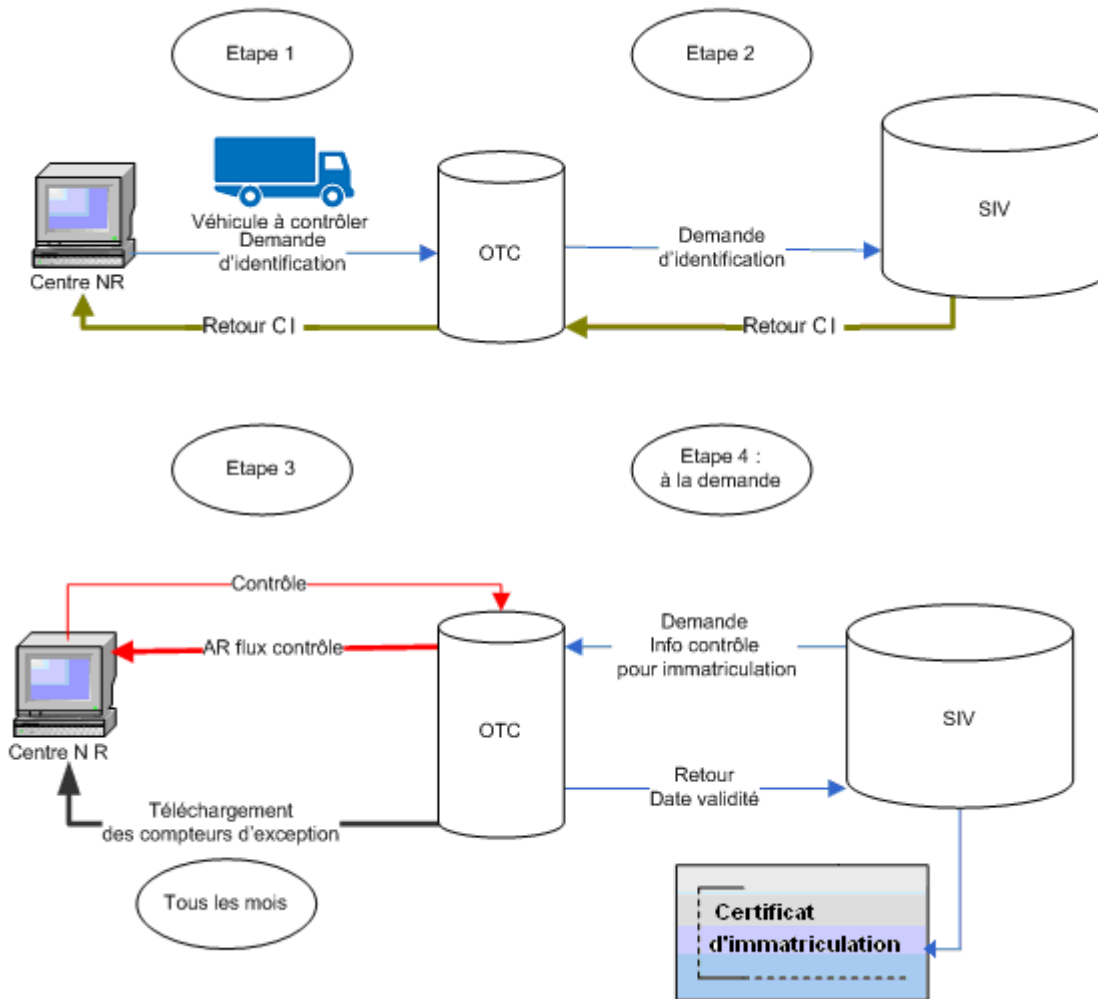
3.1. DIAGRAMME DES FLUX

3.1.1. Architecture des flux entre les Installations, le Réseau et l'OTC



Des données spécifiques au Réseau peuvent faire partie des flux échangés avec le centre

3.1.2. Architecture des flux entre le Centre non rattaché et l'OTC



4. RECUEIL PAR L'INSTALLATION (DONNEES ET REGLES DE GESTION)

4.1. PRINCIPES

Les règles relatives au recueil des données, et plus particulièrement celles relatives à la saisie des informations doivent permettre d'assurer la cohérence des informations recueillies quelle que soit l'Installation dans laquelle se présente un véhicule.

Les données recueillies sont basées sur :

- le certificat d'immatriculation du véhicule dans le cas général, ou à défaut un ou plusieurs documents officiels listés dans la table des documents d'identification fournie par l'OTC ;
- les altérations relevées par le contrôleur pendant le contrôle technique ;

- les éventuelles informations complémentaires recueillies pendant le contrôle technique pour impression sur le procès-verbal de contrôle ou transmission à l'OTC ;
- les données de référence fournies par l'OTC et destinées à faciliter l'identification du véhicule ou le déroulement du contrôle.

Les règles exposées doivent être considérées comme un tronc commun à l'ensemble des Installations de contrôle technique. Le Réseau de contrôle ou le Centre non rattaché a donc la possibilité de les compléter par des spécifications plus rigoureuses ou des fonctionnalités extérieures à l'objet de ce document, pour autant que ces compléments n'aient pas de conséquence sur les règles et exigences exposées.

Ce chapitre décrit :

- au paragraphe 4.2, la demande d'identification du véhicule ;
- au paragraphe 4.3, les données d'identification du véhicule, transmises avec le contrôle technique ;
- au paragraphe 4.4, les informations relatives au contrôle technique ;
- au paragraphe 4.4.34, les défauts, observations et commentaires relevés lors du contrôle technique ;
- au paragraphe 4.6, les informations de type mesures relevées lors du contrôle technique ;
- au paragraphe 4.7, les informations relatives à l'OBD, relevées lors du contrôle technique ;
- au paragraphe 4.8, les informations relatives à l'identification des matériels utilisés lors du contrôle technique ;
- pour chaque information, les règles de gestion (collecte, saisie, impression), de stockage et de transfert.

Les données peuvent être saisies dans un ordre répondant à une logique propre au Réseau de contrôle ou au Centre non rattaché, sous réserve de respecter les spécifications et règles de cohérences prévues dans le présent protocole. Chaque Réseau ou Centre non rattaché peut faire saisir des données qui lui sont internes et qui ne sont pas transmises à l'OTC.

Au niveau des règles de transfert des données à l'Organisme Technique Central :

- le Centre non rattaché doit mettre en œuvre un mode d'échange des données au format XML, avec génération du flux XML par le logiciel de contrôle de l'installation. Dans ce cas, les règles de stockages prévues aux paragraphes 4.3, 4.4, 4.4.34, 4.6, 4.7 et 4.8 ne sont pas obligatoires, sans préjuger des dispositions prévues pour l'archivage au paragraphe 5.1.4.3;
- le Réseau doit mettre en œuvre un mode d'échange entre le logiciel de contrôle l'Installation et le Réseau au format XML avec génération du flux

XML par le logiciel de l'installation, et un transfert par le Réseau à l'OTC sans altération du flux émis par l'Installation. Dans ce cas, les règles de stockage prévues aux paragraphes 4.3, 4.4, 4.4.34, 4.6, 4.7 et 4.8 ne sont pas obligatoires, sans préjuger des dispositions prévues pour l'archivage au paragraphe 5.1.4.3;

Au niveau des règles de transfert des données aux installations de contrôles rattachés à un réseau, les flux transmis par l'OTC ou via l'OTC, ne sont modifiables par le réseau.

4.2.DEMANDE D'IDENTIFICATION DU VEHICULE

Ce paragraphe décrit les prescriptions à appliquer en matière de demande d'identification réalisée par le logiciel de contrôle de l'installation de contrôle.

4.2.1. Demande d'identification effectuée par le logiciel de contrôle technique de l'Installation

4.2.1.1. Saisie de la demande

Le logiciel de contrôle technique de l'Installation doit permettre, pour l'identification du véhicule :

- la saisie automatique du numéro d'agrément de l'Installation, appelé code partenaire au niveau du SIV ;
- la saisie automatique du code d'identification du SIV, appelé code miat (sur 100 caractères maximum) ;
- la saisie automatique d'un numéro d'ordre de la demande de l'installation, sur 40 caractères numériques au maximum et chronologiques.
- la saisie manuelle obligatoire du numéro d'immatriculation en vigueur (§4.3.1),
- la présentation du certificat d'immatriculation avec la réponse oui ou non (voir annexe I pour spécification sur la saisie du document d'identification) ;
- la saisie, en présence du certificat d'immatriculation (oui), soit :
 1. du numéro de formule pour les immatriculations SIV, sans espace, ni caractères spéciaux, caractères alphanumériques en majuscules;
 2. de la date d'établissement du certificat d'immatriculation pour les immatriculations FNI ;
- générer automatiquement le type d'opération (« consultation »)
- générer automatiquement la date et heure d'envoi de la demande

Les champs de saisie doivent respecter les formats prévus au paragraphe 4.3.1 pour l'immatriculation en vigueur, ainsi que les prescriptions de l'annexe I.

Les zones de saisie de ces informations doivent être vides (chaîne de caractères "vide") par défaut.

Les autres informations du § 4.3 ne doivent pas pouvoir être saisies manuellement avant la phase d'identification effectuée par le logiciel de contrôle technique.

Les demandes d'identification sont transmises, véhicule par véhicule, au SIV par l'OTC, en l'état.

En cas d'erreur de saisie, une nouvelle demande doit être effectuée. La demande non exploitée doit être tracée et consultable à la demande par les autorités chargées de la surveillance des installations de contrôle et des contrôleurs.

4.2.1.2. Transfert de la demande à l'OTC

Une fois les informations complétées par l'utilisateur :

- dans le cas du Centre non rattaché, le logiciel accède :
 - aux fonctions de demande d'identification fournies par l'OTC ;
 - dans le cas d'une Installation exploitée par un Réseau, la demande s'effectue via le logiciel du Réseau à la fonction de demande d'identification fournie par l'OTC.
- le logiciel assurant la transaction (Réseau ou Centre non rattaché) appelle la fonction d'identification fournie par l'OTC en lui fournissant les informations prévues ci-dessus, sous la forme d'un flux XML tel que décrit au paragraphe 4.2.4.

4.2.1.3. Renvoi des informations par l'OTC

Le flux XML de retour des informations transmis par le SIV à l'OTC est retransmis par l'OTC en l'état au Centre non rattaché ou au Réseau. Le flux est décrit au paragraphe 4.2.4.

4.2.1.3.1. Véhicule identifié par le SIV

Si le véhicule est identifié par le SIV sans anomalie au niveau du n° de formule ou de la date de certificat d'immatriculation, la fonction de demande d'identification renvoie, notamment (se reporter au § 4.2.3) au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- les informations suivantes relatives à l'acquittement de la transaction 'égale à '0'

Données / nom de la balise XML	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Agrément centre <i>Xml :code_partenaire</i>	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction
Type d'opération (Type de message) <i>Xml :type_operation</i>	Enum			« Consultation »
Date d'envoi <i>Xml :date_envoi</i>	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN

Données / nom de la balise XML	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Acquittement de la transaction (Code résultat) Xml : code_traitement	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>0 (sans erreur)</u>
Date de traitement Xml: date_reception	Date time			Date et heure du traitement dans le SIV (ou de rejet) au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération Xml: code_operation	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

- Les informations suivantes relatives au véhicule identifié :

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Numéro immatriculation Xml : numero_immatriculation	String	11	X	Numéro d'immatriculation : c'est le n° SIV ou, le cas échéant, le n° plaqué du véhicule Format-FNI : 999 AAA 999 ou 9999 AA 999 Format-SIV : AA-999-AA
Numéro VIN (E) Xml : numero_vin	String	17	X	Numéro VIN affiché sur le CI Numéro d'identification du véhicule (sans caractères spéciaux ni espaces).
Certificat d'immatriculation présenté Xml : certificat_present	Enum			Oui ou Non
Numéro de formule Xml : numero_formule	String	11	X	Obligatoire si n° Immat. SIV et présence du certificat d'immatriculation Numéro sans espace, ni caractères spéciaux, caractères alphanumériques en majuscules

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Date du certificat d'immatriculation Xml:date_certificat	Date		X	Obligatoire si n° Immat. FNI et présence du certificat d'immatriculation Format AAAA-MM-JJ
Date première immatriculation Xml :date_premiere_i mmat	Date		X	Date de première mise en circulation du véhicule Format AAAA-MM-JJ
Marque (D.1) Xml : marque	String	50	X	Libellé du référentiel OTC identifiant la marque du véhicule.
Type variante version ou Type mine si réception nationale (D.2) Xml :type_variante_v ersion	String	80	X Si balise D.2.1 <u>absente</u>	Type-variante-version si RCE Type mines si Réception nationale
Numéro CNIT (D.2.1) Xml : cnit	String	15	X	Obligatoire en cas de réception CE Sans caractères spéciaux ni espaces
Dénomination(s) commerciale(s) (D.3) Xml : denomination_comm erciale	String	30		
Masse en charge maximale techniquement admissible (F.1) Xml :charge_maxi_te ch_admissible	Int	5		en Kg
Masse en charge maximale admissible en service dans l'état membre (F.2) Xml : ptac	Int	5	X	PTAC en Kg

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Masse en charge maximale admissible de l'ensemble dans l'état membre (F.3) Xml : ptra	Int	5	X	PTRA en Kg
Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage (G)	Int	5		en Kg
Poids à vide national (G.1) – Xml : poids_vide	Int	5	X	en Kg
Catégorie du véhicule (CE) (J) Xml : categorie	String	4		Catégorie CE du véhicule
Genre national (J.1) Xml : genre	String	4	X	Genre national
Carrosserie CE (J.2) Xml : carrosserie_ce	String	2		Carrosserie CE
Carrosserie (J.3) Xml : carrosserie	String	8	X	Carrosserie nationale
Numéro de réception par type (K) Xml : numero_reception	String	25		Numéro de réception par type si Réception CE
Cylindrée (P1.) Xml : cylindree	Dec	5.1		en cm3
Puissance nette maximale (P.2) Xml : puissance_net_max	Dec	3.1		en Kw

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Type de carburant ou source d'énergie (P.3) Xml :energie	String	2	X	Source d'énergie (cf. arrêté Immatriculation)
Puissance administrative nationale (P.6) Xml :puissance_admin_nat	Int	3	X	
Rapport puissance/masse (Q) Xml : rapport_puiss_masse	Dec	1.2		Limité aux motos, uniquement genre MTL, MTT1, MTT2.
Nombre de places assises (S.1) Xml : places_assises	Int	3	X	Nombre de places assises, y compris celle du conducteur.
Nombre de places debout (S.2) Xml :places_debout	Int	3		Nombre de places debout (le cas échéant)
Niveau Sonore (U.1) Xml : niveau_sonore	Int	3	X	Niveau Sonore à l'arrêt en dba
Vitesse du moteur (U.2) Xml :regime_moteur	Int	5	X	en min ⁻¹
CO2 (V.7) Xml :co2	Int	3		en g/km
Indication de classe environnementale de réception CE (V.9) Xml :pollution	String	25		Mention de la version applicable en vertu de la directive 70/220/CEE ou de la directive 88/77/CEE
Numéro d'ordre de la mention spécifique Xml :numero_ordre	String	2	X	Pour chaque N° d'ordre Z1, Z2, Z3, Z4, si complété

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel ⁽¹⁾	Commentaire
Mention spécifique (Zx) Xml :mention_specifique	String	50	X	Correspond à l'usage (ou à la mention)
Valeur 1 Xml :valeur1	String	100	X	
Valeur 2 Xml :valeur2	String	100	X	

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

(2) Information non disponible sur version 1 SIV

4.2.1.3.2. Véhicule n'a pas été trouvé par le SIV

Si le véhicule est inconnu du SIV, la fonction de demande d'identification renvoie notamment (se reporter au § 4.2.3), au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- les informations relatives à l'acquittement de la transaction avec un résultat égal à '1' et le code erreur '10' (Transaction impossible car le n° immatriculation est inexistant ou incorrect).

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel ⁽¹⁾	Commentaire
Agrément centre Xml :code_partenaire	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction
Type d'opération (Type de message) Xml :type_operation	Enum			« Consultation »
Date d'envoi Xml :date_envoi	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN

Acquittement de la transaction (Code résultat) Xml : code_traitement	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>1 (avec erreur).</u>
Code de l'erreur Xml : code_erreur	string	10	X	Code type de l'erreur = 10 Obligatoire le code traitement = 1.
Description de l'erreur Xml : decription_erreur	Liste			Description de l'erreur sous forme d'une liste de libellé.
Date de traitement ou du rejet Xml: date_reception	Date time			Date et heure de rejet dans le SIV au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération Xml: code_operation	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

4.2.1.3.3. Véhicule identifié par le SIV mais incompatibilité Immatriculation / N° de formule

Si le véhicule (avec immatriculation SIV) est connu du SIV mais que le numéro de formule saisi par le contrôleur est incompatible avec l'immatriculation, la fonction de demande d'identification renvoie notamment (se reporter au § 4.2.3), au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- les informations relatives à l'acquittement de la transaction avec un résultat égal à '1' et le code erreur '12' (Transaction impossible car le n° de formule est erroné)

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Agrément centre Xml :code_partenaire	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction

Type d'opération (Type de message) <i>Xml :code_operation</i>	Enum			« Consultation »
Date d'envoi <i>Xml :date_envoi</i>	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN
Acquittement de la transaction (Code résultat) <i>Xml : code_traitement</i>	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>1 (avec erreur).</u>
Code de l'erreur <i>Xml : code_erreur</i>	string	10	X	Code type de l'erreur = 12 Obligatoire le code traitement = 1.
Description de l'erreur <i>Xml : decription_erreur</i>	Liste			Description de l'erreur sous forme d'une liste de libellé.
Date de traitement ou du rejet <i>Xml: date_reception</i>	Date time			Date et heure de rejet dans le SIV au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération <i>Xml: code_operation</i>	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel (X)

4.2.1.3.4. Véhicule identifié par le SIV mais incompatibilité Immatriculation / Date de certificat erronée

Si le véhicule (avec immatriculation FNI) est connu du SIV mais que la date d'établissement du certificat d'immatriculation saisie par le contrôleur est incompatible avec l'immatriculation, la fonction de demande d'identification renvoie notamment (se reporter au § 4.2.3), au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- les informations relatives à l'acquittement de la transaction avec un résultat égal à '1' et le code erreur '13' (Transaction impossible car la date du certificat d'immatriculation est erronée)

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel (1)	Commentaire
Agrément centre <i>Xml :code_partenaire</i>	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction
Type d'opération (Type de message) <i>Xml :code_operation</i>	Enum			« Consultation »
Date d'envoi <i>Xml :date_envoi</i>	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN
Acquittement de la transaction (Code résultat) <i>Xml : code_traitement</i>	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>1 (avec erreur).</u>
Code de l'erreur <i>Xml : code_erreur</i>	string	10	X	Code type de l'erreur = 13 Obligatoire le code traitement = 1.
Description de l'erreur <i>Xml : decription_erreur</i>	Liste			Description de l'erreur sous forme d'une liste de libellé.
Date de traitement ou du rejet <i>Xml: date_reception</i>	Date time			Date et heure de rejet dans le SIV au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération <i>Xml: code_operation</i>	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

4.2.1.3.5. Echec de traitement au SIV

En cas de problème, la fonction de demande d'identification renvoie notamment (se reporter au § 4.2.3), au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- les informations relatives à l'acquittement de la transaction avec un résultat égal à '1' et le code erreur '300' (Erreur de traitement du système SIV) '200', '255' (Erreur du format du flux XML) ou autre code erreur

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel ⁽¹⁾	Commentaire
Agrément centre	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction
Type d'opération (Type de message)	Enum			« Consultation »
Date d'envoi	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN
Acquittement de la transaction (Code résultat)	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>1 (avec erreur).</u>
Code de l'erreur	string	10	X	Code type de l'erreur = 300, 200, 250 ou autre code erreur Obligatoire le code traitement = 1.
Description de l'erreur Xml : decription_erreur	Liste			Description de l'erreur sous forme d'une liste de libellé.
Date de traitement ou du rejet	Date time			Date et heure de rejet dans le SIV au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération Xml: code_operation	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

4.2.1.3.6. Absence de liaison entre l'OTC et le SIV

En cas de problème de liaison entre l'OTC et le SIV, le résultat est égal à '1'.

La fonction de demande d'identification de l'OTC renvoie alors au Réseau (pour diffusion à l'Installation concernée) ou au Centre non rattaché, les informations :

- le numéro d'ordre de la demande de l'installation (§ 4.2.1.1) ;
- Le résultat de la demande '1' ;

- les informations relatives à l'acquittement de la transaction avec un résultat égal à '1' et le code erreur '998' (Absence de liaison avec le SIV)

Données	Type	Long.	Exploitation par logiciel ⁽¹⁾	Commentaire
Agrément centre	String	8		Cette donnée correspond au numéro d'agrément du centre de contrôle technique qui a transmis le message pour effectuer cette transaction
Type d'opération (Type de message)	Enum			« Consultation »
Date d'envoi	Date time			Date technique d'envoi du message fourni par l'émetteur au format AAAA-MM-JJTHH:MN
Acquittement de la transaction (Code résultat)	Enum		X	Ce code correspond à l'acquittement de la transaction par le SIV. <u>1 (avec erreur).</u>
Code de l'erreur	string	10	X	Code type de l'erreur = 998 Obligatoire le code traitement = 1.
Description de l'erreur Xml : decription_erreur	Liste			Description de l'erreur sous forme d'une liste de libellé.
Date de traitement ou du rejet	Date time			Date et heure de rejet dans le SIV au format AAAA-MM-JJTHH:MN.
Code opération Xml: code_operation	Int			Code opération généré par le SIV à la réception du message pour identifier la transaction

(1) Exploitation obligatoire de l'information par le logiciel si elle est transmise (X)

4.2.1.4. Traitement par l'installation de contrôle des informations envoyées par l'OTC

Dans tous les cas, le code résultat et le code erreur éventuellement associé doivent être stockés et retransmis conformément aux conditions définies ci-après, avec le résultat du contrôle concerné.

4.2.1.4.1. Véhicule identifié (Résultat '0')

Les informations transmises lors de la demande d'identification sont conformes, et un véhicule a été identifié. Le code résultat est égal à '0'.

Le traitement des informations relatives à l'identification du véhicule transmises par le SIV est défini au § 4.2.1.4.8.

Les informations marquées du repère « X » dans la colonne « Exploitation par logiciel » des tableaux du § 4.2.1.3.1 doivent être obligatoirement exploitées par le logiciel et affichées à l'écran.

4.2.1.4.2. Véhicule inconnu au SIV (Résultat '1' et Code erreur '10')

Le logiciel doit permettre de réaliser une nouvelle demande d'identification.

Pour réaliser le contrôle, le logiciel doit :

- permettre la saisie des informations d'identification du véhicule.
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.3. Incompatibilité Immatriculation / N° de formule (Résultat '1' et Code erreur '12')

Le logiciel doit permettre de réaliser une nouvelle demande d'identification.

Pour réaliser le contrôle, le logiciel doit :

- permettre la saisie des informations d'identification du véhicule.
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.4. Véhicule identifié par le SIV mais incompatibilité Immatriculation / Date de certificat erronée (Résultat '1' et Code erreur '13')

Le logiciel doit permettre de réaliser une nouvelle demande d'identification.

Pour réaliser le contrôle, le logiciel doit :

- permettre la saisie des informations d'identification du véhicule.
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.5. Echec de traitement au SIV (Résultat '1' et Code erreur '300', '200' ou '250' ou autre code erreur.)

Le logiciel doit permettre de réaliser une nouvelle demande d'identification.

Pour réaliser le contrôle, le logiciel doit :

- permettre la saisie des informations d'identification du véhicule.
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.6. En l'absence de liaison entre l'OTC et le SIV (Résultat '1' et Code erreur '998')

Le logiciel doit permettre de réaliser une nouvelle demande d'identification.

Si le véhicule n'est pas identifié, pour réaliser le contrôle, le logiciel doit :

- permettre la saisie des informations d'identification du véhicule.
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.7. En cas de problème technique empêchant une liaison avec l'OTC et/ou le Réseau

En cas de problème technique empêchant la liaison avec l'OTC ou le Réseau dans le cas d'un centre rattaché (exemple : absence de réponse dans un délai de 10 secondes, ligne hors service, ..), le logiciel doit considérer que :

- la réponse à la demande est '1'.
- Le code erreur est '999'

Le logiciel doit :

- imposer, pour réaliser le contrôle, la saisie des informations d'identification du véhicule ;
- garantir la gestion de ces informations selon les spécifications définies dans ce protocole.

4.2.1.4.8. Résultat de la demande d'identification égal '0' mais modification ou ajout d'informations par le contrôleur

Les informations suivantes ne sont pas modifiables, car elles sont obligatoirement présentes avec un résultat d'identification '0' :

- Immatriculation.
- Numéro de série.

Le type mines ou CNIT (§ 4.3.14) n'est pas modifiable s'il est transmis par le SIV. En cas d'absence, la donnée est complétée par le contrôleur.

Le tableau ci-dessous précise si les données sont modifiables ou à compléter lorsqu'elles sont obligatoires.

Données	§ protocole	Modifiable si transmis par SIV	Possibilité de compléter si absent du flux
Immatriculation	4.3.1	Non	Saisi à la demande d'identification et non modifiable
Date établissement CG	4.3.2	Oui	Oui
Date 1 ^{ère} mise en circulation (1)	4.3.3	Oui	Oui
Marque	4.3.13	Oui	Oui
Type ou CNIT	4.3.14	Non	Oui
Numéro de série	4.3.15	Non	Obligatoirement présent si code 0 (non modifiable)
Genre national	4.3.16	Oui	Oui
Carrosserie nationale	4.3.20	Oui	Oui
Energie	4.3.22	Oui	Oui
Puissance administrative	4.3.23	Oui	Oui
PTAC	4.3.26	Oui	Oui
Poids à vide	4.3.27	Oui	Oui
PTRA	4.3.28	Oui	Oui
Nb de places assises	4.3.31	oui	Oui
Niveau sonore	4.3.24	Oui	Oui
Vitesse du moteur	4.3.25	Oui	Oui
N° de formule	4.3.49	Non	Non

(1) Information non transmise sur version 1 SIV

En cas de modification ou d'ajout d'une des données mentionnées dans le tableau ci-dessus, le logiciel doit modifier le résultat de la demande : '0' devient '2'.

4.2.1.5. Tableau des codes résultat des demandes d'identification

Code résultat	Code erreur	Cas
0		Véhicule identifié par le SIV
1	10	Véhicule inconnu du SIV
1	12	Non concordance Immatriculation/ N° de formule
1	13	Non concordance Immatriculation / Date d'établissement du certificat
1	300, 200, 250 ou autre code erreur	Echec de traitement au SIV identifié par les codes erreurs 300,200, 250 ou autre.
1	998	Absence de liaison entre l'OTC et le SIV
1	999	Absence de liaison avec l'OTC ou le Réseau (pour un centre rattaché) généré par le centre
2		Résultat de la demande '0' mais modification ou ajout d'informations mentionnées dans le tableau du § 4.2.1.4.8

4.2.2. Demande d'identification effectuée directement par le Réseau

A l'exception des flux de test (immatriculation de test), aucune demande d'identification ne peut être effectuée directement par le Réseau. Toutes les demandes doivent être effectuées par les installations de contrôle agrées via leur réseau de rattachement.

4.2.3. Modalités d'appel du service

Les modalités d'appel des services sont décrites dans la note technique NT PL 2004/01.

4.2.4. Description des flux de la demande et du résultat de la demande d'identification

4.2.4.1. Flux XML à destination de l'OTC

4.2.4.1.1. Flux XML de demande d'identification

Le flux de demande d'identification est décrit dans la note technique NT PL 2004/01.

4.2.4.2. Flux XML en résultat de la demande d'identification

Le flux de réponse de la demande d'identification est décrit dans la note technique NT PL 2004/01.

Dans le cas où une information est identifiée comme facultative par le SIV (F dans la colonne « Oblig » des tableaux), en l'absence de valeur dans le flux de retour la balise concernée n'est pas présente dans le flux.

4.3. IDENTIFICATION DU VEHICULE (CERTIFICAT D'IMMATRICULATION)

4.3.1. Immatriculation (code certificat d'immatriculation : A)

4.3.1.1. Origine de l'information

Le numéro d'immatriculation est relevé sur le document d'identification et saisi au niveau du champ « Immatriculation » de la demande d'identification.

Le champ de saisie doit être de 11 caractères, au maximum en fonction de l'immatriculation.

Formats des n° d'immatriculation civile française à respecter :

N° FNI (format en vigueur jusqu'au 31/12/2008) : 999 AAA 999 ou 9999 AA 999 (avec un espace entre le 9 et le A ainsi qu'entre le A et le 9).

Possibilité d'avoir en département 2A et 2B pour la Corse

N° SIV (format 2009) : AA-999-AA (présence obligatoire des tirets).

Pour information : Formats des n° d'immatriculation civiles françaises:

Immatriculation des véhicules automobiles, autres qu'au format SIV, appartenant aux administrations civiles de l'Etat ou aux établissements publics nationaux (arrêté du 14 octobre 1991 relatif à l'immatriculation des véhicules des administrations civiles de l'Etat et des établissements publics nationaux).

Description du numéro :

- un à trois chiffres caractérisant le département d'attache du véhicule, sous réserve des dispositions applicables dans les départements de la Corse;
- d'une lettre déterminant le périmètre de circulation du véhicule (D pour un ou plusieurs départements, R pour une ou plusieurs régions, N pour l'ensemble du territoire national, et E pour les pays étrangers);
- un groupe de quatre chiffres allant de 1001 à 9999;
- une lettre ou deux lettres de A à Z (à l'exclusion des lettres I et O) caractérisant l'ordre des séries d'immatriculation (groupe de quatre chiffres) par département de garage principal du véhicule.

(Pour information, les symboles caractérisant le département d'attache et le périmètre de circulation sont séparés par un tiret du numéro de série constitué de quatre chiffres et d'une ou deux lettres).

Autres Immatriculations :

Le logiciel doit permettre la saisie d'immatriculations autres que celles décrites ci-dessus (exemples : immatriculations étrangères)

4.3.1.2. Impression sur le PV

Le numéro d'immatriculation est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.1.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'immatriculation est stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi (§ 4.3.1.1).

4.3.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'immatriculation est transféré sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi (11 caractères au maximum).

Le numéro d'immatriculation est transféré en tant que valeur de l'attribut **IMMATVEH** de la balise <VEHICULE> (cf.5.2.2.2.1).

4.3.2. Date d'établissement du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : I)

4.3.2.1. Origine de l'information

Pour un véhicule dont l'immatriculation est au format SIV et si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification (*la saisie de la date n'est pas à effectuer car, pour un format SIV, c'est le N° de formule qui est obligatoirement saisi, en présence du certificat d'immatriculation*).

Pour un véhicule dont l'immatriculation n'est pas au format SIV et en présence du certificat d'immatriculation, cette information est obligatoirement relevée sur le document d'identification et saisie pour la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la date d'établissement du certificat d'immatriculation relevée sur le document d'identification est saisie.

Dans le cas où cette information est absente ou incomplète, la date n'est pas renseignée.

4.3.2.2. Impression sur le PV

La date d'établissement du certificat d'immatriculation est imprimée sur le PV (cf. § 11).

Dans le cas où cette information est absente ou incomplète, la date n'est pas imprimée.

4.3.2.3. Stockage au niveau de l'installation

La date d'établissement du certificat d'immatriculation est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ. Cette date est obligatoirement une date existante.

4.3.2.4. Transfert à l'OTC

La date d'établissement du certificat d'immatriculation est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée la balise <DATIMMAT> (cf.5.2.2.2.1). Cette date est obligatoirement une date existante.

Dans le cas où cette information est incomplète ou absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.3. Date de première mise en circulation relevée sur le document d'identification (code certificat d'immatriculation : B)

4.3.3.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la date de 1^{ère} mise en circulation relevée sur le document d'identification est saisie.

4.3.3.2. Impression sur le PV

La date de 1^{ère} mise en circulation est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.3.3.3. Stockage au niveau de l'installation

La date de 1^{ère} mise en circulation est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ. Cette date est obligatoirement une date existante.

4.3.3.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de 1^{ère} mise en circulation est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATCIRCUDOC> (cf.5.2.2.2.1). Cette date est obligatoirement une date existante.

Dans le cas où cette information est incomplète ou absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.4. Date de première mise en circulation évaluée

4.3.4.1. Origine de l'information

Le contrôleur complète obligatoirement la « date de première mise en circulation évaluée » si les informations relatives à la date de première mise en circulation (§ 4.3.3) sont incomplètes ou absentes sur le CI.

4.3.4.2. Impression sur le PV

La date de 1^{ère} mise en circulation évaluée est imprimée sur le PV si elle est complétée (cf. § 11).

Elle est imprimée sur le PV de contrôle dans le cadre réservé aux défauts conformément à la mention suivante « Date de première mise en circulation évaluée : JJ/MM/SSAA ».

4.3.4.3. Stockage

La date de première mise en circulation évaluée est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ. Cette date est obligatoirement une date existante.

Dans le cas où cette information est absente, la valeur est « NULL ».

4.3.4.4. Transfert à l'OTC

La date de première mise en circulation évaluée est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise **<DATCIRCUEVAL>** (cf.5.2.2.2.1). Cette date est obligatoirement une date existante.

Dans le cas où cette information est inconnue :

- soit la balise n'est pas transmise.
- le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.5. Nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1)

4.3.5.1. Origine de l'information

Le nom et le prénom du titulaire du certificat d'immatriculation (propriétaire) sont relevés sur le document d'identification. Ils correspondent à une personne physique ou morale.

4.3.5.2. Impression sur le PV

Le nom et le prénom du titulaire du certificat d'immatriculation relevés sur le document d'identification sont imprimés sur le PV (cf. § 11).

4.3.5.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le nom et le prénom du titulaire du certificat d'immatriculation sont stockés sous la forme d'une chaîne de 39 caractères, au maximum et en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.5.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nom et le prénom du titulaire du certificat d'immatriculation sont transférés sous la forme d'une chaîne de 39 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise **<PROPRIETAIRE>** (cf.5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise **<PROPRIETAIRE>** est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.6. Adresse du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1)

4.3.6.1. Origine de l'information

L'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation (propriétaire) est relevée sur le document d'identification, à l'exception du code postale et du nom de la commune traités aux paragraphes 4.3.7 et 4.3.8.

Pour les « anciennes cartes grises », dans le cas où le véhicule est mis à la disposition d'une personne physique ou morale autre que le propriétaire (exemple : OA, LD,...), ce champ n'est pas renseigné. Seule l'adresse de la personne qui dispose du véhicule, prévue au paragraphe 4.3.10, est renseignée.

4.3.6.2. Impression sur le PV

L'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation relevée sur le document d'identification est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.3.6.3. Stockage au niveau de l'installation.

L'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation est stockée sous la forme de deux lignes d'adresse de 100 caractères chacune, au maximum et en majuscule.

Exemple :

*Ligne 1 : 11 RUE XXXX
Ligne 2 : ZAC DE LA YYYYYY*

Dans le cas où cette information (Ligne 1 et/ou Ligne 2) est absente (exemple : 2^{ème} alinéa du paragraphe 4.3.6.2), cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.6.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation est transférée sous la forme de deux lignes d'adresse de 100 caractères chacune, au maximum et en majuscule, délimitées par les balises <ADRESSEL1PROPRIO> et <ADRESSEL2PROPRIO> (cf. 5.2.2.2.1).

Exemple :

*Ligne 1 : 11 RUE XXXX
Ligne 2 : ZAC DE LA YYYYYY*

Dans le cas où cette information (Ligne 1 et/ou Ligne 2) est absente (exemple : 2^{ème} alinéa du paragraphe 4.3.6.2), le contenu des balises <ADRESSEL1PROPRIO> et <ADRESSEL2PROPRIO> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.7. Code postal de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1)

4.3.7.1. Origine de l'information

Le code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation (propriétaire) est relevé sur le document d'identification.

Pour les « anciennes cartes grises », dans le cas où le véhicule est mis à la disposition d'une personne physique ou morale autre que le propriétaire (exemple : OA, LD,...), ce champ n'est pas renseigné. Seul le code postal de la commune de la personne qui dispose du véhicule, prévue au paragraphe 4.3.11, est renseigné.

4.3.7.2. Impression sur le PV

Le code postal du titulaire du certificat d'immatriculation relevé sur le document d'identification est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.7.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est stocké sous la forme d'une chaîne de 5 caractères numériques.

Dans le cas où le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas français (code ETR § 4.3.48), alors le code postal de la commune du titulaire du

certificat d'immatriculation est stocké sous la forme d'une chaîne de 5 caractères alphanumériques, en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente (exemple : 2^{ème} alinéa du paragraphe 4.3.7.2), cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.7.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est transféré sous la forme d'une chaîne de 5 caractères numériques, ou 5 caractères alphanumériques en majuscule, si le code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est ETR. Cette chaîne est délimitée par la balise <CPPROPRIO> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise <CPPROPRIO> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.8. Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation (code certificat d'immatriculation : C.1)

4.3.8.1. Origine de l'information

Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation (propriétaire) est relevé sur le document d'identification.

Pour les « anciennes cartes grises », dans le cas où le véhicule est mis à la disposition d'une personne physique ou morale autre que le propriétaire (exemple : OA, LD,...), ce champ n'est pas renseigné. Seul le nom de la commune de la personne qui dispose du véhicule, prévue au paragraphe 4.3.12, est renseigné.

4.3.8.2. Impression sur le PV

Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation relevé sur le document d'identification est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.8.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est stocké sous la forme d'une chaîne de 50 caractères, au maximum et en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente (exemple : 2^{ème} alinéa du paragraphe 4.3.8.2), cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.8.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est transféré sous la forme d'une chaîne de 50 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise <VILLEPROPRIO> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise <VILLEPROPRIO> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.9. Nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (code certificat d'immatriculation : C.3)

4.3.9.1. Origine de l'information

Le nom et le prénom de la personne, qui peut disposer du véhicule, à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), sont relevés sur le document d'identification. Ils correspondent à une personne physique ou morale.

4.3.9.2. Impression sur le PV

Dans le cas où le champ « nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire » est complété, cette information est imprimée sur le PV, en lieu et place de celle inscrite dans le champ « nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation ».

(cf. § 11).

4.3.9.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le nom et le prénom de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), sont stockés sous la forme d'une chaîne de 39 caractères, au maximum et en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.9.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nom et le prénom de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), sont transférés sous la forme d'une chaîne de 39 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise <UTILISATEUR> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise <UTILISATEUR> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.10. Adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (code certificat d'immatriculation : C.3)

4.3.10.1. Origine de l'information

L'adresse de la personne qui peut disposer du véhicule, à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est relevée sur le document d'identification, à l'exception du code postale et du nom de la commune traités aux paragraphes 4.3.11 et 4.3.12.

4.3.10.2. Impression sur le PV

Dans le cas où le champ « Adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire » est complété, cette information est imprimée sur le PV, en lieu et place de celle inscrite dans le champ « adresse du titulaire du certificat d'immatriculation ».

(cf. § 11).

4.3.10.3. Stockage au niveau de l'installation.

L'adresse de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est stockée sous la forme de deux lignes d'adresse de 100 caractères chacune, au maximum et majuscule.

Exemple :

Ligne 1 : 11 RUE XXXX

Ligne 2 : ZAC DE LA YYYYYY

Dans le cas où cette information (Ligne 1 et/ou Ligne 2) est absente, l'information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.10.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'adresse de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est transférée sous la forme de deux lignes d'adresse de 100 caractères chacune, au maximum et en majuscule, délimitées par les balises <ADRESSEL1UTIL> et <ADRESSEL2UTIL> (cf. 5.2.2.2.1).

Exemple :

Ligne 1 : 11 RUE XXXX

Ligne 2 : ZAC DE LA YYYYYY

Dans le cas où cette information (Ligne 1 et/ou Ligne 2) est absente (exemple : 2ème alinéa du paragraphe 4.3.10.3), le contenu des balises <ADRESSEL1UTIL> et <ADRESSEL2UTIL> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.11. Code postal de l'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (code certificat d'immatriculation : C.3)

4.3.11.1. Origine de l'information

Le code postal de la commune de la personne, qui peut disposer du véhicule, à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est relevé sur le document d'identification.

4.3.11.2. Impression sur le PV

Dans le cas où le champ « code postal de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire » est complété, cette information est imprimée sur le PV, en lieu et place de celle inscrite dans le champ « code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation ».

(cf. § 11).

4.3.11.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le code postal de la commune de la personne qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est stocké sous la forme d'une chaîne de 5 caractères numériques.

Dans le cas où le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas français (code ETR § 4.3.48), alors le code postal de la commune de la personne qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire est stocké sous la forme d'une chaîne de 5 caractères alphanumériques, en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.11.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code postal de la commune de la personne qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est transféré sous la forme d'une chaîne de 5 caractères numériques, ou 5 caractères alphanumériques en majuscule, si le code postal de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation est ETR. Cette chaîne est délimitée par la balise <CPUTILISATEUR> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise <CPUTILISATEUR> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.12. Le nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire (code certificat d'immatriculation : C.3)

4.3.12.1. Origine de l'information

Le nom de la commune de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est relevé sur le document d'identification.

4.3.12.2. Impression sur le PV

Dans le cas où le champ « nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire » est complété, cette information est imprimée sur le PV, en lieu et place de celle inscrite dans le champ « nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation ».
(cf. § 11).

4.3.12.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le nom de la commune de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple OA, LD), est stocké sous la forme d'une chaîne de 50 caractères, au maximum et en majuscule.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.12.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nom de la commune de la personne, qui peut disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire (exemple : OA, LD), est transféré sous la forme d'une chaîne de 50 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise <VILLEUTILISATEUR> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, le contenu de la balise <VILLEUTILISATEUR> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.13. Marque (code certificat d'immatriculation : D.1)

4.3.13.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la marque est relevée sur le document d'identification. Le contrôleur dispose, pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC.

Dans le cas d'une marque inconnue, la marque relevée sur le document d'identification est saisie.

La marque est transmise ou saisie dans un champ d'une longueur de 50 caractères, au maximum. La lecture intégrale du contenu du champ doit être assurée.

4.3.13.2. Impression sur le PV

La marque est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.3.13.3. Stockage au niveau de l'installation.

La marque du véhicule est stockée sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi.

4.3.13.4. Transfert à l'OTC au format XML

La marque du véhicule est transférée sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, délimitée par la balise `<LIBMARQUE>` (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.14. Type ou CNIT (code certificat d'immatriculation : D.2 ou D.2.1)

4.3.14.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification :

- Valeur présente au niveau de la balise correspondant à D.2.1 : Afficher la valeur (CNIT) dans ce champ (*ne pas tenir compte des informations éventuellement contenues dans la balise correspondant à D.2*).
- Pas de balise correspondant à D.2.1 transmise : Afficher la valeur présente dans la balise correspondant à D.2 .

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le CNIT (D.2.1) relevé sur le document d'identification est saisi. En son absence, c'est le type mines mentionné en D.2 qui est saisi.

Le type mines ou CNIT est transmis ou saisi dans un champ d'une longueur de 80 caractères, au maximum. La lecture intégrale du contenu du champ doit être assurée.

Le contrôleur doit également être en mesure de saisir ABSENT ou ILLISIBLE en fonction de la situation (SR/V/ P05)

4.3.14.2. Impression sur le PV

Le type mines ou CNIT est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.14.3. Stockage au niveau de l'installation

Le type mines ou CNIT est stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi.

4.3.14.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type mines ou CNIT est transféré sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, délimitée par la balise **<TYPE>** (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.15. Numéro de série ou VIN (code certificat d'immatriculation : E)

4.3.15.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0, le numéro de série ou VIN relevé sur le document d'identification est saisi.

Le numéro de série ou VIN est transmis ou saisi dans un champ d'une longueur de 17 caractères, au maximum, sans caractères spéciaux, ni espaces.

4.3.15.2. Impression sur le PV

Le numéro de série est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.15.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le numéro de série est stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, sans caractères spéciaux, ni espaces.

4.3.15.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de série est transféré sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, délimité par la balise **<NUMSERIE>** (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.16. Genre 1 (code certificat d'immatriculation : J.1)

4.3.16.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le genre 1 est relevé sur le document d'identification. Le contrôleur dispose, pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC. Dans le cas d'un genre inconnu, le contrôleur sélection INCO et complète le champ (§ 4.3.17).

Le format d'un genre national (fourni dans la table) est de 4 caractères, au maximum.

Dans le cas d'un véhicule à double genre, le contrôle est effectué suivant le genre dans lequel le véhicule est présenté.

4.3.16.2. Impression sur le PV

Le genre est imprimé sur le PV (cf. § 11).

Dans le cas d'un genre 1 INCO, c'est le genre saisi par le contrôleur qui est imprimé.

4.3.16.3. Stockage au niveau de l'installation

Le genre du véhicule, relevé sur le document d'identification, est stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi

4.3.16.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le genre 1 du véhicule, relevé sur le document d'identification, est transféré stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, délimitée par la balise <GENRE1> (cf. 5.2.2.2.1).

Nota : Dans le cas où le genre 1 relevé sur le document d'identification est inconnu, le « Genre » transféré est « INCO ».

4.3.17. Genre 1 INCO

4.3.17.1. Origine de l'information

Le champ « genre 1 INCO » n'est complété que si le code genre « INCO » est validé par le contrôleur, lors de la saisie (résultat de la demande d'identification différent de 0), au niveau de la table de référence des genres fournie par l'OTC.

Le contrôleur saisit le genre concerné dans un champ de 4 caractères, au maximum. Les lettres sont en majuscule sans caractères spéciaux, ni espaces.

Certaines exigences relatives aux certains genres (non concernés par le contrôle technique PL) sont spécifiées en annexe I du présent protocole.

4.3.17.2. Impression sur le PV

Le genre saisi est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.17.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code genre saisi est stocké sous le format saisi.

Dans le cas où le type de carrosserie n'est pas disponible, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.17.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code genre saisi est transféré sous le format saisi, délimité par la balise <GENREINCO1> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.18. Double genre (code certificat d'immatriculation : mentions spécifiques Z1 à Z4)

4.3.18.1. Origine de l'information

Le double genre national est relevé sur le document d'identification (en mention).

Dans le cas d'un véhicule à double genre national, le contrôle est effectué suivant le genre dans lequel le véhicule est présenté.

4.3.18.2. Impression sur le PV

Le double genre national, relevé en mention, n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.18.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code genre national du véhicule, relevé sur le document d'identification, est stocké sous la forme d'une chaîne de 4 caractères, au maximum et en majuscule. Le contrôleur dispose, pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC.

Dans le cas d'un genre inconnu, le contrôleur sélection INCO et complète le champ (§ 4.3.19).

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.18.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code genre national du véhicule, relevé sur le document d'identification, est transféré sous la forme d'une chaîne de 4 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise <GENRE2> (cf. 5.2.2.2.1).

Le genre du véhicule, relevé sur le document d'identification, est transféré stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi, délimitée par la balise <GENRE2> (cf. 5.2.2.2.1).

Nota : Dans le cas où le genre relevé sur le document d'identification est inconnu, le « Genre » transféré est « INCO ».

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.19. Double genre INCO

4.3.19.1. Origine de l'information

Le champ « genre 2 INCO » n'est complété que si le code genre « INCO » est validé par le contrôleur, lors de la saisie (résultat de la demande d'identification différent de 0), au niveau de la table de référence des genres fournie par l'OTC.

Le contrôleur saisit le genre concerné dans un champ de 4 caractères, au maximum. Les lettres sont en majuscule sans caractères spéciaux, ni espaces.

Certaines exigences relatives aux certains genres (non concernés par le contrôle technique PL) sont spécifiées en annexe I du présent protocole.

4.3.19.2. Impression sur le PV

Le double genre inco saisi n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.19.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code genre saisi est stocké sous le format saisi.

Dans le cas où le type de carrosserie n'est pas disponible, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.19.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code genre saisi est transféré sous le format saisi, délimité par la balise <GENREINCO2> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.20. Carrosserie 1 (code certificat d'immatriculation : J.3)

4.3.20.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la carrosserie est relevée sur le document d'identification. Le contrôleur dispose, pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC. *Dans le cas d'une carrosserie inconnue dans la table, le contrôleur valide INCONNUE (présent dans la table). Le format de la carrosserie nationale (fourni dans la table) est de 8 caractères, au maximum.*

4.3.20.2. Impression sur le PV

Le type de carrosserie nationale est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.3.20.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le type de carrosserie nationale du véhicule est stocké sous le format transmis par le SIV ou saisi.

4.3.20.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type de carrosserie nationale du véhicule est transféré stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi délimité par la balise <CARROS1> (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.21. Double carrosserie (code certificat d'immatriculation : mentions spécifiques Z1 à Z4)

4.3.21.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification (mentions spécifiques Z1 à Z4).

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la double carrosserie est relevée sur le document d'identification. Le contrôleur dispose, pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC. *Dans le cas d'une double carrosserie inconnue dans la table, le contrôleur valide INCONNUE (présent dans la table). Le format de la double carrosserie nationale (fourni dans la table) est de 8 caractères, au maximum. En l'absence de double carrosserie, le champ n'est pas complété.*

4.3.21.2. Impression sur le PV

Le type de double carrosserie nationale n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.21.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le type de double carrosserie nationale du véhicule est stocké sous le format transmis par le SIV ou saisi.

4.3.21.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type de double carrosserie nationale du véhicule est transféré stocké sous le format qui a été transmis par le SIV ou saisi délimité par la balise <CARROS2> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.22. Type de carburant ou source d'énergie (code certificat d'immatriculation : P.3)

4.3.22.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le code énergie est relevé sur le document d'identification. Le contrôleur dispose pour aide à la saisie, d'une table de référence fournie par l'OTC.

Le format de l'énergie CE est de 2 caractères, au maximum.

Dans le cas où l'énergie n'est pas signalée sur le document d'identification, le contrôleur, réalisera le contrôle des émissions polluantes suivant l'énergie constatée sur le véhicule à moteur.

4.3.22.2. Impression sur le PV

Le code énergie fourni ou déterminé est imprimé sur le PV (cf. § 11).

Dans le cas où l'énergie n'est pas signalée, le champ énergie du PV n'est pas complété.

4.3.22.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le code énergie est stocké sous le format transmis par le SIV ou saisi.

4.3.22.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code énergie est transféré sous le format transmis par le SIV ou saisi, délimité par la balise **<ENERGIE>** (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.23. Puissance administrative nationale (code certificat d'immatriculation : P.6)

4.3.23.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, la puissance administrative nationale relevée sur le document d'identification est saisie.

Le format de la puissance administrative nationale est de 3 caractères (Nombre entier), au maximum.

Dans le cas, où la puissance fiscale nationale est inconnue, la valeur n'est pas complétée.

4.3.23.2. Impression sur le PV

La puissance administrative nationale n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.23.3. Stockage au niveau de l'installation

La puissance administrative est stockée sous le format transmis par le SIV ou saisi.

Dans le cas où cette information est absente, la valeur est « NULL ».

4.3.23.4. Transfert à l'OTC au format XML

La puissance administrative nationale est transférée sous le format transmis par le SIV ou saisi, délimitée par la balise **<PUISSADMIN>** (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.24. Bruit (code certificat d'immatriculation : U.1)

4.3.24.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le niveau de bruit relevé à l'arrêt sur le document d'identification est saisi.

4.3.24.2. Impression sur le PV

Le niveau du bruit n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.24.3. Stockage au niveau de l'installation

Le niveau du bruit est stocké sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.24.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le niveau du bruit est transféré sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum, délimité par la balise **<BRUIT>** (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.25. Régime moteur (code certificat d'immatriculation : U.2)

4.3.25.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le régime moteur (associé au bruit) est relevé sur le document d'identification.

4.3.25.2. Impression sur le PV

Le régime moteur n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.25.3. Stockage au niveau de l'installation

Le régime moteur est stocké sous la forme d'un nombre entier à 5 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.25.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le régime moteur est transféré sous la forme d'un nombre entier à 5 chiffres, au maximum, délimité par la balise <REGMOT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.26. Masse en charge maximale admissible (PTAC) (code certificat d'immatriculation : F.2)

4.3.26.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le PTAC autorisé (en kg) relevé sur le document d'identification est saisi.

4.3.26.2. Impression sur le PV

Le PTAC autorisé n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.26.3. Stockage au niveau de l'installation

Le PTAC autorisé est stocké sous le format transmis par le SIV ou saisi.

Exemple pour un poids (ou une masse) de 13,1 Tonnes

Sur les « anciennes cartes grises », le poids est inscrit ainsi : 13 T 100

Pour les « nouveaux certificats d'immatriculations », la masse est inscrite ainsi : 013100.

La valeur est stockée sous la forme : 13100

Le format du PTAC est de 6 caractères (Nombre entier), au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.26.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le PTAC autorisé est transféré sous le format transmis par le SIV ou saisi, délimité par la balise **<PTAC>** (cf. 5.2.2.2.1).

Exemple pour un poids (ou une masse) de 13,1 Tonnes

Sur les « anciennes cartes grises », le poids est inscrit ainsi : 13 T 100

Pour les « nouveaux certificats d'immatriculations », la masse est inscrite ainsi : 013100.

La valeur est transférée sous la forme : 13100 délimité par la balise correspondante.

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.27. Poids à vide (code certificat d'immatriculation : G.1)

4.3.27.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le poids à vide relevé sur le document d'identification est saisi.

4.3.27.2. Impression sur le PV

Le poids à vide n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.27.3. Stockage au niveau de l'installation

Le poids à vide est stocké sous la forme d'un nombre entier à 6 chiffres, au maximum suivant la modalité définie en exemple, au paragraphe 4.3.26.3.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.27.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le poids à vide est transféré sous la forme d'un nombre entier à 6 chiffres, au maximum, délimité par la balise **<POIDSVIDE>** (cf. 5.2.2.2.1) suivant la modalité définie en exemple, au paragraphe 4.3.26.4.

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.28. Poids total roulant (PTR) (code certificat d'immatriculation : F.3)

4.3.28.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le poids total roulant relevé sur le document d'identification est saisi.

4.3.28.2. Impression sur le PV

Le poids total roulant n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.28.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le poids total roulant autorisé est stocké sous la forme d'un nombre entier à 6 chiffres, au maximum suivant la modalité définie en exemple, au paragraphe 4.3.26.3.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.28.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le poids total roulant autorisé est transféré sous la forme d'un nombre entier à 6 chiffres, au maximum, délimité par la balise <PTR> (cf. 5.2.2.2.1) suivant la modalité définie en exemple au paragraphe 4.3.26.4.

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.29. Nombre de places assises, y compris conducteur (code certificat d'immatriculation : S.1)

4.3.29.1. Origine de l'information

Si le résultat de la demande d'identification est égal à 0, cette information est normalement fournie dans le flux de retour de la demande d'identification.

Si le résultat de la demande d'identification est différent de 0 ou si l'information est absente du flux SIV, le nombre de places assises relevé sur le document d'identification est saisi.

Le format du nombre de places assises est de 3 caractères (Nombre entier), au maximum.

4.3.29.2. Impression sur le PV

Le nombre de places assises n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.29.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de places assises est stocké sous le format transmis par le SIV ou saisi.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.29.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de places assises est transféré sous le format transmis par le SIV ou saisi, délimité par la balise **<NBPLACEASSIS>** (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.30. Catégorie du véhicule contrôlé

4.3.30.1. Origine de l'information

La catégorie du véhicule est sélectionnée en fonction du véhicule présenté suivant la table de référence qui suit en 4.3.30.3.

4.3.30.2. Impression sur le PV

La catégorie du véhicule imprimée est celle sélectionnée ci-dessus et peut être inscrite en abrégé (cf. § 11).

4.3.30.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le code de la catégorie du véhicule est stocké sous la forme d'une chaîne de 8 caractères, au maximum et en majuscule. Il doit appartenir au tableau des catégories de véhicules suivant :

Code	Catégorie du véhicule
VM-TMA	Véhicule à moteur de transport de marchandises
VR-TMA	Véhicule remorqué de transport de marchandises
TCP	Véhicule de transport en commun de personnes
VM-TMD	Véhicule à moteur de transport de marchandises dangereuses
VR-TMD	Véhicule remorqué de transport de marchandises dangereuses
VM-DEP	Véhicule de dépannage à moteur
VR-DEP	Véhicule de dépannage remorqué
VE-TMA	Véhicule école de transport de marchandises
VE-TCP	Véhicule école TCP
SAN	Véhicule sanitaire à moteur
VTMA-TCP	Véhicule de transport de marchandises utilisé en transport en commun de personnes
VM-COL	Véhicule de collection à moteur
VR-COL	Véhicule de collection remorqué

4.3.30.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code de la catégorie du véhicule est transféré sous la forme d'une chaîne de 8 caractères, au maximum et en majuscule, délimitée par la balise **<CATEGVEH>** (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau des catégories de véhicules du § 4.3.30.3.

4.3.31. Nombre de places assises adultes (pour véhicule TCP)

4.3.31.1. Origine de l'information

Le nombre de places assises adultes, pour la configuration présentée, est relevé sur l'autorisation de circulation spécifique.

4.3.31.2. Impression sur le PV

Le nombre de places assises adultes n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.31.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de places assises adultes est stocké sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.31.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de places assises adultes est transféré sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum, délimité par la balise <NBPLACEADULT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.32. Nombre de places assises enfants (pour véhicule TCP)

4.3.32.1. Origine de l'information

Le nombre de places assises enfants, pour la configuration présentée, est relevé sur l'autorisation de circulation spécifique.

4.3.32.2. Impression sur le PV

Le nombre de places assises enfants n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.32.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de places assises enfants est stocké sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.32.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de places assises enfants est transféré sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum, délimité par la balise <NBPLACEENF> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.33. Nombre de places debout (pour véhicule TCP)

4.3.33.1. Origine de l'information

Le nombre de places debout est relevé, pour la configuration présentée, sur l'autorisation de circulation spécifique.

4.3.33.2. Impression sur le PV

Le nombre de places debout n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.33.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de places debout est stocké sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.33.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de places debout est transféré sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum, délimité par la balise <NBPLACEDEBOUT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.34. Vitesse maximale autorisée sur autoroute (pour véhicule TCP)

4.3.34.1. Origine de l'information

La vitesse maximale autorisée sur autoroute est relevée sur l'autorisation de circulation spécifique.

4.3.34.2. Impression sur le PV

La vitesse maximale autorisée sur autoroute n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.34.3. Stockage au niveau de l'installation

La vitesse maximale autorisée sur autoroute est stockée sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum.

Dans le cas où cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.34.4. Transfert à l'OTC au format XML

La vitesse maximale autorisée sur autoroute est transférée sous la forme d'un nombre entier à 3 chiffres, au maximum, délimité par la balise <VITESSEMAX> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.35. Présence d'un ralentisseur

4.3.35.1. Origine de l'information

La présence d'un ralentisseur est relevée sur le certificat de conformité (notice descriptive). En cas de monte optionnelle, il convient de se reporter à l'attestation d'équipements annexée au certificat de conformité.

4.3.35.2. Impression sur le PV

La présence d'un ralentisseur n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.35.3. Stockage au niveau de l'installation.

La présence d'un ralentisseur est stockée sous la forme d'un code à un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
O	Le véhicule est équipé d'un ralentisseur
N	Le véhicule n'est pas équipé d'un ralentisseur

4.3.35.4. Transfert à l'OTC au format XML

La présence d'un ralentisseur est transférée sous la forme d'un code à un caractère, délimité par la balise <EXISTRALENTI> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.35.3.

4.3.36. Présence d'un dispositif ABR

4.3.36.1. Origine de l'information

La présence d'un dispositif ABR est relevée sur le certificat de conformité (notice descriptive). En cas de monte optionnelle, il convient de se reporter à l'attestation d'équipements annexée au certificat de conformité.

4.3.36.2. Impression sur le PV

La présence d'un dispositif ABR n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.36.3. Stockage au niveau de l'installation.

La présence d'un dispositif ABR est stockée sous la forme d'un code à un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
O	Le véhicule est équipé d'un dispositif ABR
N	Le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif ABR

4.3.36.4. Transfert à l'OTC au format XML

La présence d'un dispositif ABR est transférée sous la forme d'un code à un caractère, délimité par la balise <EXISTABR> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.36.3.

4.3.37. Type de suspension

4.3.37.1. Origine de l'information

Le type de suspension est relevé sur le TSP et uniquement pour les VTP.

4.3.37.2. Impression sur le PV

Le type de suspension n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.37.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le type de suspension est stocké sous la forme d'un code à un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
M	Le véhicule est équipé d'une suspension mécanique
P	Le véhicule est équipé d'une suspension pneumatique
I	L'information est indéterminée

4.3.37.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type de suspension est transféré sous la forme d'un code à un caractère, délimité par la balise <TYPESUSPENSION> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.37.3.

4.3.38. Présence d'un dispositif EBS

4.3.38.1. Origine de l'information

La présence d'un dispositif EBS est relevée sur le certificat de conformité (notice descriptive) ou directement sous le châssis du véhicule.

4.3.38.2. Impression sur le PV

La présence d'un dispositif EBS n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.38.3. Stockage au niveau de l'installation.

La présence d'un dispositif EBS est stockée sous la forme d'un code à un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
O	Le véhicule est équipé d'un dispositif EBS
N	Le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif EBS
I	L'information est indéterminée

4.3.38.4. Transfert à l'OTC au format XML

La présence d'un dispositif EBS est transférée sous la forme d'un code à un caractère, délimité par la balise <EXISTEBS> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.38.3.

4.3.39. Présence d'essieux relevables

4.3.39.1. Origine de l'information

La présence d'essieux relevables est relevée sur le certificat de conformité (notice descriptive) ou directement sur le châssis du véhicule.

4.3.39.2. Impression sur le PV

La présence d'essieux relevables n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.39.3. Stockage au niveau de l'installation.

Le numéro de l'essieu relevable est stocké sous la forme d'un code à un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
1	Le véhicule est équipé d'un essieu 1 relevable
2	Le véhicule est équipé d'un essieu 2 relevable
n	Le véhicule est équipé d'un essieu n relevable

4.3.39.4. Transfert à l'OTC au format XML

La présence d'essieux relevables est transférée sous la forme d'un code à un caractère, délimité par la balise <NUMESSIEUREL> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.39.3.

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.40. Numéro de citerne (pour véhicule TMD)

4.3.40.1. Origine de l'information

Le numéro de citerne est relevé sur la citerne.

4.3.40.2. Impression sur le PV

Le numéro de citerne n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.40.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro de citerne est stocké sous la forme d'une chaîne de 10 caractères alphanumériques au maximum, en majuscule et sans espace.

Si le véhicule contrôlé n'est pas de la catégorie VM-TMD ou VR-TMD avec citerne, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »)

4.3.40.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de citerne est transféré sous la forme d'une chaîne de 10 caractères alphanumériques au maximum, en majuscule et sans espace, délimitée par la balise <NUMCIT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.41. Date de la dernière visite de la citerne (pour véhicule TMD)

4.3.41.1. Origine de l'information

La date de la dernière visite de la citerne est relevée sur le rapport de visite provisoire ou définitif ou sur le certificat d'agrément (y compris ses annexes)

4.3.41.2. Impression sur le PV

La date de la dernière visite de la citerne n'est pas imprimée sur le PV

4.3.41.3. Stockage au niveau de l'installation

La date de la dernière visite de la citerne est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.41.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de la dernière visite de la citerne est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATDERVISITCIT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.42. Date d'épreuve de pression de la citerne (pour un véhicule TMD)

4.3.42.1. Origine de l'information

La date d'épreuve de pression de la citerne est relevée sur le procès-verbal d'épreuve ou sur le certificat d'agrément (y compris ses annexes)

4.3.42.2. Impression sur le PV

La date d'épreuve de pression de la citerne n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.42.3. Stockage au niveau de l'installation

La date d'épreuve de pression de la citerne est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.42.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date d'épreuve de pression de la citerne est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATPRESSIONCIT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.43. Date d'épreuve d'étanchéité de la citerne (pour véhicule TMD)

4.3.43.1. Origine de l'information

La date d'épreuve d'étanchéité de la citerne est relevée sur le procès-verbal d'épreuve d'étanchéité ou sur le certificat d'agrément (y compris ses annexes).

4.3.43.2. Impression sur le PV

La date d'épreuve d'étanchéité de la citerne n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.43.3. Stockage au niveau de l'installation

La date d'épreuve d'étanchéité de la citerne est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.43.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date d'épreuve d'étanchéité de la citerne est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATETANCHCIT> (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où le rapport ne correspond pas à la citerne contrôlée ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.44. Autorisation de circulation spécifique

4.3.44.1. Origine de l'information

Le type d'autorisation de circulation spécifique est relevé en examinant le document présenté.

4.3.44.2. Impression sur le PV

Le type d'autorisation de circulation spécifique n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.44.3. Stockage au niveau de l'installation

Le type d'autorisation de circulation spécifique est stocké sous la forme d'un code sur un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
A	Autorisation de circulation pour les TCP (carte violette ou attestation d'aménagement)
B	Autorisation de circulation pour les véhicules de dépannage (carte blanche)
C	Certificat d'agrément pour véhicules TMD
D	En cours d'établissement ou de restitution

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.44.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type d'autorisation de circulation spécifique est transféré sous la forme d'un code sur un caractère, délimité par la balise <TYPECIRCUSPEC> (cf. 5.2.2.2.1). Il doit appartenir au tableau du § 4.3.44.3.

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.45. Numéro d'autorisation de circulation spécifique

4.3.45.1. Origine de l'information

Pour les TMD :

- Le numéro du certificat d'agrément TMD est relevé sur le certificat d'agrément.
- Le format est xxxAAyyyDD, avec :
xxx : ADR ou TMD
AA : année de délivrance
yyy[y] : n° d'ordre sur 3 ou 4 chiffres
DDD : codification spécifique au département (avec chiffre ou lettre pour le premier ou dernier caractère)
Exemple : ADR0379959P

Pour les véhicules des catégories TCP (TCP, VE-TCP, VTMA-TCP)

- Disposant d'une carte violette, le numéro de l'autorisation est relevé sur le document.
- Disposant d'une attestation d'aménagement délivrée par la DREAL, le numéro est relevé sur le document. Le format normalement utilisé est TCP AA NNNN DDD
 - AA : année de délivrance
 - NNNN : Numéro chronologique
 - DDD : Identifiant du site qui a délivré l'attestation
- Disposant d'une attestation d'aménagement délivrée par le constructeur, en l'absence de n°, c'est le terme CONSTRUCTEUR qui est pris en compte.

Pour les véhicules de dépannage (VR-DEP, VM DEP) :

- Le numéro de l'autorisation est relevé sur le document.

4.3.45.2. Impression sur le PV

Le numéro de l'autorisation de circulation spécifique n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.45.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro de l'autorisation de circulation spécifique (ou le terme CONSTRUCTEUR prévu ci-dessus) est stocké sous la forme d'une chaîne de 12 caractères au maximum, en majuscule sans espace ou caractères spéciaux.

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique ou si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.45.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de l'autorisation de circulation spécifique (ou le terme CONSTRUCTEUR prévu ci-dessus) est transféré sous la forme d'une chaîne de 12 caractères au maximum, en majuscule, délimitée par la balise <NUMCIRCUSPEC> (cf. 5.2.2.2.1).

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.46. Date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique

4.3.46.1. Origine de l'information

La date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique est relevée sur le document.

4.3.46.2. Impression sur le PV

La date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique n'est pas imprimée sur le PV.

4.3.46.3. Stockage au niveau de l'installation

La date La date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique ou si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.46.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATCIRCUSPEC> (cf. 5.2.2.2.1).

Si le véhicule contrôlé n'est pas un véhicule circulant avec une autorisation de circulation spécifique ou si cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.47. Système OBD (Dispositif de diagnostic embarqué)

4.3.47.1. Origine de l'information

La présence du système OBD est vérifiée pour les véhicules lourds motorisés mis en circulation pour la première fois à compter du 01/07/2008 pour les véhicules diesel et à compter du 01/10/2010 pour les véhicules fonctionnant au gaz.

La présence du système OBD doit être complété quel que soit la nature du contrôle effectué.

Cette information peut être récupérée sur les données de la VTP.

4.3.47.2. Impression sur le PV

La présence du système OBD n'est pas mentionnée sur le PV de contrôle.

4.3.47.3. Stockage au niveau de l'installation

La présence du système OBD est stockée sous la forme d'un code sur un caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
O	Présence du système OBD (véhicules concernés par le contrôle OBD)
N	Absence du système OBD (véhicules non concernés par le contrôle OBD)

4.3.47.4. Transfert à l'OTC au format XML

La présence du système OBD est transférée sous la forme d'un code sur un caractère, délimitée par la balise <PRESENCEOBD> (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.48. Pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation

4.3.48.1. Origine de l'information

Le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation (ou à défaut de celui de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que le propriétaire) est relevé sur le document d'identification (certificat d'immatriculation).

Le code est sélectionné dans la table suivante :

Code	Libellé
FRA	France
ETR	Autres pays

Le code FRA peut être mis par défaut.

4.3.48.2. Impression sur le PV

Le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas imprimé sur le PV.

4.3.48.3. Stockage au niveau de l'installation

Le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation est stocké sous la forme de 3 caractères alphabétiques et en majuscule.

FRA = France

ETR = Autres pays

4.3.48.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation est transféré sous la forme d'une chaîne de 3 caractères alphabétiques et en majuscule, délimitée par la balise <DEPTCIRCU> (cf. 5.2.2.2.1).

4.3.49. Numéro de formule (N° du certificat d'immatriculation si format SIV)

4.3.49.1. Origine de l'information

Le numéro de formule est relevé sur le certificat d'immatriculation définitif lors de la demande d'identification.

Dans le cas d'une immatriculation au format SIV et en l'absence du certificat d'immatriculation ou en présence d'une immatriculation FNI, l'information n'est pas complétée.

Le n° de formule saisi par le contrôleur est retransmis par le SIV dans le cas d'une réponse favorable. En l'absence de la saisie du numéro de formule, à la demande d'identification, l'information n'est pas transmise par le SIV.

4.3.49.2. Impression sur le PV

Le numéro de formule n'est pas imprimé sur le PV de contrôle

4.3.49.3. Stockage au niveau de l'installation

Le n° de formule est stocké sous la forme de 11 caractères alphanumériques (lettres majuscules), au maximum, sans espace, ni caractères spéciaux.

Dans le cas où si cette information est absente, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.3.49.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le n° de formule est transféré sous la forme de 11 caractères alphanumériques, au maximum, sans espace, ni caractères spéciaux, délimité par la balise <NUMFORMULE > (cf. 5.2.2.2.1).

Dans le cas où cette information est absente :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.3.50. Symbole du pays d'immatriculation

1. Origine de l'information

Il correspond au signe distinctif de l'État. Il est relevé sur le certificat ou la plaque d'immatriculation (3 caractères au maximum).

Il peut être généré automatiquement par le logiciel si le code du pays de résidence sélectionné est FRA (cf § 4.3.48).

Si le code du pays de résidence est ETR, le symbole du pays d'immatriculation est conforme à la table des symboles pays fournie par l'OTC ou saisit par le contrôleur si l'information n'y est pas disponible.

2. Impression sur le PV

Cette information est imprimée sur le PV (cf. § 11).

Le symbole du pays d'immatriculation est imprimé sur le PV entre parenthèse en fin de champs du numéro d'immatriculation

Exemple ci-dessous pour la France (F).

IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
N° Immatriculation	Date d'immatriculation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation
(F)		

3. Stockage au niveau de l'installation

Le symbole du pays d'immatriculation est stocké sous la forme du code à 3 caractères en majuscule, au maximum.

Exemple :

France= F
Slovénie = SLO
Pologne : PL.

4. Transfert à l'OTC au format XML

Le symbole du pays d'immatriculation est transféré sous la forme du code à 3 caractères, au maximum, en majuscule, délimitée par la balise <SYMBPAYS> (cf. 5.2.2.2.15.2.2.2.4).

4.4. INFORMATIONS RELATIVES AU CONTROLE TECHNIQUE

4.4.1. Nature du contrôle

4.4.1.1. Origine de l'information

Obligation réglementaire liée à la périodicité, et respect du délai d'un mois dans le cadre d'une contre-visite avec ou sans interdiction de circuler.

4.4.1.2. Impression sur le PV

Le type de contrôle est imprimé sur le PV (cf. § 11). La désignation peut être abrégée.

4.4.1.3. Stockage au niveau de l'installation

Le type de contrôle réalisé est stocké sous la forme d'un code appartenant au tableau suivant :

Code transmis	Nature du contrôle
VTP	Visite technique périodique
CV	Contre-visite

4.4.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le type de contrôle réalisé est transféré, sous la forme d'un code, délimité par la balise <NATURECTL> (cf.5.2.2.2.4). Le code appartient au tableau ci-dessus.

4.4.2. Date du contrôle

4.4.2.1. Origine de l'information

La date est renseignée automatiquement par le logiciel.

Elle doit être égale à la date de début de contrôle sur le terminal de saisie portable.

4.4.2.2. Impression sur le PV

La date imprimée sur le PV est la date de début de contrôle du paragraphe 4.4.2.1. (cf. § 11)

4.4.2.3. Stockage au niveau de l'installation

La date du contrôle est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

4.4.2.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date du contrôle est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATCTL> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.3. Heure de début de contrôle sur véhicule

4.4.3.1. Origine de l'information

L'heure de début de contrôle du véhicule est déclarée par le contrôleur sur le terminal de saisie portable. Elle est égale à l'heure du PC au moment de la déclaration et ne peut pas être modifiée sur le TSP.

Nota : En cas de panne du terminal de saisie portable, empêchant la saisie des défauts et des informations d'identification (numéro de plaque constructeur et frappe à froid), il appartient au contrôleur de saisir l'heure de début du contrôle du véhicule sur le logiciel, ainsi que les défauts éventuellement présents.

4.4.3.2. Impression sur le PV

L'heure de début de contrôle n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.3.3. Stockage au niveau de l'installation

L'heure du début de contrôle est stockée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS.

Exemple format heure :

En clair : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.3.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'heure du début de contrôle est transférée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS, délimitée par la balise <HEUREDEBCTL> (cf. 5.2.2.2.4).

Exemple format heure :

En clair : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.4. Heure de fin de contrôle sur véhicule

4.4.4.1. Origine de l'information

L'heure de fin de contrôle du véhicule est déclarée par le contrôleur sur le terminal de saisie portable. Elle est égale à l'heure du PC au moment de la déclaration et ne peut pas être modifiée sur le TSP.

Nota : En cas de panne du terminal de saisie portable, empêchant la saisie des défauts et des informations d'identification (numéro de plaque constructeur et frappe à froid), il appartient au contrôleur de saisir l'heure de fin du contrôle du véhicule sur le logiciel, ainsi que les défauts éventuellement présents.

4.4.4.2. Impression sur le PV

L'heure de fin de contrôle sur le véhicule n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.4.3. Stockage au niveau de l'installation

L'heure de fin de contrôle sur le véhicule est stockée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS.

Exemple format heure :

En claire : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.4.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'heure de fin de contrôle sur le véhicule est transférée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS, délimitée par la balise <HEUREFINCTL> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.5. Date d'impression du PV

4.4.5.1. Origine de l'information

La date est renseignée automatiquement par le logiciel. En cas de réimpressions, c'est la date de dernière impression qui est retenue.

Elle doit être égale à la date d'impression délivrée par le système.

4.4.5.2. Impression sur le PV

La date n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.5.3. Stockage au niveau de l'installation

La date d'impression du PV est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

4.4.5.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date d'impression du PV est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATPV> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.6. Heure d'impression du PV

4.4.6.1. Origine de l'information

L'heure est saisie automatiquement par le logiciel. En cas de réimpressions, c'est l'heure de dernière impression qui est retenue.

Elle doit être égale à l'heure système.

4.4.6.2. Impression sur le PV

L'heure n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.6.3. Stockage au niveau de l'installation

L'heure d'impression du PV est stockée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS.

Exemple format heure :

En claire : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.6.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'heure d'impression du PV est transférée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS, délimitée par la balise <HEUREPV> (cf. 5.2.2.2.4).

Exemple format heure :

En claire : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.7. Date validation du PV

4.4.7.1. Origine de l'information

La date est renseignée automatiquement par le logiciel.

Elle doit être égale à la date de validation délivrée par le système.

4.4.7.2. Impression sur le PV

La date n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.7.3. Stockage au niveau de l'installation

La date de validation du PV est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

4.4.7.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de validation du PV est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATVALIDPV> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.8. Heure de validation du PV

4.4.8.1. Origine de l'information

L'heure est saisie automatiquement par le logiciel.

Elle doit être égale à l'heure système.

4.4.8.2. Impression sur le PV

L'heure n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.8.3. Stockage au niveau de l'installation

L'heure de validation du PV est stockée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS.

Exemple format heure :

En claire : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.8.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'heure de validation du PV est transférée sous la forme d'une chaîne de 8 caractères au format HH :MM :SS, délimitée par la balise <HEUREVALIDPV> (cf. 5.2.2.2.4).

Exemple format heure :

En claire : 12 heures 4 minutes et 30 secondes

En Format : 12 :04 :30 (pas d'espace entre les caractères)

4.4.9. Numéro du procès-verbal de contrôle

4.4.9.1. Origine de l'information

Le numéro du procès-verbal de contrôle est attribué automatiquement par le logiciel à l'impression du PV, pour éviter les trous de numérotation.

Le numéro du procès-verbal de contrôle est unique pour une Installation de contrôle.

Le numéro du procès-verbal de contrôle attribué ne peut être inférieur au numéro de procès-verbal correspondant aux contrôles antérieurs.

Son format est le suivant : Aaxxxxxx

Avec :

AA : l'année d'impression du procès-verbal

xxxxxx : un numéro séquentiel sur 6 caractères par Installation et par année.

Une installation de contrôle ne peut réattribuer un même numéro de PV sous son n° d'agrément, y compris à la suite d'une annulation, à l'exception d'une réimpression à l'identique (ex : problème d'imprimante).

4.4.9.2. Impression sur le PV

Le numéro du procès-verbal de contrôle est imprimé sur le PV (cf. § 11).

Une fois imprimé et validé, le PV ainsi numéroté ne peut pas être modifié.

4.4.9.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro du procès-verbal du contrôle est stocké sous la forme d'une chaîne de 8 caractères numériques, telle que codifiée au § 4.4.9.1.

4.4.9.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro du procès-verbal du contrôle est transféré sous la forme d'une chaîne de 8 caractères numériques en tant que valeur de l'attribut **NUMPV** de la balise <CONTROLE> (cf. 5.2.2.2) et telle que codifiée au § 4.4.9.1.

4.4.10. Numéro d'imprimé

4.4.10.1. Origine de l'information

Le numéro d'imprimé est celui relevé sur la liasse. Il est unique pour un exploitant.

Son format est le suivant : Axxxxxxxxx

Avec :

A : l'identifiant du réseau ou la lettre Z pour les centres non rattachés.

xxxxxxxxx : une numérotation sur 9 caractères.

4.4.10.2. Impression sur le PV

Le numéro d'imprimé tel qu'indiqué au § 4.4.10.1. est imprimé sur le PV et la vignette sauf si celui-ci est imprimé à la fabrication du PV. L'impression du numéro d'imprimé tel qu'indiqué au § 4.4.10.1. pour le champ « numéro de la vignette pare-brise en cas de visite technique favorable », dépend du résultat du contrôle. (cf. § 11)

4.4.10.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'imprimé est stocké sous la forme d'une chaîne de 10 caractères alphanumériques, en majuscule telle que codifiée au § 4.4.10.1.

4.4.10.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de liasse est stocké sous la forme d'une chaîne de 10 caractères alphanumériques, en majuscule, délimitée par la balise <NUMLIASSE> (cf. 5.2.2.2.4), et telle que codifiée au § 4.4.10.1.

4.4.11. Résultat du contrôle

4.4.11.1. Origine de l'information

Le résultat du contrôle est déterminé conformément à la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC en fonction des défauts et anomalies constatés sur le véhicule.

4.4.11.2. Impression sur le PV

La lettre et le libellé correspondant au niveau de sanction le plus élevé pour les défauts constatés, sont imprimés sur le PV. Ils correspondent à la table ci-après en fonction du résultat du contrôle.

Lettre	Résultat du contrôle
A	Véhicule accepté
S	Véhicule soumis à contre-visite sans interdiction de circuler
R	Véhicule soumis à contre-visite avec interdiction de circuler
X	Renvoi du véhicule

4.4.11.3. Stockage au niveau de l'installation

Le résultat du contrôle est stocké sous la forme d'un caractère alphabétique égal à la lettre imprimée sur le PV.

4.4.11.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le résultat du contrôle est transféré sous la forme d'un caractère alphabétique égal à la lettre imprimée sur le PV, délimitée par la balise <RESULCTL> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.12. Date limite de validité du visa

4.4.12.1. Origine de l'information

La date limite de validité du visa est déterminée en fonction de la catégorie de véhicule et du résultat du contrôle.

Elle est renseignée automatiquement par le logiciel et est calculée à partir de la date du contrôle (§ 4.4.2).

Dans le cas d'un renvoi de véhicule (X), la date n'est pas calculée.

Dans le cas d'une nouvelle contre-visite sans interdiction de circuler (S), le délai de validité de la nouvelle contre-visite est celui défini à l'issue de la visite technique périodique défavorable. Il est calculé à partir de la date de visite technique périodique saisie au § 4.4.23.

4.4.12.2. Impression sur le PV

La date de validité du visa est imprimée automatiquement sur le PV (cf. § 11). Dans le cas d'un résultat X, la date imprimée est XX/XX/XXXX.

4.4.12.3. Stockage au niveau de l'installation

La date de validité du visa est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Dans le cas d'un résultat X, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.12.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de validité du visa est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATLIMITVISA> (cf. 5.2.2.2.4).

Dans le cas d'un résultat X, le contenu de la balise correspondante est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.13. Numéro d'agrément de l'Installation de contrôle

4.4.13.1. Origine de l'information

Le numéro d'agrément est celui mentionné sur la décision préfectorale d'agrément.

Le logiciel de l'Installation doit disposer d'une fonction sécurisée de paramétrage de ce numéro.

Il doit respecter la codification réglementaire TxxxRyyy, avec :

- T : type de l'installation, soit A pour installation auxiliaire ou S pour un centre de contrôle
- xxx : code du département sur 3 positions
- R : lettre identifiant le Réseau exploitant ou la lettre "Z" pour un Centre non rattaché
- yyy : n° d'ordre de l'installation sur 3 positions numériques

4.4.13.2. Impression sur le PV

Le numéro d'agrément de l'installation est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.4.13.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'agrément de l'installation est stocké sous la forme d'une chaîne de 8 caractères respectant le format du § 4.4.13.1.

4.4.13.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'agrément de l'installation est transféré sous la forme d'une chaîne de 8 caractères respectant le format du § 4.4.13.1 en tant que valeur de l'attribut **AGREMCENTR** de la balise <CONTROLE> (cf.5.2.2.2.2).

4.4.14. Numéro d'agrément du contrôleur

4.4.14.1. Origine de l'information

Le numéro d'agrément du contrôleur est celui mentionné sur la décision préfectorale d'agrément.

Le logiciel de l'Installation doit disposer d'une fonction sécurisée de paramétrage de ce numéro.

Il doit respecter la codification réglementaire xxxRyyy, avec :

- xxx : code du département sur 3 positions
- R : lettre identifiant l'entité de rattachement initiale, soit la lettre d'un Réseau ou la lettre "Z" pour un Centre non rattaché
- yyy : n° d'ordre sur 4 positions numériques

4.4.14.2. Impression sur le PV

Le numéro d'agrément du contrôleur est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.4.14.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'agrément du contrôleur est stocké sous la forme d'une chaîne de 8 caractères respectant le format du § 4.4.14.1.

4.4.14.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'agrément du contrôleur est transféré sous la forme d'une chaîne de 8 caractères respectant le format du § 4.4.14.1, en tant que valeur de l'attribut **AGREMCNTRLR** de la balise **<CONTROLE>** (cf.5.2.2.2.2).

4.4.15. Habilitation du contrôleur

4.4.15.1. Origine de l'information

Le niveau d'habilitation du contrôleur est défini par l'entité de rattachement (Réseau ou le Centre non rattaché).

Le logiciel de l'Installation doit disposer d'une fonction sécurisée de paramétrage de cette information.

Il doit respecter la codification suivante :

Code	Catégorie d'habilitation
Q1	Transport de marchandises
Q2	Marchandises et Transport en commun de Personnes
Q3	Marchandises et Transport de Matières Dangereuses
Q4	Toutes catégories

4.4.15.2. Impression sur le PV

L'habilitation du contrôleur n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.15.3. Stockage au niveau de l'installation

Le niveau d'habilitation du contrôleur est stocké sous la forme d'une chaîne de 2 caractères alphanumériques. Le code d'habilitation doit appartenir au tableau du § 4.4.15.1.

4.4.15.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le niveau d'habilitation du contrôleur est transféré sous la forme d'une chaîne de 2 caractères alphanumériques, délimitée par la balise **<HABILCNTRLR>** (cf. 5.2.2.2.4). Le code d'habilitation doit appartenir au tableau du § 4.4.15.1.

4.4.16. Version du logiciel de contrôle

4.4.16.1. Origine de l'information

La version du logiciel est définie conformément aux dispositions du § 5.1.2.

4.4.16.2. Impression sur le PV

La version du logiciel est imprimée sur le PV (cf. § 11).

La version du logiciel peut-être imprimé dans l'un des quatre coins du PV.

4.4.16.3. Stockage au niveau de l'installation

La version du logiciel de contrôle est stockée sous la forme d'une chaîne de 6 caractères alphanumériques au format "ppp.ss" avec :

ppp : 3 caractères alphanumériques. Le premier caractère (lettre) est attribué par l'OTC afin d'identifier le logiciel.

· : Séparateur version majeure / version mineure

ss : 2 caractères numériques

*Exemple : Lettre attribuée à l'éditeur par l'OTC : A
Version 3.15 = A03.15*

4.4.16.4. Transfert à l'OTC au format XML

La version du logiciel de contrôle est transférée sous la forme d'une chaîne de 6 caractères alphanumériques telle que défini au § 4.4.16.3, délimitée par la balise <VERSIONLOG> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.17. Document de référence présenté pour l'identification

4.4.17.1. Origine de l'information

Le document présenté est sélectionné à la demande d'identification.

4.4.17.2. Impression sur le PV

Le document présenté et utilisé à titre principal dans l'identification du véhicule, est imprimé sur le PV après la mention « Document présenté : » (cf. § 11).

Les libellés peuvent être simplifiés sous réserve qu'ils permettent d'identifier le document présenté.

Dans le cas d'un PV de RTI, le numéro du PV de RTI doit être imprimé sur le PV.

4.4.17.3. Stockage au niveau de l'installation

Le document présenté est stocké suivant le code à 3 caractères alphanumériques prévu dans la table de référence fournie par l'OTC.

4.4.17.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le document présenté est transféré suivant le code prévu au § 4.4.17.3. délimité par la balise <DOCPRESENTE> (cf.5.2.2.2.6).

4.4.18. Relevé du compteur kilométrique (pour les véhicules à moteur)

4.4.18.1. Origine de l'information

L'information est relevée au compteur (en l'absence de chronotachygraphe).

4.4.18.2. Impression sur le PV

La valeur relevée est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.4.18.3. Stockage au niveau de l'installation

La valeur relevée est stockée sous la forme d'un nombre entier à 7 chiffres, au maximum.

Dans le cas d'une remorque, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.18.4. Transfert à l'OTC au format XML

La valeur relevée est transférée sous la forme d'un nombre entier à 7 chiffres, au maximum, délimité par la balise <KMVEH> (cf. 5.2.2.2.4).

Pour les catégories VM-COL et VR-COL, si l'information est absente, la valeur peut ne pas être saisie.

Dans le cas d'une remorque, le contenu de la balise <KMVEH> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.19. Etat de charge

4.4.19.1. Origine de l'information

Le contrôleur indique l'état de charge qui doit s'appliquer au véhicule présenté pour valider les essais de freins

4.4.19.2. Impression sur le PV

Le libellé de l'état de charge du véhicule (§ 4.4.19.3) constaté est imprimé sur le PV. Il peut être complété par le défaut relatif à un état de charge insuffisant (cf. § 11).

4.4.19.3. Stockage au niveau de l'installation.

L'état de charge du véhicule constaté est stocké sous la forme d'un code à 1 caractère appartenant au tableau suivant :

Code	Libellé
V	A vide
C	En charge

4.4.19.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'état de charge du véhicule constaté est stocké sous la forme d'un code à 1 caractère, délimité par la balise <ETATCHARGE> (cf. 5.2.2.2.4). Le code doit appartenir au tableau du §4.4.19.3.

4.4.20. Numéro d'immatriculation du véhicule associé

4.4.20.1. Origine de l'information

En présence d'un attelage, le numéro d'immatriculation du véhicule associé est relevé sur le véhicule présenté avec le véhicule à contrôler.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

Cas 1 : contrôle du tracteur.

Le numéro associé est celui de la remorque attelée au tracteur.

Cas 2 : contrôle de la remorque attelée au tracteur.

Le numéro associé est celui du tracteur.

Cas 3 : attelage multiple (plusieurs remorques pour un même tracteur).

Le numéro associé est celui du véhicule qui le précède dans l'attelage.

Exemple d'un attelage multiple :

Tracteur / Remorque 1 / Remorque 2, le véhicule associé à la remorque 2 est la remorque 1

4.4.20.2. Impression sur le PV

Le numéro d'immatriculation du véhicule associé est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.4.20.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'immatriculation du véhicule associé est stocké sous la forme et le format décrit au paragraphe 4.3.1.

En l'absence de véhicule associé, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.20.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'immatriculation du véhicule associé est transféré sous la forme d'une chaîne de 11 caractères, au maximum, délimitée par la balise <IMMATASSOC> (cf. 5.2.2.2.4).

En l'absence de véhicule associé, le contenu de la balise <IMMATASSOC> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.21. Code d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite

4.4.21.1. Origine de l'information

Le numéro d'agrément de l'Installation est celui mentionné sur le procès-verbal de contrôle technique établi à l'issue de la visite technique périodique défavorable.

Il doit respecter la codification réglementaire décrite au § 4.4.13.

4.4.21.2. Impression sur le PV

Le numéro d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique défavorable est imprimé sur le PV (cf. § 11).

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, le champ n'est pas complété.

4.4.21.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique défavorable est stocké sous la forme et le format décrit au § 4.4.13.3.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.21.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique défavorable est transféré, délimité par la balise <AGREMCENTRVTP>, sous la forme et le format décrit au § 4.4.13.4.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, le contenu de la balise <AGREMCENTRVTP> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.22. Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite

4.4.22.1. Origine de l'information

Le numéro d'agrément du contrôleur est celui mentionné sur le procès-verbal de contrôle technique établi à l'issue de la visite technique périodique défavorable. Il doit respecter la codification réglementaire décrite au § 4.4.14.

4.4.22.2. Impression sur le PV

Le numéro d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique défavorable n'est pas imprimé sur le PV.

4.4.22.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique défavorable est stocké sous la forme et le format décrit au § 4.4.14.3.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.22.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique défavorable est transféré, délimité par la balise <AGREMCNTRLRVTP>, sous la forme et le format décrit au § 4.4.14.4.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, le contenu de la balise <AGREMCNTRLRVTP> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.23. Date de la visite technique périodique défavorable dans le cas d'une contre-visite

4.4.23.1. Origine de l'information

La date de la visite technique périodique est celle mentionnée sur le procès-verbal de contrôle technique établi à l'issue de la visite technique périodique défavorable.

4.4.23.2. Impression sur le PV

La date de la visite technique périodique défavorable est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.4.23.3. Stockage au niveau de l'installation

La date de la visite technique périodique défavorable est stockée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.23.4. Transfert à l'OTC au format XML

La date de la visite technique périodique défavorable est transférée sous la forme d'une chaîne de 10 caractères au format SSAA-MM-JJ, délimitée par la balise <DATCTLVTP> (cf. 5.2.2.2.4).

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, le contenu de la balise <DATCTLVTP> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.24. Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable dans le cadre d'une contre-visite

4.4.24.1. Origine de l'information

Le numéro de procès-verbal est celui mentionné sur le procès-verbal de contrôle technique établi à l'issue de la visite technique périodique défavorable. Son format est le suivant décrit au § 4.4.9.

4.4.24.2. Impression sur le PV

Le numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.4.24.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable est stocké sous la forme et le format décrit au § 4.4.9.3.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.24.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable est transféré, délimité par la balise <NUMPVVTP>, sous la forme et le format décrit au § 4.4.9.4.

Dans le cas où l'installation de contrôle réalise une visite technique périodique, le contenu de la balise <NUMPVVTP> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.25. Nombre de défauts et d'anomalies

4.4.25.1. Origine de l'information

Le nombre de défauts et d'anomalies est défini par le logiciel. Il ne comptabilise que les codifications signalant en résultat de visite A, S, R et X (§4.4.11).

4.4.25.2. Impression sur le PV

Cette information n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.25.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de défauts et d'anomalies est stocké sous la forme d'un nombre entier.

En l'absence de défaut ou d'anomalie, la valeur 0 (zéro) est stockée.

4.4.25.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de défauts et d'anomalies est transféré sous la forme d'un nombre entier, délimité par la balise <NBDA> (cf. 5.2.2.2.4).

En l'absence de défaut ou d'anomalie, la valeur 0 (zéro) est transférée.

4.4.26. Nombre de commentaires

4.4.26.1. Origine de l'information

Le nombre de commentaires est défini par le logiciel. Il comptabilise les codifications signalant un résultat de visite C et les commentaires commençant par X et Z (§ 4.5.1).

4.4.26.2. Impression sur le PV

Cette information n'est pas imprimée sur le PV.

4.4.26.1. Stockage au niveau de l'installation

Le nombre de commentaires est stocké sous la forme d'un nombre entier.

En l'absence de commentaire, la valeur 0 (zéro) est stockée.

4.4.26.2. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre de commentaires est stocké sous la forme d'un nombre entier, délimité par la balise <NBC> (cf. 5.2.2.2.4).

En l'absence de commentaire, la valeur 0 (zéro) est transférée.

4.4.27. Numéro relevé sur la plaque constructeur

4.4.27.1. Origine de l'information

Le numéro est relevé sur la plaque constructeur du véhicule.

4.4.27.2. Impression sur le PV

En cas de divergence avec le numéro de série mentionné sur le document d'identification :

- Le numéro relevé sur la plaque constructeur du véhicule est imprimé (cf. § 11);
- L'altération correspondante prévue dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC est signalée sur le procès-verbal de contrôle.

4.4.27.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro relevé sur la plaque constructeur est stocké sous la forme d'une chaîne de 17 caractères, au maximum et en majuscule.

Les espaces entre les caractères alphanumériques ainsi que les caractères spéciaux sont exclus.

Dans le cas où le contrôle de la plaque constructeur n'est pas réalisé (exemple : renvoi du véhicule), cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.27.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro relevé sur la plaque constructeur est transféré sous la forme d'une chaîne de 17 caractères en majuscule, délimité par la balise <NUMPLAQUECONS> (cf. 5.2.2.2.4).

Dans le cas où le contrôle de la plaque constructeur n'est pas réalisé (ex : renvoi du véhicule), le contenu de la balise <NUMPLAQUECONS> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.28. Numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule

4.4.28.1. Origine de l'information

Le numéro de frappe à froid est relevé sur le châssis.

4.4.28.2. Impression sur le PV

En cas de divergence avec le numéro de série mentionné sur le document d'identification :

- Le numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule est imprimé (cf. § 11);
- L'altération correspondante prévue dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC est signalée sur le procès-verbal de contrôle.

4.4.28.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule est stocké suivant les règles définies au paragraphe 4.4.27.3 pour le numéro de plaque constructeur.

Dans le cas où le contrôle du numéro de frappe à froid n'est pas réalisé (ex : renvoi du véhicule), cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.28.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule est transféré, délimité par la balise <NUMFRAPPE>, suivant les règles définies au paragraphe 4.4.27.4 pour le numéro de plaque constructeur.

Dans le cas où le contrôle du numéro de frappe à froid n'est pas réalisé (ex : renvoi du véhicule), le contenu de la balise <NUMFRAPPE> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.29. Suivi des modifications mesures/défauts

4.4.29.1. Origine de l'information

Dans le cas où le contrôleur modifie au moins une des informations transmises par les appareils de mesure et/ou le terminal de saisie portable entraînant une incrémentation du journal des modifications, le logiciel génère le code défini au § 4.4.29.3. En l'absence de modification, le logiciel génère automatiquement le code «N».

4.4.29.2. Impression sur le PV

Cette information n'est pas imprimée sur le PV de contrôle.

4.4.29.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code de modification généré par le logiciel est stocké sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, codifié ci-dessous :

Code	Libellé du constat
D	Modification uniquement au niveau des défauts, observations ou commentaires
M	Modification uniquement au niveau des mesures
T	Modifications au niveau D et M
N	Aucune modification apportée

4.4.29.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code de modification généré par le logiciel est transféré sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, délimité par la balise <MODIFMESDEF> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.30. Numéro d'ordre de la demande d'identification

4.4.30.1. Origine de l'information

Le numéro d'ordre de la demande d'identification est généré automatiquement par le logiciel de contrôle lors de la demande (§ 4.2.1.1.) quel qu'en soit le résultat.

Il est constitué d'une chaîne de 40 caractères numériques au maximum et chronologiques.

4.4.30.2. Impression sur le PV

Le numéro d'ordre de la demande d'identification n'est pas imprimé sur le PV.

4.4.30.3. Stockage au niveau de l'installation

Le numéro d'ordre de la demande d'identification est stocké sous le format décrit au paragraphe 4.4.30.1.

4.4.30.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro d'ordre de la demande d'identification est transféré sous le format décrit au § 3.4.2.1., délimitée par la balise <NUMORDREDEMANDE> (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.31. Résultat de la demande d'identification.

4.4.31.1. Origine de l'information

Le champ « Code résultat » de la demande est renseigné soit en retour de la demande soit automatiquement par le logiciel de l'Installation avec les valeurs décrites au § 4.2.1.5.

4.4.31.2. Impression sur le PV

Le résultat de la demande d'identification n'est pas imprimé sur le PV.

4.4.31.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code résultat de la demande d'identification est stocké sous la forme d'un nombre entier à un caractère appartenant à la table du § 4.2.1.5.

4.4.31.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code résultat de la demande d'identification est transféré sous la forme d'un nombre entier à un caractère appartenant à la table du § 4.2.1.5, délimité par la balise **<RESULDEMANDE>** (cf. 5.2.2.2.4).

4.4.32. Code erreur associé au résultat de la demande d'identification

4.4.32.1. Origine de l'information

Le code erreur associé à un code de résultat '1' est renseigné par le SIV dans le flux de retour de la demande d'identification.

Les codes erreurs sont définis au § 4.2.1.5.

4.4.32.2. Impression sur le PV

Le code erreur n'est pas imprimé sur le PV.

4.4.32.3. Stockage au niveau de l'installation

Le code erreur de la demande d'identification est stocké sous la forme d'un nombre entier à 3 caractères appartenant à la table du § 4.2.1.5.

Dans le cas où le code erreur n'est pas transmis par le SIV dans le flux de demande d'identification, cette information n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.4.32.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code erreur de la demande d'identification est transféré sous la forme d'un nombre entier à 3 caractères, au maximum ; appartenant à la table du § 4.2.1.5, délimité par la balise **<CODEERREURSIV>** (cf. 5.2.2.2.4).

Dans le cas où le code erreur n'est pas transmis par le SIV dans le flux de demande d'identification :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.4.33. Raison sociale de l'installation de contrôle

4.4.33.1. Origine de l'information

La raison sociale de l'installation est renseignée dans le logiciel pour chaque installation.

4.4.33.2. Impression sur le PV

Cette information est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.4.33.3. Stockage au niveau de l'installation

La raison sociale de l'installation n'est pas stockée.

4.4.33.4. Transfert à l'OTC au format XML

La raison sociale de l'installation n'est pas transférée à l'OTC.

4.4.34. Adresse de l'installation de contrôle

4.4.34.1. Origine de l'information

L'adresse de l'installation est renseignée dans le logiciel pour chaque installation.

4.4.34.2. Impression sur le PV

Cette information est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.4.34.3. Stockage au niveau de l'installation

L'adresse de l'installation n'est pas stockée.

4.4.34.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'adresse de l'installation n'est pas transférée à l'OTC.

4.4.35. Nom et prénom du contrôleur

4.4.35.1. Origine de l'information

Le nom et le prénom du contrôleur est renseigné dans le logiciel pour chaque installation.

4.4.35.2. Impression sur le PV

Cette information est imprimée sur le PV (cf. § 11).

4.4.35.3. Stockage au niveau de l'installation

Le nom et le prénom du contrôleur n'est pas stockée.

4.4.35.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nom et le prénom du contrôleur n'est pas transférée à l'OTC.

4.5.DEFAUTS, ANOMALIES, COMMENTAIRES ET LOCALISATIONS

4.5.1. DAC.

4.5.1.1. Origine de l'information

La saisie des défauts, anomalies et commentaires (DAC) se fait par le terminal de saisie portable du contrôleur. L'affichage proposé au contrôleur pour la saisie des DAC peut être différent de la codification proposée dans ce chapitre.

4.5.1.2. Impression sur le PV

Les défauts, anomalies et commentaires (C) imprimés sur le PV doivent respecter les libellés et codes indiqués dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC.

Compte tenu des spécificités des véhicules et pour permettre une meilleure lisibilité, un même défaut ou une même anomalie avec des localisations différentes peut être imprimé(e) sur plusieurs lignes.

Les commentaires commençant par X, tels que prévus au 4.5.1.3 ne sont pas imprimés sur le PV de contrôle. Ils sont destinés à fournir des informations dans le cadre du suivi des conditions d'essais.

Les libellés des commentaires commençant par Z, tels que prévus au 4.5.1.3 sont imprimés sur le PV de contrôle. Ces libellés respectent ceux prévus dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC.

Ces informations sont imprimées sur le PV (cf. § 11).

4.5.1.3. Stockage au niveau de l'installation

Le codage d'un DAC ou commentaire en X ou Z est stocké sous la forme d'une chaîne de caractères de 14 caractères maximum (les 5 séparateurs '.' inclus) au format décrit dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC.

Exemple : Imprimé sur le PV : 15.9.12.1.2. Protection arrière : détérioration notable

Stocké : 15.9.12.1.2.

4.5.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le codage d'un DAC est transféré sous la forme d'une chaîne de caractères de 14 caractères maximum (les 5 séparateurs '.' inclus) au format décrit dans la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC.

Il est contenu dans l'attribut **CODDAC** de la balise **<DAC>** (cf. 5.2.2.2.2).

Exemple : Imprimé sur le PV : 15.9.12.1.2. Protection arrière : détérioration notable

Transféré : 15.9.12.1.2.

En l'absence de DAC, aucune balise n'est transmise.

4.5.2. Localisations.

4.5.2.1. Origine de l'information

La saisie des localisations associées aux défauts ou anomalies se fait par le terminal de saisie portable du contrôleur.

4.5.2.2. Impression sur le PV

Les localisations sont imprimées sur le PV avec le défaut ou l'anomalie correspondant et doivent respecter les libellés prévus dans la réglementation.

Compte tenu des spécificités des véhicules et pour permettre une meilleure lisibilité, un même défaut ou une même anomalie avec des localisations différentes peut être imprimé(e) sur plusieurs lignes.

4.5.2.3. Stockage au niveau de l'installation

Les localisations des DAC sont stockées sous la forme d'une chaîne de 2 caractères conformément à la table des localisations fournie par l'OTC :

Nota : le stockage doit permettre l'association défaut/anomalie constaté et localisation(s) concernée(s) telle que mentionnée sur le PV.

4.5.2.4. Transfert à l'OTC au format XML

Les localisations des DAC sont transférées sous la forme d'une chaîne de 2 caractères, délimitée par la balise <LOC> (cf.5.2.2.2.2), et conformément aux codes définis dans le tableau du § 4.5.2.3.

NB : la balise <LOC> est contenue dans la balise <COMBLOC>

Le premier caractère de chaque localisation correspond à la codification de la table des localisations fournie par l'OTC.

En l'absence de localisation pour un DAC, la balise des localisations n'est pas transmise.

4.6. MESURES

4.6.1. Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression

4.6.1.1. Origine de l'information

Les mesures (et la valeur calculée éventuelle) sont :

- soit fourni par l'opacimètre par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle;
- soit saisi par le contrôleur via son terminal de saisie portable.

Elles doivent comporter suivant le résultat de l'essai (voir NFR 10.025 partie 3) :

- Soit 2 mesures ;
- Soit 5 mesures et la valeur calculée par l'opacimètre.

4.6.1.2. Impression sur le PV

Ces informations sont imprimées sur le PV (cf. § 11).

4.6.1.3. Stockage au niveau de l'installation

Chaque valeur mesurée ou calculée est stockée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères :

- au format 99.99 pour une valeur supérieure ou égale à 0.50 m^{-1} ;
- égale à <0.50 pour une valeur inférieure à 0.50 m^{-1} .

Les mesures sont au nombre de cinq au maximum, plus la valeur calculée. Les cas de figures sont les suivants :

CAS 1 : 2 mesures effectuées (C1 – C2), les 3 autres mesures (C3 à C5) et le résultat calculé (k) ne sont pas complétés (valeur « NULL »).

CAS 2 : 5 mesures effectuées (C1 à C5) et la valeur calculée (k)

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, les 5 mesures et le résultat calculé ne sont pas complétés (valeur « NULL »).

4.6.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

Chaque valeur mesurée ou calculée est transférée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères, selon les conditions suivantes :

- au format 99.99 pour une valeur supérieure ou égale à 0.50 m^{-1} ;
- égale à <0.50 pour une valeur inférieure à 0.50 m^{-1} .

Les mesures sont au nombre de cinq au maximum, plus la valeur calculée. Les cas de figures sont les suivants :

CAS 1 : 2 mesures effectuées (C1 – C2), les 3 autres mesures (C3 à C5) et le résultat calculé (k) sont transférés avec le contenu de leur balise correspondante vide et l'attribut «xs:nil» défini avec la valeur «true».

CAS 2 : 5 mesures effectuées (C1 à C5) et la valeur calculée (k)

Les 5 valeurs mesurées sont transférées et délimitées par les balises <MESPOLLUCn>, avec n allant de 1 à 5.

La valeur calculée est transférée délimitée par la balise <MESPOLLUVCALC>.

NB : les balises <MESPOLLUCn> et <MESPOLLUVCALC> sont contenues par la balise <MESURES> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, les 5 mesures et le résultat calculé sont transférés avec le contenu des balises <MESPOLLUCn> et <MESPOLLUVCALC> vide et l'attribut «xs:nil» défini avec la valeur «true».

4.6.2. Force verticale statique

4.6.2.1. Origine de l'information

La force verticale statique est fournie par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle. Cette information est relevée pour chaque essieu, côté droit et côté gauche.

4.6.2.2. Impression sur le PV

La force verticale statique n'est pas imprimée sur le PV.

4.6.2.3. Stockage au niveau de l'installation

La force verticale statique est stockée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999. Si cette information est transmise, elle ne peut être saisie manuellement ou modifiée.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.2.4. Transfert à l'OTC au format XML

La force verticale statique est transférée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999, délimité par la balise <FORCEVERTSTAT> (cf. 5.2.2.2.4).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.4.

4.6.3. Force verticale dynamique du frein de service

4.6.3.1. Origine de l'information

La force verticale dynamique est fournie par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle. Cette information est relevée pour chaque essieu, côté droit et côté gauche.

4.6.3.2. Impression sur le PV

La force verticale dynamique n'est pas imprimée sur le PV.

4.6.3.3. Stockage au niveau de l'installation

La force verticale dynamique est stockée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999. Si cette information est transmise, elle ne peut être saisie manuellement ou modifiée.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.3.4. Transfert à l'OTC au format XML

La force verticale dynamique est transférée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999, délimité par la balise <FORCEVERTDYN> (cf. 5.2.2.2.4).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.4.

4.6.4. Force de freinage du frein de service

4.6.4.1. Origine de l'information

La force de freinage est fournie par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle. Cette information est relevée pour chaque essieu, côté droit et côté gauche.

4.6.4.2. Impression sur le PV

La force de freinage n'est pas imprimée sur le PV.

4.6.4.3. Stockage au niveau de l'installation

La force de freinage est stockée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999. Si cette information est transmise, elle ne peut être saisie manuellement ou modifiée.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.4.4. Transfert à l'OTC au format XML

La force de freinage est transférée sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 999999, délimité par la balise <FORCEFREIN> (cf. 5.2.2.2.4).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.4.

4.6.5. Taux d'efficacité global du frein de service

4.6.5.1. Origine de l'information

Le taux d'efficacité global du frein de service est :

- soit fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle;
Dans ce cas, le taux transmis n'est pas modifiable mais peut être pondéré.
- soit saisi manuellement par le contrôleur via le PC ou TSP, si ce taux d'efficacité global n'est pas transmis.

4.6.5.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité global mesuré est imprimé, s'il n'est pas pondéré, sur le PV (cf. § 11).

4.6.5.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité global du frein de service est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.5.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité global du frein de service est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <MESFREINSERVICE> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé sur un freinomètre, le contenu de la balise <MESFREINSERVICE> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.6. Taux d'efficacité global du frein de service pondéré

4.6.6.1. Origine de l'information

Si le contrôleur détermine que le taux d'efficacité global du frein de service défini au § 4.6.5 est inférieur au seuil réglementaire et qu'un motif de pondération prévu au § 4.6.7 est validé, le logiciel détermine un nouveau taux d'efficacité global pondéré.

Ce taux ne peut être saisi manuellement ou modifié.

4.6.6.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité global pondéré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.6.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité global du frein de service pondéré est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où la pondération n'est pas réalisée, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.6.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité global du frein de service pondéré est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <TXGLOBFREINSERVICE> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où la pondération n'est pas réalisée, le contenu de la balise <TXGLOBFREINSERVICE> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.7. Motif de pondération du freinage

4.6.7.1. Origine de l'information

Le contrôleur a la possibilité de sélectionner :

- le ou les motifs concernés (au maximum 2) pour des essais sur freinomètre
- le motif relatif aux intempéries pour les essais sur piste.

Le logiciel de contrôle de l'installation détermine, à partir d'une table, les valeurs de freinage pondérées.

Dans tous les cas, les taux de pondération appliqués (y compris le taux maximum) doivent respecter les valeurs et les modes de calcul définis au § 4.6.7.3.

Dans le cas de la sélection de deux motifs par le contrôleur, la pondération maximale applicable est de 30%.

La sélection de deux motifs identiques est interdite.

La règle d'arrondissement du résultat de l'essai pondéré est exprimé :

- par la valeur tronquée du résultat du calcul des taux de freinage (par exemple, pour un résultat de calcul de 29,99, le résultat de l'essai est 29).
- par la valeur arrondie supérieure du résultat du calcul du déséquilibre (par exemple, pour un résultat de calcul de 30,01, le résultat de l'essai est 31).

Pour les mesures de décélération sur piste après application du coefficient de pondération, seuls deux chiffres après la virgule sont conservés (ex : 3 ,858 = 3,85).

4.6.7.2. Impression sur le PV

Le ou les motifs de pondération est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.7.3. Stockage au niveau de l'installation

Le ou les codes des motifs de pondération sont stockés sous la forme d'une chaîne de 2 caractères, au maximum appartenant à la table ci-après :

Code	Motif de pondération	Freinomètre	Piste
A	Sculptures des pneumatiques défavorables	20% de la valeur mesurée	N
C	Géométrie défavorable du véhicule	20% de la valeur mesurée	N
D	Intempéries	20% de la valeur mesurée	20% de la valeur mesurée

Dans le cas où la pondération n'est pas réalisée ou en l'absence de valeurs de freinage, le code n'est pas complété (valeur « NULL »).

4.6.7.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le ou les codes des motifs de pondération sont transférés sous la forme d'une chaîne de 2 caractères, au maximum appartenant à la table du §4.6.7.3.

La chaîne transférée est délimitée par la balise <MOTIFXFREINSERVICE> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où la pondération n'est pas réalisée ou en l'absence de mesures de freinage, le contenu de la balise <MOTIFXFREINSERVICE> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.8. Contrôlabilité du frein de secours

4.6.8.1. Origine de l'information

Le cas d'un frein de secours par indépendance est mentionné au § 7.5 de la notice descriptive.

4.6.8.2. Impression sur le PV

En présence d'un frein de secours par indépendance, la mention « Freinage de secours : indépendance des circuits » sera inscrite sur le procès-verbal; Lorsque l'essai est réalisé, se reporter au § 4.6.9.2 ou § 4.6.10.2 ou § 11, suivant le cas.

4.6.8.3. Stockage au niveau de l'installation

La contrôlabilité est stockée sur la forme d'une chaîne d'un caractère appartenant à la table ci-après :

Code	Frein de secours
O	Frein de secours contrôlable
E	Frein de secours par indépendance

4.6.8.4. Transfert à l'OTC au format XML

La contrôlabilité du frein de secours est transférée sous la forme d'une chaîne d'un caractère appartenant à la table du § 4.6.8.3, délimitée par la balise <CTRLFREINSECOURS> (cf.5.2.2.2.3).

4.6.9. Taux d'efficacité du frein de secours

4.6.9.1. Origine de l'information

Si l'essai est réalisable (réponse O au § 4.6.8.3, le taux d'efficacité du frein de secours est :

- soit fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle; Dans ce cas, le taux transmis n'est pas modifiable mais peut être pondéré.
- soit saisi manuellement par le contrôleur via le PC ou TSP, si ce taux d'efficacité n'est pas transmis.

4.6.9.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de secours est imprimé sur le PV, s'il n'est pas pondéré (cf. § 11).

4.6.9.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de secours est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.9.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de secours est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <MESFREINSECOURS> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, le contenu de la balise <MESFREINSECOURS> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.10. Taux d'efficacité du frein de secours pondéré

4.6.10.1. Origine de l'information

Si le contrôleur détermine que le taux d'efficacité du frein de secours défini au § 4.6.9 est inférieur au seuil réglementaire et qu'un motif de pondération prévu au § 4.6.7 est validé, le logiciel détermine un nouveau taux d'efficacité pondéré.

Ce taux ne peut être saisi manuellement ou modifié.

Dans tous les cas, les taux de pondération appliqués (y compris le taux maximum) doivent respecter les valeurs, les modes de calcul et les règles d'arrondissement définis au § 4.6.7.

4.6.10.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de secours pondéré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.10.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de secours est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.10.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de secours pondéré est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <TXGLOBFREINSECOURS> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, le contenu de la balise <TXGLOBFREINSECOURS> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.11. Taux d'efficacité du frein de stationnement

4.6.11.1. Origine de l'information

Le taux d'efficacité du frein de stationnement est :

- soit fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle;
dans ce cas, le taux transmis n'est pas modifiable mais peut être pondéré.
- soit saisi manuellement par le contrôleur via le PC ou TSP, si ce taux d'efficacité n'est pas transmis.

Dans le cas où un véhicule remorqué est contrôlé, le taux d'efficacité du frein de stationnement, s'il est transmis par le freinomètre, n'est pas exploité par le logiciel et ne peut être saisi manuellement sur le TSP ou le PC.

4.6.11.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de stationnement est imprimé sur le PV, s'il n'est pas pondéré (cf. § 11).

4.6.11.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de stationnement est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou qu'un commentaire 1.1.3.4.2 ou 1.1.3.4.3 est saisi, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.11.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de stationnement est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <MESFREINSTATION> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou qu'un commentaire 1.1.3.4.2 ou 1.1.3.4.3 est saisi ou sélectionné, le contenu de la balise <MESFREINSTATION> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.12. Taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré

4.6.12.1. Origine de l'information

Si le contrôleur détermine que le taux d'efficacité du frein de stationnement défini au § 4.6.11 est inférieur au seuil réglementaire et qu'un motif de pondération prévu au § 4.6.7 est validé, le logiciel détermine un nouveau taux d'efficacité pondéré.

Ce taux ne peut être saisi manuellement ou modifié.

Dans tous les cas, les taux de pondération appliqués (y compris le taux maximum) doivent respecter les valeurs, les modes de calcul et les règles d'arrondissement définis au § 4.6.7.

4.6.12.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.12.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de stationnement est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.12.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <TXGLOBFREINSTATION> (cf.5.2.2.2.3).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, le contenu de la balise <TXGLOBFREINSTATION> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.13. Mesure de décélération du frein de service

4.6.13.1. Origine de l'information

La décélération est mesurée avec un décéléromètre, conforme au cahier des charges du ministère chargé de transports, lors d'un essai de freinage sur piste. La valeur est saisie par le contrôleur via son terminal de saisie portable.

Il se présente sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99

4.6.13.2. Impression sur le PV

La décélération mesurée est imprimée sur le PV de contrôle, elle est exprimée en **m/s²** (cf. § 11).

4.6.13.3. Stockage au niveau de l'installation

La décélération est stockée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.13.4. Transfert à l'OTC au format XML

La mesure de décélération est transférée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99, délimitée par la balise <MESDCLRTFREINSERVICE> (cf.5.2.2.2.3).

En l'absence de mesure de décélération, le contenu de la balise <MESDCLRTFREINSERVICE> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.14. Mesure de décélération du frein de service pondérée

4.6.14.1. Origine de l'information

Si le contrôleur détermine que la décélération du frein de service définie au § 4.6.13 est inférieure au seuil réglementaire et qu'un motif de pondération prévu au § 4.6.7 est validé, le logiciel détermine une nouvelle décélération.

Cette décélération ne peut être saisie manuellement ou modifiée.

4.6.14.2. Impression sur le PV

La décélération pondérée est imprimée sur le PV de contrôle, si elle est calculée. Elle est exprimée en **m/s²** (cf. § 11).

4.6.14.3. Stockage au niveau de l'installation

La décélération pondérée, si elle est calculée, est stockée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99.

Dans le cas où la décélération n'est pas pondérée, la valeur n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.14.4. Transfert à l'OTC au format XML

La valeur de décélération pondérée est transférée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99, délimitée par la balise <DCLRTFREINSERVPOND> (cf.5.2.2.2.3).

En l'absence de valeur de décélération pondérée, le contenu de la balise <DCLRTFREINSERVPOND> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.15. Mesure de décélération du frein de secours

4.6.15.1. Origine de l'information

La décélération du frein de secours est mesurée avec un décéléromètre, conforme au cahier des charges du ministère chargé de transports, lors d'un essai de freinage sur piste. La valeur est saisie par le contrôleur via son terminal de saisie portable.

4.6.15.2. Impression sur le PV

La décélération mesurée est imprimée sur le PV de contrôle, elle est exprimée en **m/s²** (cf. § 11).

4.6.15.3. Stockage au niveau de l'installation

La décélération du frein de secours est stockée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.15.4. Transfert à l'OTC au format XML

La mesure de décélération de secours est transférée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99, délimitée par la balise <MESDCLRTFREINSECOURS> (cf.5.2.2.2.3).

En l'absence de mesure de décélération du frein de secours, le contenu de la balise <MESDCLRTFREINSECOURS> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.16. Mesure de décélération du frein de secours pondérée

4.6.16.1. Origine de l'information

Si le contrôleur détermine que la décélération du frein de service définie au § 4.6.15 est inférieure au seuil réglementaire et qu'un motif de pondération prévu au § 4.6.7 est validé, le logiciel détermine une nouvelle décélération.

Cette décélération ne peut être saisie manuellement ou modifiée.

4.6.16.2. Impression sur le PV

La décélération du frein de secours pondérée est imprimée sur le PV de contrôle, si elle est calculée. Elle est exprimée en **m/s²** (cf. § 11).

4.6.16.3. Stockage au niveau de l'installation

La décélération du frein de secours pondérée, si elle est calculée, est stockée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99.

Dans le cas où la décélération n'est pas pondérée, la valeur n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.16.4. Transfert à l'OTC au format XML

La valeur de décélération du frein de secours pondérée est transférée sous la forme d'une chaîne de 5 caractères au format : 99.99, délimitée par la balise <DCLRTFREINSECPOND> (cf.5.2.2.2.3).

En l'absence de valeur de décélération du frein de secours pondérée, le contenu de la balise <DCLRTFREINSECPOND> est vide et l'attribut «xs:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.17. Mesures du rabatement des feux de croisement

4.6.17.1. Origine de l'information

Le rabatement des feux de croisement (G et D) mesuré et la plage de référence sont fournis par le régloscope par transmission informatique avec le logiciel de contrôle ou saisie par le contrôleur.

4.6.17.2. Impression sur le PV

Les mesures du rabatement des feux de croisement et la plage de référence (en clair) sont imprimées sur le PV de contrôle (cf. § 11).

4.6.17.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

La mesure du rabatement des feux de croisement (G et D) est stockée sous le format [S]n[.][n]

Le caractère alphanumérique «S» désigne le rabatement par les signes «+» ou «-».

La mesure concerne :

- Feu de croisement G
- Feu de croisement D

La «plage de référence» est codifiée de la façon suivante :

Codage	Plage de référence
0	$h < 0,8 \text{ m}$
1	$0,8\text{m} \leq h \leq 1,0\text{m}$
2	$1,0\text{m} < h \leq 1,2\text{m}$
3	$1,2\text{m} < h$

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur «NULL»).

4.6.17.4. Transfert à l'OTC au format XML

La mesure du rabatement des feux de croisement (G et D) est transférée sous le format [S]n[.][n] délimitée par la balise <MESRABATFEUCROISMTG> et <MESRABATFEUCROISMTD> (cf.5.2.2.2.3).

Le caractère alphanumérique «S» désigne le rabatement par les signes «+» ou «-».

La plage de référence est transférée sous le format n délimité par la balise <MESRABATFEUCROISPLAGE>

Dans le cas où une ou des valeurs ne sont pas complétées :

- soit la ou les balises (sans valeur) ne sont pas transmises.
- soit le contenu de la ou des balises (sans valeurs) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.18. Mesure du rabatement des feux antibrouillard AV

4.6.18.1. Origine de l'information

Dans le cas où le rabatement des feux antibrouillard (G et D) mesuré et la plage de référence sont fournis par le régloscope par transmission informatique avec le logiciel de contrôle ou saisie par le contrôleur.

4.6.18.2. Impression sur le PV

Les mesures du rabatement des feux antibrouillard AV et la plage de référence (en clair) sont imprimées sur le PV de contrôle (cf. § 11).

4.6.18.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

La mesure du rabatement des feux antibrouillard (G et D) est stockée sous le format [S]n[.][n]

Le caractère alphanumérique «S» désigne le rabatement par les signes « + » ou « - ».

La mesure concerne :

- Feu de brouillard G
- Feu de brouillard D

La « plage de référence » est codifiée de la façon suivante :

Codage	Plage de référence
0	$h < 0,8 \text{ m}$
1	$0,8 \text{ m} \leq h$

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.18.4. Transfert à l'OTC au format XML

La mesure du rabatement des feux antibrouillard (G et D) est transférée sous le format [S]n[.][n] délimitée par la balise <MESRABATFEUBROUILG> et <MESRABATFEUBROUILD> (cf.5.2.2.2.3).

Le caractère alphanumérique «S» désigne le rabatement par les signes « + » ou « - ».

La plage de référence est transférée sous le format n délimité par la balise <MESRABATFEUBROUILPLAGE>

Dans le cas où une ou des valeurs ne sont pas complétées :

- soit la ou les balises (sans valeur) ne sont pas transmises.
- soit le contenu de la ou des balises (sans valeurs) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.6.19. Taux d'efficacité du frein de service par essieu

4.6.19.1. Origine de l'information

Le taux d'efficacité du frein de service par essieu est fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle.

4.6.19.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de service par essieu mesuré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.19.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de service par essieu est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.19.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de service par essieu est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <TAUXEFF> de l'élément <MESURESESSIEU> (cf.5.2.2.2.4).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.4.

4.6.20. Taux d'efficacité du frein de secours par essieu

4.6.20.1. Origine de l'information

Le taux d'efficacité du frein de secours par essieu est fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle.

4.6.20.2. Impression sur le PV

Le taux d'efficacité du frein de secours par essieu mesuré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.20.3. Stockage au niveau de l'installation

Le taux d'efficacité du frein de secours par essieu est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.20.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le taux d'efficacité du frein de secours par essieu est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <TAUXEFF> de l'élément <MESURESESSIEU> (cf.5.2.2.2.5).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.5.

4.6.21. Déséquilibre du frein de service par essieu

4.6.21.1. Origine de l'information

Le déséquilibre du frein de service par essieu est fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle.

4.6.21.2. Impression sur le PV

Le déséquilibre du frein de service par essieu mesuré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.21.3. Stockage au niveau de l'installation

Le déséquilibre du frein de service par essieu est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.21.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le déséquilibre du frein de service par essieu est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <DESEQUILIBRE> de l'élément <MESURESESSIEU> (cf.5.2.2.2.4).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.4.

4.6.22. Déséquilibre du frein de secours par essieu

4.6.22.1. Origine de l'information

Le déséquilibre du frein de secours par essieu est fourni par le freinomètre à rouleaux par transmission directe sécurisée avec le logiciel de contrôle.

4.6.22.2. Impression sur le PV

Le déséquilibre du frein de secours par essieu mesuré est imprimé sur le PV (cf. § 11).

4.6.22.3. Stockage au niveau de l'installation

Le déséquilibre du frein de secours par essieu est stocké sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.22.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le déséquilibre du frein de secours par essieu est transféré sous la forme d'un nombre entier allant de 0 à 100, délimité par la balise <DESEQUILIBRE> de l'élément <MESURESESSIEU> (cf.5.2.2.2.5).

Les conditions d'utilisation de cette balise sont définies au chapitre 5.2.2.2.5.

4.6.23. Mesure de continuité de masse sur véhicules électriques ou hybrides rechargeables

4.6.23.1. Origine de l'information

La valeur de la continuité de masse est relevée sur l'ohmmètre par le contrôleur et saisie sur le terminal de saisie portable ou le PC, si elle est \leq à 100 Ω .

4.6.23.2. Impression sur le PV

La mesure de continuité de masse n'est pas imprimée sur le PV de contrôle.

4.6.23.3. Stockage au niveau de l'installation

La mesure de continuité de masse est stockée sous le format [n] [n] [n] [.] [n]

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que la mesure est effectuée supérieure à 100 Ω , la mesure n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.6.23.4. Transfert à l'OTC au format XML

La mesure de continuité de masse est transférée sous le format [n] [n] [n] [.] [n] délimitée par la balise <MESCONTINUITEMASSE> (cf. 5.2.2.2.3).

Dans le cas où la valeur n'est pas complétée :

- soit la balise n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.RESULTAT DU CONTROLE OBD

Les informations OBD sont transmises au logiciel de contrôle par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes.

Pour le stockage des données transmises par l'appareil, se reporter au § 5.2.2.2.7.

4.7.1. Version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes (SCANTOOL)

4.7.1.1. Origine de l'information

La version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.1.2. Impression sur le PV

La version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes n'est pas imprimée sur le PV de contrôle

4.7.1.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

La version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est stockée sur la forme d'une chaîne de 20 caractères au maximum.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que la version du logiciel n'est pas disponible, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

La version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est transférée sur la forme d'une chaîne de 20 caractères au maximum, délimitée par la balise <VERSIONLOGOBD> (cf.5.2.2.2.7).

En l'absence de la version du logiciel du dispositif de diagnostic systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes, Dans le cas où une ou des valeurs ne sont pas complétées :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.2. Protocole(s) de communication OBD relevé(s)

4.7.2.1. Origine de l'information

L'identification du ou des protocoles de communication OBD relevés est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.2.2. Impression sur le PV

L'identification du ou des protocoles de communication OBD relevés n'est pas imprimée sur le PV de contrôle

4.7.2.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Les protocoles de communication OBD sont stockés sous la forme d'un code numérique, conformément à la table fournie par l'OTC.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que l'identification du ou des protocoles n'est pas réalisée, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.2.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'identification du ou des protocoles de communication OBD est transférée sur la forme d'un code numérique, délimité par la balise <PROTOCOLCOMM> (cf.5.2.2.2.7).

NB: Un protocole de communication est transféré délimité par la balise <PROTOCOLCOMM> laquelle est contenue dans la balise <LISTPROTOSOBDD>.

En l'absence de protocole de communication :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.3. Conclusion du test OBD

4.7.3.1. Origine de l'information

L'information est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.3.2. Impression sur le PV

L'information n'est pas imprimée sur le PV de contrôle.

4.7.3.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

La conclusion du test OBD est stockée sur la forme d'une chaîne de 1 caractère numérique. Les termes suivants sont définis dans le cahier des charges du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes des véhicules (SR/V/037) :

Code	Conclusion du test OBD
0	Système OBD conforme
1	Système OBD non-conforme
2	Protocole non reconnu

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.3.4. Transfert à l'OTC au format XML

La conclusion du test OBD est transférée sur la forme d'une chaîne de 30 caractères alphanumériques au maximum, délimitée par la balise <CONCLUSIONTESTOBD> (cf.5.2.2.2.7).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.4. Codes d'erreur OBD relevés

4.7.4.1. Origine de l'information

Le relevé du ou des codes d'erreur OBD s'effectue par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.4.2. Impression sur le PV

Le ou les codes d'erreur OBD ne sont pas imprimés sur le PV de contrôle.

4.7.4.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Le ou les codes d'erreur OBD sont stockés sous la forme d'une chaîne de 10 caractères.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou en l'absence de codes d'erreur, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.4.4. Transfert à l'OTC au format XML

Les codes d'erreur OBD sont transférés sur la forme d'une chaîne de 10 caractères, délimitée par la balise <CODERROBD> (cf.5.2.2.2.7).

NB: Un code erreur OBD est transféré délimité par la balise <CODERROBD> laquelle est contenue dans la balise <LISTERROBD>.

En l'absence de codes d'erreur :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.5. Nombre de codes d'erreur confirmés

4.7.5.1. Origine de l'information

Le nombre (somme des codes erreur) de codes d'erreur OBD est fourni par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.5.2. Impression sur le PV

Le nombre (somme des codes erreur) de codes d'erreur OBD n'est pas imprimé sur le PV de contrôle.

4.7.5.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Le nombre (somme des codes erreur) de codes d'erreur OBD sont stockés sous la forme d'un nombre.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.5.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le nombre (somme des codes erreur) de codes d'erreur OBD sont transférés sur la forme d'un entier positif ou nul, délimité par la balise <NBERROBD> (cf.5.2.2.2.7).

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.6. Numéro de série du véhicule (VIN) relevé via la prise OBD

4.7.6.1. Origine de l'information

Le numéro de série du véhicule relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fourni par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.6.2. Impression sur le PV

Le numéro de série du véhicule relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes n'est pas imprimé sur le PV de contrôle.

4.7.6.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Le numéro de série du véhicule relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est stocké sous la forme d'une chaîne de 17 caractères.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que le numéro de série n'est pas transmis, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.6.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le numéro de série du véhicule relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est transféré sur la forme d'une chaîne de 17 caractères, délimitée par la balise <VINOBD> (cf.5.2.2.2.7).

En présence de caractères autres qu'alphanumériques, la valeur n'est pas transmise.

En l'absence du numéro de série :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.7. Etat visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur arrêté, contact sur ON

4.7.7.1. Origine de l'information

L'état visuel du témoin OBD est relevé par le contrôleur sur le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes. Il est fourni par transmission informatique au logiciel de contrôle.

4.7.7.2. Impression sur le PV

L'état visuel du témoin OBD, relevé sur le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes par le contrôleur, n'est pas imprimé sur le PV de contrôle. Seul le défaut correspondant est mentionné sur le procès-verbal de contrôle.

4.7.7.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur est stocké sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, codifié ci-dessous :

Code	Libellé du constat
E	Etat visuel du témoin éteint
A	Etat visuel du témoin allumé

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.7.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur est transféré sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, délimitée par la balise <ETATVISUOBDMOTAR> (cf.5.2.2.2.7) et tel que codifié au § 4.7.7.3.

En l'absence de l'état visuel du témoin OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.8. Etat visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur tournant

4.7.8.1. Origine de l'information

L'état visuel du témoin OBD est relevé par le contrôleur sur le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes. Il est fourni par transmission informatique au logiciel de contrôle.

4.7.8.2. Impression sur le PV

L'état visuel du témoin OBD, relevé sur le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes par le contrôleur, n'est pas imprimé sur le PV de contrôle. Seul le défaut correspondant est mentionné sur le procès-verbal de contrôle.

4.7.8.3. Stockage au niveau de l'installation

L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur est stocké sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, codifié ci-dessous :

Code	Libellé du constat
E	Etat visuel du témoin éteint
A	Etat visuel du témoin allumé
C	Etat visuel du témoin clignotant

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.8.4. Transfert à l'OTC au format XML

L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur est transféré sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, délimitée par la balise <ETATVISUOBDMT> (cf.5.2.2.2.7) et tel que codifié au § 4.7.8.3.

En l'absence de l'état visuel du témoin OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.9. Statut du témoin OBD relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes

4.7.9.1. Origine de l'information

Le statut du témoin relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fourni par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.9.2. Impression sur le PV

Le statut du témoin OBD relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes n'est pas imprimé sur le PV de contrôle.

4.7.9.3. Stockage au niveau de l'installation

Le statut du témoin OBD relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est stocké sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, codifié ci-dessous :

Code	Libellé du constat
E	Etat visuel du témoin éteint
A	Etat visuel du témoin allumé
C	Etat visuel du témoin clignotant

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que le statut du témoin n'est pas transmis, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.9.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le statut du témoin OBD relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est transféré sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, délimitée par la balise <STATUTEMOINOBD> (cf.5.2.2.2.7) et tel que codifié au § 4.7.9.3.

En l'absence du statut du témoin OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.10. Distance la plus élevée parcourue depuis l'allumage du témoin OBD

4.7.10.1. Origine de l'information

La distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD au calculateur, relevée par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle.

4.7.10.2. Impression sur le PV

La distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD n'est pas imprimée sur le PV de contrôle.

4.7.10.3. Stockage au niveau de l'installation

La distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD est stockée sous le format [n][n][n][n][n]n .

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que la distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage n'est pas transmise, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.10.4. Transfert à l'OTC au format XML

La distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD est transférée sous le format [n][n][n][n][n]n, délimité par la balise <KMTEMOINOBD> (cf.5.2.2.2.7).

En l'absence de la distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.11. Durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD

4.7.11.1. Origine de l'information

La durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD, relevée par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle (elle est exprimée en minutes).

4.7.11.2. Impression sur le PV

La durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD n'est pas imprimée sur le PV de contrôle.

4.7.11.3. Stockage au niveau de l'installation

La durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD est stockée sous le format [n][n][n][n][n]n .

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou que la distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage n'est pas transmise, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.11.4. Transfert à l'OTC au format XML

La durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD est transférée sous le format [n][n][n][n][n]n, délimité par la balise <DUREETEMOINOBD> (cf.5.2.2.2.7).

En l'absence de la durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.12. Consommation moyenne de l'agent catalyseur

4.7.12.1. Origine de l'information

La consommation moyenne d'agent catalyseur relevée par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle. Cette information n'est pas systématiquement présente.

4.7.12.2. Impression sur le PV

La consommation moyenne d'agent catalyseur n'est pas imprimée sur le PV de contrôle technique.

4.7.12.3. Stockage au niveau de l'installation

La consommation moyenne d'agent catalyseur est stockée sous le format décimal.

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé ou si la consommation moyenne d'agent catalyseur n'est transmise, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.12.4. Transfert à l'OTC au format XML

La consommation moyenne d'agent catalyseur est transférée sous le format décimal, délimitée par la balise <CONSUMOYCATALYSEUR> (cf.5.2.2.2.7).

En l'absence de La consommation moyenne d'agent catalyseur :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.7.13. Indication du mode utilisé pour le contrôle OBD

4.7.13.1. Origine de l'information

L'indication du mode utilisé (DIAG ou CT) est fournie par transmission informatique avec le logiciel de contrôle. Pour le contrôle technique, l'indication doit normalement être CT

4.7.13.2. Impression sur le PV

L'indication du mode utilisé n'est pas imprimée sur le PV de contrôle technique.

4.7.13.3. Stockage au niveau de l'installation

L'indication du mode utilisé est stockée sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, codifié ci-dessous :

Code	Libellé du mode utilisé
D	Mode diagnostic
C	Mode contrôle technique

Dans le cas où l'essai n'est pas réalisé, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.7.13.4. Transfert à l'OTC au format XML

Le code du mode utilisé est transféré sous la forme d'une chaîne d'un caractère alphabétique, délimitée par la balise <INDICMODCTRLOBD> (cf.5.2.2.2.7), tel que codifié au § 4.7.13.3.

En l'absence de l'indication du mode utilisé pour le contrôle OBD :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.8. IDENTIFICATION DES MATERIELS UTILISES

Ce paragraphe concerne les informations d'identification que sont susceptibles de transmettre au logiciel de contrôle, les matériels suivants :
Freinomètre ; Régloscope ; Opacimètre ; Lecteur OBD ;

4.8.1. Identification de l'appareil

4.8.1.1. Origine de l'information

Les informations relatives à l'identification d'un matériel sont transmises par le matériel, au logiciel de contrôle, avec les mesures effectuées.

4.8.1.2. Impression sur le PV

Les informations d'identifications d'un matériel ne sont pas imprimées

4.8.1.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Dans le cas où les informations d'identification d'un matériel sont transmises au logiciel de contrôle, celles-ci sont stockées dans le format prévu au §4.8.1.4.

Dans le cas où une information n'est pas transmise, la donnée n'est pas complétée (valeur « NULL »).

4.8.1.4. Transfert à l'OTC au format XML

Les informations d'identification, d'un matériel, sont transférées sous le format prévu ci-dessous, délimitées par les balises prévues au même paragraphe

Nom balise	Longueur	Format	Description
<MARQUEMAT>	20 maximum	alpha num	Marque du matériel
<TYPEMAT>	20 maximum	alpha num	Modèle du matériel
<NUMHOMOLMAT>	15 maximum	alpha num	N° de PV de qualification
<NUMSERIEMAT>	20 maximum	alpha num	N° de série du matériel
<VLOGMAT>	20 maximum	alpha num	Version du logiciel du matériel
<DATEVERIFMAT>	8 maximum	numérique	Date de la dernière vérification
<VSPECMAT>	20 maximum	alpha num	Version de la spécification liaison
<VEHICULE>	11 maximum	alpha num	Immatriculation du véhicule
<DEBUTTEST>	14 maximum	numérique	Date et heure de début d'essai
<FINTEST>	14 maximum	numérique	Date et heure de fin d'essai

Remarque :

Dans le cas où un matériel communique sous un protocole de liaison non OTC-LAN :

- Si ce matériel transmet une seule date et heure d'essai pour, cette information est transmise dans la balise <FINTEST>. La balise <DEBUTTEST> n'est alors pas transmise.
- Si ce matériel transmet plusieurs dates et heures d'essai pour les mesures du banc de freinage, seule la date et heure de fin d'essai la plus tardive est transmise dans la balise <FINTEST>. La balise <DEBUTTEST> n'est alors pas transmise.

En l'absence des informations d'identification d'un matériel, ou dans le cas où une ou des valeurs ne sont pas complétées :

- soit la balise (sans valeur) n'est pas transmise.
- soit le contenu de la balise (sans valeur) est vide et l'attribut «xsi:nil» est défini avec la valeur «true».

4.9.LIAISONS INFORMATIQUES DES MATERIELS DE CONTROLE

Ce paragraphe concerne :

- le contenu des fichiers résultats de mesures des appareils de contrôle au format OTC-LAN,
- les informations sur les conditions de réception et de prise en compte de ces fichiers résultats par le logiciel de contrôle technique

Les fichiers sont susceptibles d'être transmis au logiciel de contrôle par les matériels suivants :

- Freinomètre ;
- Réglophare ;
- Opacimètre ;
- Lecteur OBD ;
- Décéléromètre

4.9.1. Fichier résultat de mesures du matériel

4.9.1.1. Origine de l'information

Les informations relatives au fichier résultat sont transmises par le matériel, au logiciel de contrôle, sur le répertoire partagé du réseau informatique de l'installation.

4.9.1.2. Impression sur le PV

Les informations relatives au fichier résultat d'un matériel ne sont pas imprimées.

4.9.1.3. Stockage au niveau de l'installation des données au format OTC

Dans le cas où les informations relatives au fichier résultat d'un matériel sont transmises au logiciel de contrôle, celles-ci sont stockées dans le format prévu au §4.9.1.5 .

4.9.1.4. Consultation au niveau de l'installation

Le contenu des fichiers résultats est consultable au niveau du contrôle concerné.

4.9.1.5. Transfert à l'OTC au format XML

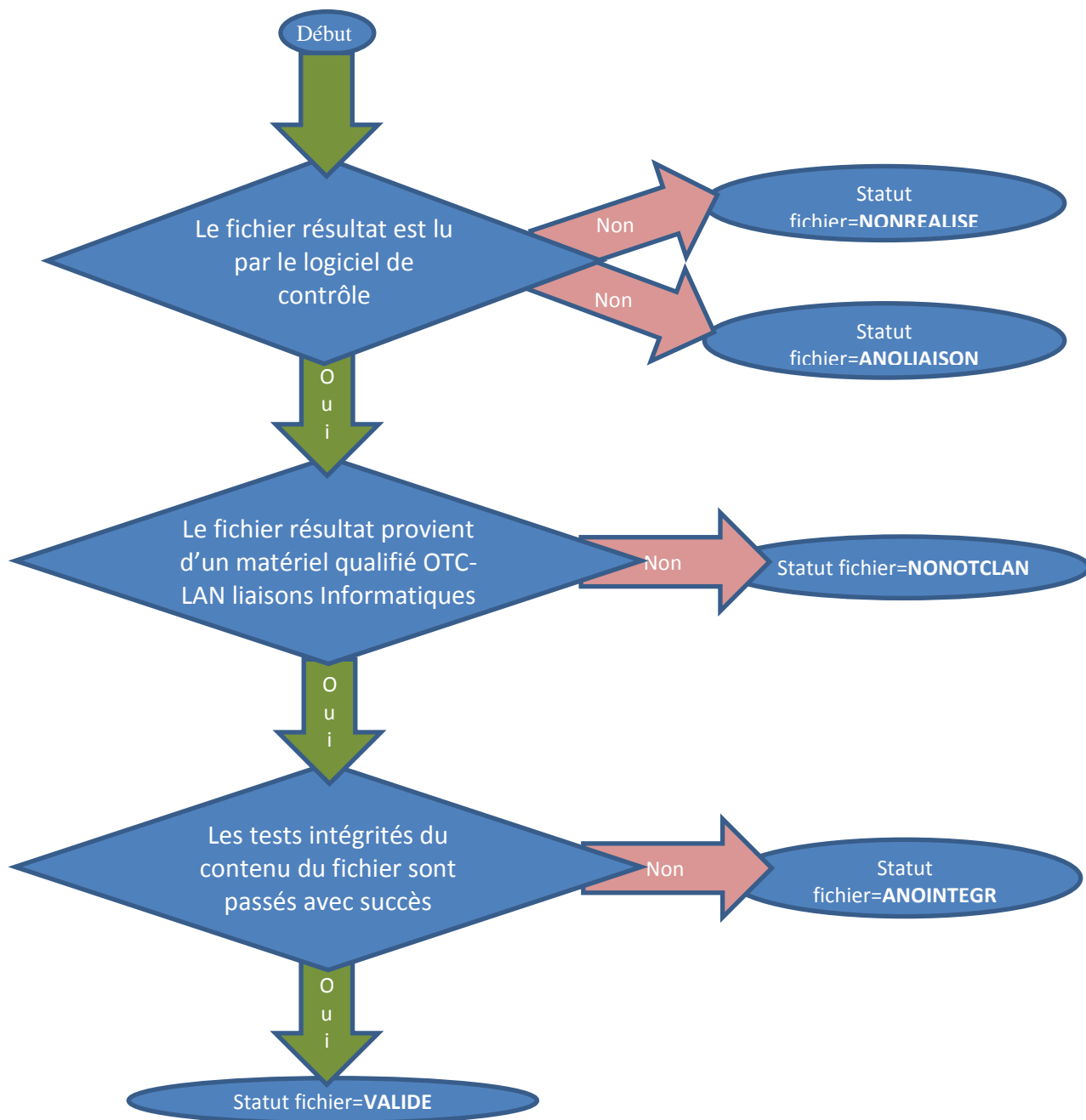
Les informations relatives au fichier résultat d'un matériel, sont transférées sous le format prévu ci-dessous, délimitées par les balises prévues au même paragraphe

Nom balise ou attribut	Longueur	Format	Description
STATUTFICHERRES	10 maximum	alpha num	Statut du fichier résultat
NOMFICHERRES	20 maximum	alpha num	Nom du fichier résultat
TAILLEFICHERRES		numérique	Taille du fichier résultat en octet
CONTENUFICHERRES		Séquence d'octets encodés en base 64	Contenu du fichier résultat

Liste des codes du statut du fichier résultat « STATUTFICHIERRES ».

Code du statut du fichier résultat	Description du code statut du fichier résultat	Fichier exploité par le logiciel	Fichier transmis à l'OTC
NONREALISE	<p><i>Essai non réalisé ou méthode alternative :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La nature du contrôle ne prévoit pas la mesure (ex : CV) • La mesure n'a pas été réalisée lors du contrôle alors qu'elle est initialement prévue. (exemple : Pour freinage : roues inadaptées ; pour la pollution : fuite échappement ...) • La mesure n'est pas réalisée pour des raisons réglementaires (Exemple : Diesel mis en circulation avant le 01/01/1980, renvoi du véhicule) • Une méthode alternative a été appliquée (Exemple : mesure du rabattement sur cible) 	NON	NON
ANOLIAISON	<p><i>Anomalie de liaison informatique ou absence de liaison pour décéléromètre :</i></p> <p>Le fichier résultat du matériel n'a pas été récupéré car il n'a pas été généré par le matériel ou un problème de liaison informatique à empêcher le logiciel de CT de récupérer le fichier.</p>	NON	NON
NONOTCLAN	<p><i>Non OTC-LAN :</i></p> <p>Le fichier résultat provient d'un appareil non qualifié OTC-LAN pour la liaison informatique.</p>	OUI	NON
ANOINTEGR	<p><i>Anomalie sur intégrité du fichier résultat :</i></p> <p>Le logiciel de CT détecte un problème d'intégrité du fichier résultat :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le contrôle de l'empreinte a échoué. 2) Le numéro d'immatriculation stocké dans le fichier résultat ne correspond pas au véhicule contrôlé. 3) Une erreur de au formatage du fichier s'est produite durant l'extraction des valeurs des mesures. 	NON	OUI
VALIDE	<p><i>Fichier valide :</i></p> <p>Le fichier résultat du matériel a été correctement exploité par le logiciel de CT et transmis à l'OTC.</p>	OUI	OUI

Schéma du calcul du statut « STATUTFICHIERES » de la liaison informatique d'un appareil.



5. SPECIFICATIONS DES LOGICIELS DE L'INSTALLATION DE CONTROLE ET DU RESEAU

5.1. SECURITE ET TRAÇABILITE DU LOGICIEL DE CONTROLE TECHNIQUE

5.1.1. Contrôle de conformité

Le contrôle de conformité du logiciel est réalisé conformément à la note technique NT PL 2005/01.

5.1.2. Gestion des versions

La version du logiciel de contrôle technique est gérée sous la responsabilité du détenteur du certificat de qualification de type du logiciel de contrôle en respectant les principes suivants :

- la version est définie par une chaîne de caractères alphanumériques telle que prévue au paragraphe 4.4.16;
- le préfixe ppp est incrémenté lors de modifications du logiciel en rapport avec les exigences réglementaires du contrôle technique (ex : décret, arrêtés, protocole, instructions techniques, modification du processus relatif à la partie CONTROLE...). Ces versions sont dites "majeures" ;
- le suffixe ss est incrémenté lors de modifications du logiciel sans rapport avec les exigences réglementaires du contrôle technique (ex : gestion comptable ou commerciale, correction de bogue,...). Ces versions sont dites "mineures" ;
- les versions majeures sont soumises à l'OTC, conformément à l'alinéa j de l'article 37 de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié ;
- les versions mineures ne sont pas soumises à un nouveau contrôle de conformité par l'OTC. Toutefois, l'OTC doit au préalable être informé par écrit :
 - des modifications détaillées apportées à la partie contrôle technique du logiciel ;
 - des modifications (en termes génériques) sur les fonctionnalités autres que contrôle technique.

L'utilisation d'un logiciel de contrôle technique conforme aux exigences réglementaires en vigueur est de la responsabilité du Réseau de contrôle ou du Centre non rattaché. Il convient donc aux opérateurs de s'assurer en permanence que ces exigences ont été prises en compte par l'éditeur.

5.1.3. Gestion des utilisateurs

L'accès au logiciel doit être restreint au personnel habilité.

Les données enregistrées doivent être signées numériquement par la personne les ayant saisies : l'identification de la personne ayant créé les données doit être incluse dans les données et non modifiable.

L'identification (signature) numérique de l'utilisateur se fait à l'aide du code agrément contrôleur.

Dans le cas d'un utilisateur habilité non titulaire d'un agrément contrôleur l'identification (signature) numérique se fait à l'aide d'un code défini par le centre de contrôle.

5.1.4. Gestion des données

5.1.4.1. Echanges avec l'OTC

Les échanges avec l'OTC se font au format XML. Les spécifications de XML sont accessibles sur le site du W3C (World Wide Web Consortium) : www.w3.org

5.1.4.2. Contrôles de cohérence

Les contrôles de cohérence décrits à l'annexe I doivent être mis en œuvre dans le logiciel de contrôle technique.

5.1.4.3. Archivage des données

L'Installation de contrôle et/ou le Réseau doivent respecter les conditions d'archivage tel que prévu au paragraphe 4.2 de l'annexe V de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.

5.1.4.4. Traçabilité des modifications et des saisies manuelles des mesures

Le logiciel doit disposer :

⇒ **d'un journal des modifications** (facilement consultable dans l'installation de contrôle et par les organismes chargés de la surveillance des installations et des contrôleurs). Il doit permettre d'identifier, pour chaque contrôle, les modifications effectuées à partir du PC du centre (équipé du logiciel de contrôle), sur :

- les données reçues des appareils ;
- les données reçues du TSP ;
- les heures de contrôle (début, fin) ;
- le changement d'agrément du contrôleur qui a effectué la visite.

Ce journal doit être non modifiable et contenir à minima, à l'exception d'informations non modifiées transmises par le TSP et les appareils :

- La date du contrôle ;
- L'heure de début de contrôle
- Le numéro d'immatriculation du véhicule ;
- Le numéro de PV, si existant
- Le numéro d'agrément du contrôleur qui a effectué le contrôle technique

Et pour chaque donnée modifiée :

- L'identifiant de la personne ayant modifié la donnée ;
- La date et l'heure de la modification de la donnée ;
- Le libellé et la valeur de la donnée avant modification ;
- La valeur de la donnée après modification.

Toute modification apportée après la transmission des données de contrôle par le terminal de saisie portable ou les appareils doit être signée numériquement et historisée dans ce journal.

Une fois le PV de contrôle technique imprimé (mais non validé), toute modification de ses données doit être signée numériquement et historisée dans ce journal.

Après validation du PV, celui-ci ne peut plus être modifié (cf. paragraphe 2.2.2.4.4 de l'annexe III de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié).

Les données de contrôle technique transmises à l'OTC ne doivent être saisies que via l'utilisation d'un logiciel de contrôle (y compris l'application terminal de saisie portable et la liaison avec les bancs) dont la conformité a été vérifiée en application de l'article 37 de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.

Pour les appareils prévus au quatrième alinéa de l'annexe III de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié, toute saisie manuelle de mesure doit être tracée et faire l'objet de l'archivage du ticket correspondant avec le double du procès-verbal de contrôle.

5.1.5. Récupération des informations relatives à l'identification d'un véhicule en l'absence de réponse favorable du SIV

Dans le cas où les informations relatives à l'identification d'un véhicule ne sont pas transmises par le SIV, les informations contenues dans la base du logiciel de l'installation peuvent être réutilisées, sous réserve que les formats des données prescrits dans le présent protocole soient respectés et le contenu conforme au document d'identification.

5.1.6. Récupération des informations relatives aux visites techniques périodiques défavorables dans le cas des contre-visites

En contre-visite le logiciel peut récupérer dans la base de données de l'installation, les informations prévues aux § 4.4.21, 4.4.22, 4.4.23,4.4.24. Dans tous les cas, la présentation du PV de contrôle original est obligatoire et les informations prévues doivent correspondre à celles mentionnées sur PV de visite technique périodique défavorable présenté.

5.1.7. Mesures et informations transmises par les appareils de contrôle au logiciel de contrôle

Le logiciel de contrôle doit réceptionner et garantir l'intégrité des données (mesures et informations) qui lui sont transmises, quel que soit le mode de connexion (filaire ou sans fil). :

L'affectation exhaustive et non ambiguë, au véhicule contrôlé, des mesures et informations doit être garantie.

Les données transmises par les appareils doivent être stockées en l'état.

Les espaces et tirets faisant partie des immatriculations peuvent être supprimés dans le cadre des identifications échangées avec les appareils de contrôle.

Toutes les informations associées à des mesures (respect des conditions d'essais, date et heure, ...) transmises par les appareils doivent être consultables à l'écran avec le contrôle concerné, sans condition ou prescriptions particulières à mettre en œuvre pour les droits d'accès.

Les données transmises par les appareils et celles formatées pour l'OTC peuvent cohabiter dans la même base.

5.1.7.1. Dispositions en cas de panne de la liaison entre les appareils de contrôle et le logiciel de contrôle

En cas de panne motivée et temporaire, de la liaison informatique, le contrôleur saisit les informations prévues.

En cas de panne motivée et temporaire, de la liaison informatique, le logiciel doit permettre, au minimum, la saisie des informations suivantes sur PC et/ou TSP :

- Frein de service :
 - Déséquilibre sur chacun des essieux (max 6) ;
 - Efficacité globale.
- Frein de stationnement :
 - Efficacité globale.
- Frein de secours :
 - Déséquilibre sur les essieux mesurés;
 - Efficacité globale.
- Mesure de l'opacité des fumées :
 - Valeurs C1 à C5 + K
- Mesures des feux de croisement :
 - Mesure rabattement feu G ;
 - Mesure rabattement feu D ;
 - Hauteur des feux (plage de référence).

La saisie sur PC doit générer le ou les commentaires prévus au § 4.5.1.

5.1.7.2. Dispositions pour la saisie de la décélération sur le logiciel de contrôle

La saisie des valeurs de décélération frein de service et du frein de secours doivent pouvoir être réalisées sur PC et TSP

Les exigences de traçabilité sont traitées au § 5.1.4.4.

5.2. TRANSFERT DES DONNEES A L'OTC

5.2.1. Généralités

Le logiciel du Centre non rattaché ou du Réseau doit permettre, de façon automatisée ou manuelle, le transfert des données à l'OTC selon les spécifications décrites au présent paragraphe.

Pour ce faire, le poste de travail doit être connecté à Internet.

Le logiciel doit se connecter au serveur central OTC.

Les résultats des contrôles techniques, non encore transférés à l'OTC, sont envoyés par le logiciel sous forme d'une chaîne de caractères représentant un flux XML décrit au paragraphe 5.2.2. Le logiciel appelle la fonction de transfert du serveur central OTC. La fonction de transfert enregistre le flux XML passé en paramètre. Après

l'enregistrement, la dite fonction retourne au logiciel un rapport de transfert décrit au paragraphe 5.2.3.

Les prescriptions relatives aux modalités d'appels de la fonction de transfert sont décrites dans la note technique NT PL 2004/01.

5.2.2. Description du flux XML

Ce chapitre décrit de façon simplifiée le contenu du schéma de description des données transférées par le logiciel du Réseau ou du Centre non rattaché à l'OTC.

Il reprend le contenu du schéma XML (xsd) fourni par l'OTC.

Les données encapsulées dans le flux XML sont celles décrites aux chapitres 4.

L'ordre de description des éléments dans leur chapitre respectif à valeur de séquence (groupe ordonné) au sens XML du terme.

5.2.2.1. L'élément de plus haut niveau : <ENVOI></ENVOI>

Cet élément obligatoire identifie l'Installation de contrôle qui a effectué le(s) contrôle(s).

Pour faciliter la traçabilité des envois, le nombre d'occurrences de cet élément est limité à 1.

Les attributs qualifiant cet élément sont les suivants :

Attributs	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern
CODCORRES	Numéro d'agrément de l'Installation de contrôle	xs:string	8 caractères Pattern : TxxxRyyy
DATENVOI	Date d'envoi du document XML	xs:date	
HEURENVOI	Heure d'envoi du document XML	xs:time	
NUMORDRE	Numéro d'ordre d'envoi du document	xs:PositiveInteger	

Exemple de balise <ENVOI> :

```
<ENVOI CODCORRES = 'S091X112' DATENVOI= '2005-02-12'
HEURENVOI='10:24:00' NUMORDRE=114>
```

```
.....
</ENVOI>
```

Dans un envoi (<ENVOI>), il existe au moins un sous élément complexe obligatoire : le contrôle (<CONTROLE>)

NB : L'information **NUMORDRE** correspond à un numéro unique qui identifie le transfert et non le contrôle contenu dans le transfert. Ainsi en cas d'échec de transfert pour un contrôle donné, le numéro d'ordre de la tentative de transfert suivante portera un numéro d'ordre différent du transfert précédent en échec.

5.2.2.2. Le contrôle technique : <CONTROLE></CONTROLE>

Cet élément obligatoire identifie le contrôle effectué au niveau du centre.

Les attributs qualifiant cet élément sont les suivants :

Attributs	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
NUMPV	Numéro du procès-verbal de contrôle	xs:string	8 caractères Pattern: AAxxxxxx	O
AGREMCENTR	Numéro d'agrément de l'Installation de contrôle	xs:string	8 caractères Pattern: TxxxRyyy	O
AGREMCNTRLR	Numéro d'agrément du contrôleur	xs:string	8 caractères Pattern: xxxRyyyy	O

Dans un contrôle (<CONTROLE>), il existe les sous éléments suivants :

- un et un seul sous élément complexe obligatoire **<VEHICULE>**: le véhicule contrôlé.
- 0 à n sous éléments complexes **<DAC>** : les défauts, anomalies ou commentaires (DAC).
- un et un seul sous élément complexe obligatoire **<MESURE>** : les mesures effectuées sur le véhicule contrôlé.
- la liste des informations du chapitre 3.3 sous forme d'éléments simples.

5.2.2.2.1. Le véhicule contrôlé: <VEHICULE></VEHICULE>

Cet élément obligatoire identifie le véhicule contrôlé au niveau de l'Installation de contrôle.

L'attribut qualifiant cet élément est le suivant :

Attributs	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
IMMATVEH	Immatriculation	xs:string	11 caractères maximum	O

Les sous éléments d'un véhicule (<VEHICULE>) sont les suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<DATIMMAT>	Date d'établissement du certificat d'immatriculation	xs:date	10 caractères Pattern: SSAA-MM-JJ	Oui
<DATCIRCUDOC>	Date de première mise en circulation	xs:date	10 caractères Pattern: SSAA-MM-JJ	Oui
<DATCIRCUEVAL>	Date de première mise en circulation évaluée	xs:date	10 caractères Pattern: SSAA-MM-JJ	Oui

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<PROPRIETAIRE>	Nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	39 caractères maximum	Oui
<ADRESSEL1PROPRIO>	Ligne 1 d'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	100 caractères maximum	Oui
<ADRESSEL2PROPRIO>	Ligne 1 d'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	100 caractères maximum	Oui
<CPPROPRIO>	Code postal d'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	5 caractères	Oui
<VILLEPROPRIO>	Nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	50 caractères maximum	Oui
<UTILISATEUR>	Nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire	xs:string	39 caractères maximum	Oui
<ADRESSEL1UTIL>	Ligne 1 d'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire	xs:string	100 caractères maximum	Oui
<ADRESSEL2UTIL>	Ligne 1 d'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire	xs:string	100 caractères maximum	Oui
<CPUTILISATEUR>	Code postal d'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire	xs:string	5 caractères	Oui
<VILLEUTILISATEUR>	Nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire	xs:string	50 caractères maximum	Oui
<LIBMARQUE>	Marque issue de la table ou relevée sur le certificat d'immatriculation	xs:string	50 caractères maximum	Non
<TYPE>	Type	xs:string	80 caractères maximum	Non

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<NUMSERIE>	Numéro de série ou VIN	xs:string	17 caractères maximum	Non
<GENRE1>	Genre 1	xs:string	Enumération cf. 3.2.18.3	Non
<GENREINCO1>	Genre 1 inconnu	xs:string	4 caractères maximum	Oui
<GENRE2>	Double genre	xs:string	Enumération cf. 4.3.18.3	Oui
<GENREINCO2>	Double genre inconnu	xs:string	4 caractères maximum	Oui
<CARROS1>	Carrosserie 1	xs:string	Enumération liste de la table des carrosseries fournie par l'OTC	Non
<CARROS2>	Double carrosserie	xs:string	Enumération liste de la table des carrosseries fournie par l'OTC	Oui
<ENERGIE>	Energie	xs:string	Enumération liste de la table des énergies fournie par l'OTC	Oui
<PUISSADMIN>	Puissance administrative	xs:positiveInteger	< 1000	Oui
<BRUIT>	Bruit	xs:positiveInteger	< 200	Oui
<REGMOT>	Régime moteur	xs:positiveInteger	< 100000	Oui
<PTAC>	Poids total en charge (PTAC)	xs:positiveInteger	< 10000000	Oui
<POIDSVIDE>	Poids à vide	xs:positiveInteger	< 10000000	Oui
<PTR>	Poids total roulant (PTR)	xs:positiveInteger	< 10000000	Oui
<NBPLACEASSIS>	Nombre de places assises	xs:positiveInteger	< 1000	Oui
<CATEGVEH>	Catégorie du véhicule contrôlé	xs:string	Enumération cf. 4.3.30.3	Non
<NBPLACEADULT>	Nombre de places assises adultes	xs:nonNegativeInteger	< 1000	Oui
<NBPLACEENF>	Nombre de places assises enfants	xs:nonNegativeInteger	< 1000	Oui
<NBPLACEDEBOUT>	Nombre de places debout	xs:nonNegativeInteger	< 1000	Oui
<VITESSEMAX>	Vitesse maximale autorisée sur autoroute	xs:positiveInteger	< 130	Oui
<EXISTRALENTI>	Présence d'un ralentisseur	xs:string	Enumération {O, N}	Non
<EXISTABR>	Présence d'un dispositif ABR	xs:string	Enumération {O, N}	Non
<TYPESUSPENSION>	Type de suspension du véhicule	xs:string	Enumération {M, P, I}	Non

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<EXISTEBS>	Présence d'un dispositif EBS	xs:string	Enumération {O, N, I}	Non
<NUMESSIEUREL>	Présence d'essieux relevables	xs:positiveInteger	Enumération {1 à n} < 10	Oui
<NUMCIT>	Numéro de citerne	xs:string	10 caractères maximum	Oui
<DATDERVISITCIT>	Date de la dernière visite de la citerne	xs:date		Oui
<DATPRESSIONCIT>	Date d'épreuve de pression de la citerne	xs:date		Oui
<DATETANCHCIT>	Date d'épreuve d'étanchéité de la citerne	xs:date		Oui
<TYPECIRCUSPEC>	type d'autorisation de circulation spécifique	xs:string	Enumération {A, B, C, D}	Oui
<NUMCIRCUSPEC>	Numéro d'autorisation de circulation spécifique	xs:string	12 caractères maximum	Oui
<DATCIRCUSPEC>	date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique	xs:date		Oui
<PRESENCEOBD>	Présence d'un dispositif OBD	xs:string	Enumération {O, N}	Non
<DEPTCIRCU>	Pays de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation	xs:string	Enumération {FRA, ETR}	Non
<NUMFORMULE>	Numéro de formule	xs:string	11 caractères maximum	Oui
<SYMBPAYS>	Symbole du pays d'immatriculation	xs:string	3 caractères maximum (lettres en majuscule)	Non

5.2.2.2.2. Les défauts, anomalies et commentaires : <DAC></DAC>

Cet élément non obligatoire identifie les DAC relevés par le contrôleur au cours du contrôle technique.

L'attribut qualifiant cet élément est le suivant :

Attributs	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern
CODDAC	Code altération (respect intégral de la codification y compris les points séparateurs)	xs:string	14 caractères maximum Pattern: xx.xx.xx.x.xx.

Le DAC est constitué de 0 à n localisations représentées sous la forme de combinaisons de localisations : <COMBLOC>.

Une combinaison se décrit de la façon suivante :

Sous élément	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
<COMBLOC >	Combinaison de localisation du DAC	xs:complexType		Non

La combinaison (<COMBLOC>) est constituée d'au moins un sous élément de localisation <LOC>.

Une localisation se décrit de la façon suivante :

Sous élément	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<LOC >	Localisation du DAC	xs:string	Enumération cf. 4.5.2.3	Non

5.2.2.2.3. Les mesures : <MESURES></MESURES>

Cet élément obligatoire identifie les mesures relevées par le contrôleur au cours du contrôle technique.

Cet élément ne possède aucun attribut.

Cet élément possède les sous éléments simples suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<MESPOLLUC1>	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression C1	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui
<MESPOLLUC2>	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression C2	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui
<MESPOLLUC3>	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression C3	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<MESPOLLUC4>	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression C4	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui
<MESPOLLUC5>	Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression C5	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui
<MESPOLLUVCALC>	résultat calculé (k)	xs:string	pattern : 99.99 ou <0.50	Oui
<MESFREINSERVICE>	Taux d'efficacité du frein de service	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<TXGLOBFREINSERVICE>	Taux d'efficacité du frein de service pondéré	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<MOTIFTXFREINSERVICE>	Motif de pondération du freinage	xs:string	Enumération : {A, C, D, AC, CA, AD, DA, CD, DC}	Oui
<CTRLFREINSECOURS>	Contrôlabilité du frein de secours	xs:string	Enumération : {O, E}	Non
<MESFREINSECOURS>	Taux d'efficacité du frein de secours	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<TXGLOBFREINSECOURS>	Taux d'efficacité du frein de secours pondéré	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<MESFREINSTATION>	Mesure d'efficacité du frein de stationnement	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<TXGLOBFREINSTATION>	Taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré	xs:nonNegativeInteger	≤ 100	Oui
<MESDCLRTFREINSERVICE>	Mesure de décélération du frein de service	xs:string	Pattern : 99.99	Oui
<DCLRTFREINSERVPOND>	Décélération du frein de service pondérée	xs:string	Pattern : 99.99	Oui
<MESDCLRTFREINSECOURS>	Mesure de décélération du frein de secours	xs:string	Pattern : 99.99	Oui
<DCLRTFREINSECPOND>	Décélération du frein de service secours pondérée	xs:string	Pattern : 99.99	Oui
<MESRABATFEUCROISMTG>	Mesure du rabatement des feux de croisement gauche (G)	xs:string	Pattern : Sn[.][n] avec S = {+, -}	Oui

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<MESRABATFEUCROISMTD>	Mesure du rabatement des feux de croisement droit (D)	xs:string	Pattern : Sn[.][n] avec S = {+, -}	Oui
<MESRABATFEUCROISPLAGE>	Plage de référence Mesure feux de croisement	xs:string	Enumération : {0,1,2,3 }	Oui
<MESRABATFEUBROUILG>	Mesure du rabatement des feux antibrouillard gauche (G)	xs:string	Pattern : Sn[.][n] avec S = {+, -}	Oui
<MESRABATFEUBROUILD>	Mesure du rabatement des feux antibrouillard droit (D)	xs:string	Pattern : Sn[.][n] avec S = {+, -}	Oui
<MESRABATFEUBROUILPLAGE >	Plage de référence Mesure feux antibrouillard	xs:string	Enumération : {0,1}	Oui
<MESCONTINUITEMASSE>	Mesure continuité de masse sur véhicule électrique ou hybride rechargeable.	xs:decimal	Pattern : [n] [n] n [.][n]	Oui

5.2.2.2.4. Les mesures du frein de service :

<MESURESESSIEU></MESURESESSIEU>

Cet élément facultatif identifie les mesures du frein de service transmises par le banc de freinage

Cet élément possède l'attribut NUMESSIEU identifiant le numéro d'essieu de 1 à 9. Cet élément possède les sous éléments simples suivants : <GAUCHE> ; <DROIT> et <ESSIEU>

Les sous éléments <GAUCHE> ; <DROIT> contiennent les éléments suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<FORCEVERTSTAT>	Mesure de la force verticale statique par essieu et par roue	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non
<FORCEVERTDYN>	Mesure de la force verticale dynamique par essieu et par roue	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non
<FORCEFREIN>	Mesure de la force de freinage par essieu et par roue	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non

Le sous élément <ESSIEU> contient les éléments suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<TAUXEFF>	Mesure du taux d'efficacité par essieu	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non
<DESEQUILIBRE>	Mesure du déséquilibre par essieu	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non

5.2.2.2.5. Les mesures du frein de secours :

<MESURESSECOURS></MESURESSECOURS>

Cet élément facultatif identifie les mesures du frein de secours transmises par le banc de freinage

Cet élément possède l'attribut NUMESSIEU identifiant le numéro d'essieu de 1 à 9. Cet élément possède le sous élément simple <ESSIEU> qui contient les éléments suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<TAUXEFF>	Mesure du taux d'efficacité par essieu	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Oui
<DESEQUILIBRE>	Mesure du déséquilibre par essieu	xs:nonNegativeInteger	< à 1000000	Non

5.2.2.2.6. Les sous éléments simples d'un contrôle (<CONTROLE>)

Les sous éléments simples d'un contrôle (<CONTROLE>) sont les suivants :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<NATURECTL>	Nature du contrôle	xs:string	Enumération :{VTP, CV}	Non
<DATCTL>	Date du contrôle	xs:date		Non
<HEUREDEBCTL>	Heure du début de contrôle	xs:time		Non
<HEUREFINCTL>	Heure de fin de contrôle	xs:time		Non
<DATPV>	Date d'impression du PV	xs:date		Non
<HEUREPV>	Heure d'impression du PV	xs:time		Non
<DATVALIDPV>	Date de validation du PV	xs:date		Non
<HEUREVALIDPV>	Heure de validation du PV	xs:time		Non
<NUMLIASSE>	Numéro de liasse de contrôle	xs:string	Pattern: AXXXXXXXXX	Non
<NUMVIGNETTE>	Numéro de vignette pare-brise	xs:string	Pattern: AXXXXXXXXX	Oui
<RESULCTL>	Résultat du contrôle	xs:string	Enumeration {A, S, R, X}	Non
<DATLIMITVISA>	Date limite de validité du visa	xs:date		Oui
<HABILCNTLR>	Habilitation du contrôleur	xs:string	Enumération {Q1, Q2, Q3, Q4}	Non
<VERSIONLOG>	Version du logiciel de contrôle	xs:string	Pattern: ppp.ss	Non
<DOCPRESENTE>	Le document présenté pour identification	xs:string	3 caractères maximum	Non
<KMVEH>	Relevé du compteur kilométrique	xs:PositiveInteger	<10000000	Oui
<ETATCHARGE>	Etat de charge	xs:string	Enumération {V, C}	Non
<IMMATASSOC>	Numéro d'immatriculation du véhicule associé	xs:string	11 caractères maximum	Oui

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<AGREMCENTRVTP>	Code d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite	xs:string	Pattern: TxxxRyyy	Oui
<AGREMCNTRLRVTP>	Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite	xs:string	Pattern: xxxRyyyy	Oui
<DATCTLVTP>	Date de la visite technique périodique dans le cas d'une contre-visite	xs:date		Oui
<NUMPVVTP>	Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite	xs:string	Pattern: AAxxxxxx	Oui
<NBDA>	Nombre de défauts et d'anomalies	xs:nonNegativeInteger		Non
<NBC>	Nombre de commentaires	xs:nonNegativeInteger		Non
<NUMPLAQUECONS>	Numéro relevé sur la plaque constructeur	xs:string	17 caractères maximum	Oui
<NUMFRAPPE>	Numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule	xs:string	17 caractères maximum	Oui
<MODIFMESDEF>	Suivi des modifications / mesures/défauts	xs:string	Enumération (cf § 4.4.29)	Non
<NUMORDREDEMANDE>	Numéro d'ordre de la demande d'identification de l'installation de contrôle	xs:string	40 caractères maximum	Non
<RESULDEMANDE>	Résultat de la demande d'identification véhicule	xs:nonNegativeInteger	Enumération {0, 1, 2}	Non
<CODEERREURSIV>	Code erreur si résultat demande =1	xs:string	10 caractères maximum	Oui

5.2.2.2.7. Le résultat du contrôle OBD: <OBD></OBD>

Cet élément non obligatoire identifie les informations relevées par le contrôle de l'OBD.

Cet élément ne possède aucun attribut.

Dans un contrôle OBD (<OBD>), il existe l'élément suivant :

- 1 sous élément complexe non obligatoire <LISTERROBD>: la liste des codes erreurs OBD ;
- 1 sous élément complexe non obligatoire <LISTPROTOSOBD>: la liste des codes de protocoles OBD.

Cet élément (<OBD>) possède les sous éléments simples suivants et dans cet ordre :

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<VERSIONLOGOBD>	Version du logiciel du dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<CONCLUSIONTESTOBD>	La conclusion du test OBD	xs:string	Enumération (cf 4.7.3.3)	Oui
<NBERROBD>	Nombre de codes d'erreur OBD confirmés	xs:nonNegativeInteger		Oui
<VINOBD>	Le numéro de série du véhicule (VIN) relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes	xs:string	17 caractères	Oui
<ETATVISUOBDMOTAR>	L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur arrêté	xs:string	Enumération (cf 4.7.7.3)	Oui
<ETATVISUOBDMT>	L'état visuel du témoin OBD relevé par le contrôleur moteur tournant	xs:string	Enumération (cf 4.7.8.3)	Oui
<STATUTEMOINOBD>	Le statut du témoin relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes	xs:string	Enumération (cf 4.7.9.3)	Oui
<KMTEMOINOBD>	La distance, la plus élevée, parcourue par le véhicule depuis l'allumage du témoin OBD, relevé par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes	xs: nonNegativeInteger	< à 1000000	Oui
<DUREETEMOINOBD>	La durée d'utilisation du véhicule depuis l'allumage du témoin OBD	xs: nonNegativeInteger	< à 1000000	Oui
<CONSOMOYCATALYSEUR>	La consommation moyenne d'agent catalyseur relevée par le dispositif de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes	Xs : decimal	9999.999	Oui
<INDICMODCTRLOBD>	L'indication du mode utilisé	xs:string	Enumération (cf 4.7.13.3)	Oui

5.2.2.2.7.1. Le(s) protocole(s) OBD: <LISTPROTOSOBD>

Cet élément complexe se décrit de la façon suivante:

Sous élément	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
<LISTPROTOSOBD>	Liste des protocoles OBD	xs:complexType		Non

Cet élément complexe contient de 1 à n codes de protocoles OBD : <PROTOCOLCOMM> :

Sous élément	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
<PROTOCOLCOMM>	L'identification du protocole de communication OBD	xs:string	Enumération code table OTC	Non

5.2.2.2.7.2. La liste des codes d'erreur OBD: <LISTERROBD>

Cet élément complexe non obligatoire se décrit de la façon suivante:

Sous élément	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Obligatoire O/N
<LISTERROBD>	Liste des codes erreurs OBD	xs:complexType		Non

Cette liste contient de 0 à n codes d'erreur OBD: <CODERROBD>:

Sous éléments	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<CODERROBD>	Code d'erreur OBD relevé	xs:string	10 caractères maximum	Non

5.2.2.2.8. Liste des matériels de contrôle: <MATERIELS></MATERIELS>

Cet élément non obligatoire identifie les informations d'identification des matériels utilisés pour le contrôle concerné.

Cet élément ne possède aucun attribut.

Dans l'élément <MATERIELS>, il existe dans cet ordre, les sous-éléments suivants :

- 1 sous élément complexe non obligatoire <FREINOMETRE>: les éléments d'identification du freinomètre ;
- 1 sous élément complexe non obligatoire <REGLOSCOPE>: les éléments d'identification du régloscope ;

- 1 sous élément complexe non obligatoire <OPACIMETRE>: les éléments d'identification de l'opacimètre ;
- 1 sous élément complexe non obligatoire <LECTEUROBD>: les éléments d'identification du lecteur OBD.

5.2.2.2.8.1. Liste des informations d'identification du sous-élément

Le sous-élément est constitué des informations suivantes :

Éléments d'identification	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<MARQUEMAT>	Marque du matériel	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<TYPEMAT>	Modèle du matériel	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<NUMHOMOLMAT>	N° de PV de qualification	xs:string	15 caractères maximum	Oui
<NUMSERIEMAT>	N° de série du matériel	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<VLOGMAT>	Version du logiciel du matériel	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<DATEVERIFMAT>	Date de la dernière vérification	xs:string	8 caractères maximum	Oui
<VSPECMAT>	Version de la spécification liaison	xs:string	20 caractères maximum	Oui
<VEHICULE>	Immatriculation du véhicule contrôlé	xs:string	11 caractères maximum	Oui
<DEBUTTEST>	Date et heure de début d'essai	xs:string	14 caractères maximum	Oui
<FINTEST>	Date et heure de fin d'essai	xs:string	14 caractères maximum	Oui

Remarque :

Dans le cas où un matériel communique sous un protocole de liaison non OTC-LAN :

- Si ce matériel transmet une seule date et heure d'essai pour, cette information est transmise dans la balise <FINTEST>. La balise <DEBUTTEST> n'est alors pas transmise.
- Si ce matériel transmet plusieurs dates et heures d'essai pour les mesures du banc de freinage, seule la date et heure de fin d'essai la plus tardive est transmise dans la balise <FINTEST>. La balise <DEBUTTEST> n'est alors pas transmise.

5.2.2.2.9. Liste des matériels de contrôle:
<LIAISONSINFORMATIQUES></
LIAISONSINFORMATIQUES>

Cet élément non obligatoire identifie les liaisons informatiques des matériels utilisés pour le contrôle concerné. Cet élément ne possède aucun attribut.

Dans l'élément <LIAISONSINFORMATIQUES>, il existe dans cet ordre, les sous-éléments suivants :

- 1 sous élément complexe obligatoire <OLIAISONOPACIMETRE>: le contenu du fichier des résultats des mesures de l'opacimètre;
- 1 sous élément complexe obligatoire <PLIAISONREGLOPHARE>: le contenu du fichier des résultats des mesures du réglophare;
- 1 sous élément complexe obligatoire <ELIAISONLECTEURBOBD>: le contenu du fichier des résultats des mesures du lecteur EOBD;
- 1 sous élément complexe obligatoire <FLIAISONBANCFREINAGE>: le contenu du fichier des résultats des mesures du banc de freinage;
- 1 sous élément complexe obligatoire <DLIAISONDECELEROMETRE>: le contenu du fichier des résultats des mesures du décéléromètre;

5.2.2.2.9.1. Liste des informations du fichier des résultats de mesures

Les sous-éléments

<OLIAISONOPACIMETRE>, <PLIAISONREGLOPHARE>, <ELIAISONLECTEURBOBD>, <FLIAISONBANCFREINAGE>, <DLIAISONDECELEROMETRE> possèdent un attribut obligatoire :

Éléments d'identification	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
< STATUTFICHIERRES>	Statut du fichier résultat.	xs: enumeration	NONREALISE, ANOLIAISON, NONOTCLAN, ANOINTEGR, VALIDE	Non

et contiennent un élément facultatif :

Éléments d'identification	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Balise vide permise Oui/Non
<CONTENUFICHIERRES>	Contenu du fichier résultat créé par le matériel de contrôle	xs:base64binary	Séquence d'octets encodés en base 64	Oui

L'élément <CONTENUFICHERRES> possède deux attributs obligatoires :

Éléments d'identification	Nature de l'information	Type XML	Longueur / intervalle de validité / Pattern	Attribut vide permis Oui/Non
<NOMFICHERRES>	Nom du fichier résultat créé par le matériel de contrôle	xs:string	20 caractères maximum (.)+\.(O P E F D)	Non
<TAILLEFICHERRES>	Taille du fichier résultat créé par le matériel de contrôle (en octet)	xs: nonNegativeInteger	Entier positif	Non

5.2.3. Rapport de transfert

Chaque flux XML transmis par un Réseau ou un Centre non rattaché, fait l'objet d'un rapport de transfert. Le rapport est encapsulé dans une balise <RAPPORT> dont le contenu est détaillé dans la note technique NT PL 2004/01

6. COMMUNICATIONS ENTRE LES CENTRES NON RATTACHES, LES RESEAUX ET L'OTC

6.1. TYPE DE LIAISON

Les échanges de données avec l'OTC sont réalisés en utilisant le réseau Internet via une liaison ADSL ou Numeris.

Des dispositions alternatives, en cas de panne avéré de la liaison, doivent être prévues pour garantir la transmission des données. Ces dispositions peuvent s'appuyer sur le réseau téléphonique commuté ou sur la fourniture des données sur un support matériel (CD, DVD...). Les exigences réglementaires, en particulier en termes de confidentialité, intégrité et délai de transmission s'appliquent, sauf accord de l'OTC. Ces dispositions doivent être décrites dans les procédures prévues dans l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.

La solution proposée est indépendante des moyens informatiques propres à chaque Réseau ou Centre non rattaché. Elle s'appuie sur des choix techniques dont la pérennité est assurée et qui permettent de minimiser les investissements et les coûts de fonctionnement.

6.2. COMMUNICATION DES INFORMATIONS DU CONTROLE TECHNIQUE POIDS LOURDS A L'OTC.

6.2.1. Généralités

Le type de communication consiste au transfert des informations du contrôle technique et de ses résultats à l'OTC. Ces informations sont décrites au chapitre 4. Les données du contrôle technique sont remontées :

- Soit depuis les Installations de contrôle vers l'OTC via le Réseau de rattachement,
- Soit directement depuis le Centre non rattaché.

6.2.2. Architecture technique

L'architecture technique mise en place est décrite dans la note technique NT PL 2004/01.

6.2.3. Délai de transfert des informations et des résultats du contrôle technique vers l'OTC

Le délai maximum de transmission d'un contrôle technique, à l'OTC, est de 24h après sa réalisation conformément aux dispositions des articles 21 et 32 de l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.

L'OTC préconise la transmission en temps réel des données de chaque contrôle validé pour assurer la mise à disposition, aux opérateurs, d'informations les plus actualisées possible.

6.2.4. Traçabilité des appels

6.2.4.1. Traçabilité des appels à la fonction demande d'identification

Toute demande d'identification (quel qu'en soit le résultat et le code erreur éventuel), n'ayant pas abouti à la réalisation d'un contrôle avec édition de PV, doit être tracée dans un journal (§ 6.2.6) et motivée (champs de saisie libre).

6.2.4.2. Traçabilité des appels à la fonction de transfert fournie par l'OTC

Un rapport de transfert est communiqué en retour de chaque appel à la fonction de transfert fournie par l'OTC. La traçabilité des problèmes techniques doit être mise en place par le Centre non rattaché ou le Réseau. Les modifications apportées sur des données validées doivent être enregistrées dans le journal des transferts (§ 6.2.7). Il est rappelé que les informations mentionnées sur le procès-verbal de contrôle ne peuvent pas être modifiées.

6.2.5. Contrôle de l'intégrité des données transmises

Après le traitement de génération du fichier XML et avant toute tentative de transfert à l'OTC, le logiciel doit s'assurer que le fichier XML est valide. Le fichier XML est valide s'il respecte le schéma définissant la structure XML spécifique à la nature du flux transmis. Les schémas XSD sont édités par l'OTC. Pour s'assurer que le fichier XML est valide, le logiciel doit mettre en œuvre un traitement de validation XML s'appuyant sur le schéma XSD adapté.

Si ce traitement de validation est correct alors le flux peut être transmis à l'OTC. Si le traitement de validation échoue, le journal des transferts doit tracer l'erreur de validation du flux par le logiciel. Le flux ne peut alors pas être transmis à l'OTC tant que le traitement de validation XML n'est pas correct. Les modifications doivent être tracées (voir § 6.2.4). L'exploitation du journal de transfert doit être décrite dans les procédures prévues dans l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.

6.2.6. Journal des demandes d'identification non exploitées

Chaque correspondant direct de l'OTC (Réseaux ou Centre non rattaché) doit tenir à jour un journal des demandes d'identification non exploitées (pas d'édition d'un PV), contenant à minima les informations suivantes :

- a) Numéro d'agrément du centre de contrôle,
- b) N° d'immatriculation,
- c) Date et heure de la demande d'identification,
- d) Résultat de la demande,
- e) Le code erreur éventuel,
- f) Numéro de la demande d'identification de l'installation
- g) Motif de non exploitation.

Pour assurer un contrôle des installations de contrôle rattachées à un réseau, chaque installation doit disposer de son propre journal de demande d'identification qui doit contenir à minima les informations ci-dessus relatives à l'installation.

Ce journal doit être tenu à la disposition de l'OTC et des organismes chargés de la surveillance des installations de contrôle. Il doit être facilement consultable.

6.2.7. Journal des transferts

Chaque correspondant direct de l'OTC (Réseaux ou Centre non rattaché) doit tenir à jour un journal des transferts, conçu pour faciliter la mise en œuvre des actions correctives en cas de nécessité, et contenant à minima les informations suivantes :

- a) Numéro d'agrément du centre de contrôle,
- b) N° de PV du contrôle technique,
- c) Date et heure de validation du PV dans le centre de contrôle,
- d) Nombre de tentatives de transfert ("0" si PV en attente de transfert),
- e) Résultat de la dernière tentative de transfert : ok ou échec (avec motif de l'échec),
- f) Rapport de transfert de l'OTC.

Pour assurer un contrôle des installations de contrôle rattachées à un réseau, chaque installation doit disposer de son propre journal des transferts qui doit contenir à minima les informations ci-dessus relatives à l'installation.

Ce journal doit être tenu à la disposition de l'OTC et des organismes chargés de la surveillance des installations de contrôle.

6.3. OBLIGATIONS DES CORRESPONDANTS DE L'OTC

Les correspondants de l'OTC (Réseaux ou Centre non rattaché) sont tenus, notamment de :

- Disposer des moyens informatiques et de télécommunications décrits précédemment.
- Utiliser un logiciel bénéficiant d'un certificat de qualification valide (conforme au protocole en vigueur).
- Demander à l'OTC, via registre national des centres et des contrôleurs, dès l'agrément du Centre ou du Réseau, le certificat SSL qui lui sera communiqué à l'adresse de messagerie du Centre non rattaché ou du Réseau.

- Garantir la transmission des contrôles techniques à l'OTC dans le délai fixé par l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié.
- Supporter l'ensemble des frais afférents à ces moyens et services.
- Effectuer, une demande d'identification pour chaque véhicule à contrôler tel que décrit au paragraphe 4.2.
- S'assurer de l'intégrité et de l'exhaustivité des données transmises à l'OTC pour chaque contrôle technique réalisé.
- Garantir que les informations imprimées sur le PV sont identiques à celles transmises à l'OTC.
- Mettre en service et renseigner un journal des transferts et le tenir à la disposition de l'OTC et des organismes chargés de la surveillance.
- Mettre en service et renseigner un journal des demandes d'identification n'ayant pas fait l'objet de l'édition d'un PV de contrôle et le tenir à la disposition de l'OTC et des organismes chargés de la surveillance.
- Réaliser au minimum une sauvegarde journalière des contrôles techniques réalisés.
- Satisfaire à toute modification du protocole et/ou de ses documents associés demandée par l'OTC.

6.4.OBLIGATIONS DE L'OTC VIS-A-VIS DES OPERATEURS

L'OTC est tenu de :

- Mettre en place les moyens informatiques permettant de traiter les données relatives à chaque contrôle technique.
- Informer ses correspondants des interruptions de service de ses moyens informatiques.
- Garantir la confidentialité et l'intégrité des données reçues.
- Fournir aux Réseaux ou Centres non rattachés des états relatifs au traitement des données transmises à l'OTC.
- Fournir aux Réseaux ou Centres non rattachés des états statistiques relatifs à leur activité.
- Fournir aux Réseaux ou Centres non rattachés les certificats SSL et les mots de passe associés.

6.5.MISE EN PLACE DES TRANSFERTS

6.5.1. A l'agrément du centre ou du réseau

Le correspondant du Réseau de contrôle ou le Centre non rattaché doit disposer d'un compte de messagerie électronique.

Chaque réseau de contrôle agréé :

- se voit attribuer un certificat SSL et un code d'accès pour communiquer avec l'OTC.
- doit garantir que seules les installations agréées de son réseau utilisent ses systèmes informatiques pour communiquer avec l'OTC et le SIV.

Chaque centre non rattaché se voit attribué à l'agrément du centre (en annexe à la décision d'agrément) un identifiant et un mot de passe pour se connecter à l'application RNC2, afin de disposer d'un mot de passe définitif et de pouvoir télécharger le certificat SSL pour communiquer avec l'OTC. Les différents identifiants et mots de passe (accès RNC2 définitif, accès base véhicules OTC) sont transmis par courriel. Le Centre non rattaché doit garantir que seules les personnes habilitées utilisent ses systèmes informatiques pour communiquer avec l'OTC et le SIV.

Ces dispositions sont décrites dans la note technique NT PL 2004/01.

6.5.2. Cas du changement de logiciel d'un centre non rattaché agréé

6.5.2.1. Changement d'éditeur

Les dispositions du § 6.5.1 doivent être appliquées.

A l'issue, le Centre non rattaché doit transmettre, à l'OTC et à l'organisme chargé de la surveillance, la copie du certificat de qualification du logiciel et le document de l'éditeur attestant que le logiciel fourni est conforme à celui disposant d'un certificat de qualification.

6.5.3. Cas du changement de logiciel d'un Réseau de contrôle

En cas de changement d'éditeur ou de version majeure, le Réseau de contrôle doit transmettre, à l'OTC les dates de déploiement (début et fin) ainsi qu'une attestation de l'éditeur mentionnant :

- les références du logiciel (marque, version, etc.) ;
- la référence du certificat de qualification du logiciel.

6.6. CONNEXION AVEC LA BASE DE PRODUCTION

Dès que le Centre non rattaché ou le réseau dispose de l'attestation de conformité de son outil informatique, le prestataire informatique du centre non rattaché ou le Réseau doit s'assurer que la communication avec la base de production est conforme.

Les dispositions et prescriptions relatives à la vérification de la connexion sont décrites dans la note technique NT PL 2004/01.

7. ANNEXE I « SPECIFICATIONS PARTICULIERES ET CONTROLES DE COHERENCE »

1. Le logiciel ne doit autoriser la demande d'identification que pour les contrôles techniques réglementaires.
2. A la demande d'identification :
 - En présence du certificat d'immatriculation (certificat d'immatriculation FNI ou SIV), le logiciel doit :
 - ⇒ Indiquer « oui » au niveau de la présence du document d'identification (information transmise au SIV pour la demande) et imposer la saisie :
 - a. soit de la date d'établissement du certificat d'immatriculation, si l'immatriculation est au format FNI ;
 - b. soit du N° de formule, si l'immatriculation est au format SIV.
 - En présence d'un document autre que le certificat d'immatriculation, le logiciel doit indiquer « non » au niveau de la présence du document d'identification (information transmise au SIV pour la demande) et ne pas autoriser, au niveau de la demande d'identification, la saisie de la date d'établissement du certificat d'immatriculation ou du numéro de formule.
3. A la réception des informations d'identification transmises par le SIV via l'OTC, le logiciel doit permettre au contrôleur :
 - De visualiser le résultat de la demande et le code erreur éventuel (interprétés ou non par le logiciel) ;
 - de visualiser au minimum en cas d'identification réussie, : l'immatriculation, le numéro de série ou VIN, le type mines ou CNIT, la date de première mise en circulation, la marque et le modèle.
 - de sélectionner le véhicule pour intégration des données dans les champs d'identification du véhicule dans le logiciel.
 - D'effectuer une nouvelle demande d'identification.
4. Toute immatriculation saisie lors d'une demande d'identification n'est pas modifiable au niveau du masque certificat d'immatriculation du logiciel, quel que soit le résultat de la demande.
5. La « **date d'établissement du certificat d'immatriculation** » doit être antérieure ou égale à la « **date du contrôle** », postérieure ou égale à la « **date de 1^{ère} mise en circulation** » (si les 2 dates d'établissement du certificat d'immatriculation et de première mise en circulation sont complètes).
6. Le report automatique de la « **date d'établissement du certificat d'immatriculation** » dans le champ « **date de 1^{ère} mise en circulation** » n'est pas être autorisé, et réciproquement.
7. La « **date de première mise en circulation** » doit être antérieure ou égale à la date du contrôle, antérieure ou égale à la « **date d'établissement du certificat d'immatriculation** » (si les 2 dates d'établissement du certificat d'immatriculation et de première mise en circulation sont complètes).

8. A partir de la table de référence « Marques et WMI » fournie par l'OTC, un contrôle de cohérence entre la « **marque** » et le « **WMI** » (premiers caractères du numéro de série ou VIN) saisi par le contrôleur doit être réalisé. En cas d'anomalie, l'attention du contrôleur doit être attirée par un message d'alerte sans interdire la poursuite de la saisie.
9. Pour les véhicules mis en circulation à compter du 01/10/1981, le logiciel doit attirer l'attention du contrôleur sur la nécessité de vérifier le numéro de série (VIN), si le numéro de série (VIN) saisi sur le logiciel de contrôle comporte moins de 17 caractères et/ou les lettres I, O, Q.
10. Dans le cas d'un véhicule dont le numéro a été attribué par les organismes chargés de la réception des véhicules, celui-ci doit être accepté sous le format :
 - 3 caractères alphanumériques + ORIGIN + 8 caractères alphanumériques.
11. Dans le cadre de la vérification de l'identification, les fonctions copier/coller ou report automatique du N° de série dans les champs des « N° de frappe à froid » et « N° de plaque constructeur » ne doivent pas être opérationnelles sur le logiciel et sur le TSP.
12. Le terminal de saisie portable doit imposer la saisie du n° d'immatriculation du véhicule en l'absence d'une des observations suivantes : 0.2.1.4.1. ou 0.2.1.4.3. *Attention, pour les catégories VM-COL et VR-COL le véhicule peut être présenté avec une seule plaque.*
13. Le logiciel doit, en cas de non concordance entre le numéro d'immatriculation saisi et celui du certificat d'immatriculation, générer le défaut 0.2.1.4.2.
14. Le terminal de saisie portable doit imposer la saisie du n° du numéro de plaque constructeur du véhicule en l'absence d'une des observations suivantes : 0.3.1.4.1. ou 0.3.1.4.4. ou 0.3.1.4.6. ou 0.3.1.4.5. ou 0.3.1.4.7.
15. Le logiciel doit, en cas de divergence entre le numéro de série du certificat d'immatriculation et celui frappé à froid (s'il est saisi), attirer l'attention du contrôleur.
16. Le terminal de saisie portable doit imposer la saisie du n° du numéro de frappe à froid du véhicule en l'absence d'une des observations suivantes (hors véhicules de collection) : 0.3.2.4.1. ou 0.3.2.4.4. ou 0.3.2.4.6. ou 0.3.2.4.5. ou 0.3.2.4.7. ou 0.3.2.4.8. *Attention, pour les catégories VM-COL et VR-COL, le véhicule peut être présenté avec la seule plaque constructeur pour les véhicules immatriculés avant le 1er janvier 1960 sans présence de la frappe à froid.*
17. Le logiciel doit, en cas de divergence entre le numéro de série du certificat d'immatriculation et celui de la plaque constructeur (s'il est saisi), attirer l'attention du contrôleur.
18. Le « **genre 1** » ou le « **Double genre** » doit appartenir à la liste du § 3.2.18.

Dans le cas où le « **genre 1** » ou le « **double genre** » est inconnu, la saisie du genre « **INCO** » donne accès à un champ de saisie obligatoire « **genre 1 INCO** » ou « **double genre INCO** » sur 4 caractères maximum.

19. Dans le cas où le « **double genre** » est renseigné, le « **genre 1** » doit être renseigné.
20. Si le double genre saisi est un des genres suivants : TRA, REA, SREA, MAGA, MIAR, le logiciel doit indiquer « *véhicule agricole non soumis au contrôle technique, vérifier les informations sur le document d'identification* ». Il doit toutefois permettre la correction du genre saisi en cas d'erreur du contrôleur.
21. Pour les codes genres n°1 à 12 (§ 3.2.18), le contrôle de la cohérence / « **genre 1** » / « **carrosserie 1** » doit être réalisé, à partir des listes des genres et des carrosseries fournies par l'OTC.

Nota : Pour les codes genres 13 et 14 (ancienne nomenclature), il n'y a pas de contrôle de cohérence Genre/Carrosserie imposé, Toutefois, le § B de l'annexe V de de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules décrit les genres et les carrosseries anciennes associées.

22. Pour les codes genres n°1 à 12 (§ 3.2.18), le contrôle de la cohérence « **carrosserie 2** » / « **double genre** » doit être réalisé, à partir de la table Carrosserie / Genres ci-dessus.
23. Dans le cas où la double carrosserie « **carrosserie 2** » est renseignée, la « **carrosserie 1** » doit être renseignée.
24. Les champs suivants ne sont accessibles que pour les « **catégories de véhicules** » VM-TMA, TCP, VM-TMD, VM-DEP, VE-TMA, VE-TCP, SAN, VTMA-TCP, VM-COL :
- « **Energie** »
 - « **Puissance administrative** » ;
 - « **Bruit** » ;
 - « **Régime moteur** » ;
 - « **Poids total roulant (PTR)** » ;
 - « **Nombre de places assises** » ;
 - « **Présence ralentisseur** » ;
 - « **Relevé du compteur kilométrique** ».
25. Pour les « **catégories de véhicules** » VM-TMA, VM-TMD, VM-DEP, VE-TMA, SAN, le « **nombre de places assises** » ne peut pas excéder **9** places.
26. Le report automatique du « **poids total en charge (PTAC)** » au niveau du « **poids à vide** » n'est pas autorisé, et réciproquement.
27. Un PTAC inférieur ou égal au poids à vide entraîne la saisie automatique du défaut 0.1.1.4.15.
28. Le report automatique du « **poids total roulant (PTR)** » au niveau du « **poids total en charge (PTAC)** » n'est pas autorisé, et réciproquement.
29. Un PTR inférieur ou égal au PTAC entraîne la saisie automatique du défaut 0.1.1.4.15.
30. Le report automatique du « **poids total roulant (PTR)** » au niveau du « **poids à vide** » n'est pas autorisé, et réciproquement.

31. Un véhicule de genre CTTE dont le PTAC est strictement supérieur à 3 500kg entraîne la saisie automatique du défaut 0.1.1.4.15.
32. Pour les « **catégories de véhicules** » VR-TMA, VR-TMD, VR-DEP, VM-COL et VR-COL, le code de « **Présence du ralentisseur** » est par convention systématiquement égal à **N**.
33. La catégorie VTMA-TCP n'est pas autorisée pour un véhicule mis en circulation pour la première fois à compter du 01/01/2006.
34. La saisie des défauts du point de contrôle 9.1.3. indiqué dans la table de nomenclature des points de contrôle, fournie par l'OTC n'est pas autorisée pour les véhicules dont la date de 1^{ère} mise en circulation est antérieure au 01/01/1980.
35. Les champs suivants ne sont accessibles que pour les « **catégories de véhicules** » TCP, VE-TCP et VTMA-TCP :
- « **Nombre de places assises adultes** » ;
 - « **Nombre de places enfants** » ;
 - « **Nombre de places debout** » ;
 - « **Vitesse maximale autorisée sur autoroute** »
36. Les champs suivants ne sont accessibles que pour les « **catégories de véhicules** » VM-TMD et VR-TMD :
- « **Numéro de citerne** » (information non obligatoire) ;
 - « **Date de la dernière visite de la citerne** » (information non obligatoire) ;
 - « **Date d'épreuve de pression de la citerne** » (information non obligatoire) ;
 - « **Date d'épreuve d'étanchéité** » (information non obligatoire).
37. Les champs suivants ne sont accessibles que pour les « **catégories de véhicules** » TCP, VE-TCP, VTMA-TCP, VM-DEP, VR-DEP, VM-TMD et VR-TMD :
- « **Autorisation de circulation spécifique** » ;
 - « **Numéro d'autorisation de circulation spécifique** » ;
 - « **Date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique** » ;
 - « **Département ayant délivré l'autorisation de circulation spécifique** ».
38. L'association « **autorisation de circulation spécifique** » / « **catégorie de véhicule** » doit respecter les règles suivantes :

Catégories de véhicule	Code autorisation A	Code autorisation B	Code autorisation C	Code autorisation D
TCP	X			X
VE-TCP	X			X
VTMA-TCP	X			
VM-DEP		X		X
VR-DEP		X		X
VM-TMD			X	X
VR-TMD			X	X

Code	Libellé
A	Autorisation de circulation pour les TCP
B	Autorisation de circulation pour les véhicules de dépannage (carte blanche)
C	Certificat d'agrément pour véhicules TMD
D	En cours de délivrance

39. En présence d'une « **autorisation de circulation spécifique** », les champs suivants sont obligatoirement complétés :

- « **numéro d'autorisation de circulation spécifique** » ;
- « **date de délivrance de l'autorisation de circulation spécifique** » ;
- « **département ayant délivré l'autorisation de circulation spécifique** ».

40. Dans le cas d'une contre-visite :

- Si à la saisie de la « **date de visite technique périodique défavorable** », la date limite de validité (1 mois calendaire, calculé à partir de la date de la visite technique périodique défavorable) est dépassée, la réalisation de la contre-visite sélectionnée au niveau de la « **Nature du contrôle** » n'est pas autorisée ;
- La date de la visite technique périodique défavorable doit être antérieure ou égale à la date du jour de la contre-visite.

41. La « **date impression du PV** » est toujours postérieure ou égale à la « **date du contrôle** ».

42. L'année précisée en début du « **numéro de procès-verbal de contrôle** » doit être égale à l'année indiquée dans la « **date d'impression du PV** ».

43. Pour une installation de contrôle exploitée par un réseau, le « **numéro d'agrément de l'installation de contrôle** » :

- doit permettre la saisie des lettres 'A' ou 'S' selon qu'il s'agit d'une installation auxiliaire ou d'un centre de contrôle ;
- ne peut contenir que la lettre d'identification du réseau attribuée par le ministère chargé des transports.

44. Pour un centre non rattaché, le « **numéro d'agrément de l'installation de contrôle** » :

- ne doit permettre la saisie que de la lettre 'S' au niveau du type d'installation ;
- ne peut contenir que la lettre 'Z' au niveau de l'identifiant de l'exploitant.

45. Le contrôleur réalisant le contrôle technique peut disposer d'un « **numéro d'agrément contrôleur** » dont la lettre identifiant son rattachement peut être différente de celle identifiant l'exploitant au niveau du « **numéro d'agrément de l'installation de contrôle** ».

46. La cohérence « **habilitation du contrôleur** » et « **catégorie de véhicule** » à contrôler doit être assurée conformément au tableau ci-après :

Catégories de véhicules	Habilitation Q1 Transport de marchandises	Habilitation Q2 Marchandises et TCP	Habilitation Q3 Marchandises et TMD	Habilitation Q4 Toutes catégories
VM-TMA	X	X	X	X
VR-TMA	X	X	X	X
VE-TMA	X	X	X	X
VM-DEP	X	X	X	X
VR-DEP	X	X	X	X
SAN	X	X	X	X
TCP		X		X
VE-TCP		X		X
VTMA-TCP		X		X
VM-TMD			X	X
VR-TMD			X	X
VM-COL	X	X	X	X
VR-COL	X	X	X	X

47. Pour les « **catégories de véhicules** » VTMA-TCP, VE-TCP, TCP, VM-COL, VR-COL, le code « **état de charge** » ne peut être différent de 'V'.

48. Dans le cas d'une « **nature de contrôle** » égale à **CV** (contre-visite), les champs suivants sont obligatoires :

- « **Code d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** » ;
- « **Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** » ;
- « **Date de la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** » ;
- « **Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** ».

49. Dans le cas d'une « **nature de contrôle** » égale à **VTP** (visite technique périodique), les champs suivants sont interdits :

- « **Code d'agrément de l'Installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** » ;
- « **Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** »
- « **Date de la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** » ;
- « **Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique dans le cadre d'une contre visite** ».

50. Les **commentaires** (C) et ceux commençant par X et Z ne doivent pas être comptabilisés avec le « **nombre de défauts et d'anomalies** ».

51. Les **défauts** et **anomalies** ne doivent pas être comptabilisés dans le « **nombre de commentaires** ».

52. La liste des **points** et **altérations** par « **catégorie véhicule** » et type (M, R, T) doit respecter les règles suivantes :

Catégories de véhicules	Fonctions accessibles avec types de véhicules concernés (M, R, T)
VM-TMA	0 à 9 (M et T) et 14
VR-TMA	0 à 8 (R et T)
TCP	0 à 9 (M et T), 10 et 14
VTMA-TCP	0 à 9 (M et T), 10 et 14
VE-TCP	0 à 9 (M et T), 10, 13 et 14
VM-DEP	0 à 9 (M et T), 11 et 14 (M et T)
VR-DEP	0 à 8 (R et T) et 11 (R et T)
SAN	0 à 9 (M et T), 12 et 14
VE-TMA	0 à 9 (M et T), 13 et 14
VM-TMD	0 à 9 (M et T), 14 et 15 (M et T)
VR-TMD	0 à 8 (R et T) et 15 (R et T)
VM-COL	0 à 9 (M et T)
VR-COL	0 à 8 (R et T)

M : véhicules à moteur

R : véhicules remorqués

T : Tous véhicules (à moteur et remorqués)

53. La liste des points de contrôle, des altérations, des localisations, des commentaires spécifiques et des exemptions de points de contrôle ou d'altérations en fonction des catégories de véhicules doit respecter la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC.

54. Le logiciel doit respecter le principe suivant :

Catégorie (§ 4.3.30)	Type de contrôle (§ 4.4.1)	Validité si OK
TCP	VTP	6 mois
VE-TCP		
VTMA-TCP		
VM-TMA		1 an
VR-TMA		
VM-DEP		
VR-DEP		
SAN		
VE-TMA		
VM-TMD		
VR-TMD		5 ans
VM-COL		
VR-COL		

Catégorie (§ 4.3.30)	Type de contrôle (§ 4.4.1)	Validité du sursis	Validité si OK
TCP	CV	1 mois à compter de la VTP	6 mois à compter de la VTP
VE-TCP			
VTMA-TCP			
VM-TMA			
VR-TMA			
VM-DEP			
VR-DEP			
SAN			
VE-TMA			
VM-TMD			
VR-TMD			
VM-COL		6 mois à compter de la VTP	5 ans à compter de la VTP
VR-COL			

55. Dans le cas d'une nouvelle **contre-visite** sans interdiction de circuler (S), le délai de validité de la nouvelle contre-visite est celui défini à l'issue de la visite technique périodique défavorable. Il est calculé à partir de la date de **visite technique périodique défavorable** saisie au § 4.4.23.

56. En présence de plusieurs défauts à sanction différente (A, S et R), le « **résultat du contrôle** » retenu doit correspondre au niveau de sanction le plus élevé.

- *Exemple : défauts présents avec sanction S et R → Résultat du contrôle : R.*

57. Le champ « **taux d'efficacité globale du frein de service pondéré** » est complété automatiquement après la sélection du ou des « **motifs de pondération du taux d'efficacité globale du frein de service** ».

58. Dans le cas de la sélection de deux « **motifs de pondération du taux d'efficacité globale du frein de service** », la pondération ne peut pas excéder la valeur maximale autorisée.

59. La synchronisation des Date et Heure entre le terminal de saisie portable et l'ordinateur exécutant le logiciel de contrôle technique doit être assurée.

60. Un contrôle, ayant une fin de contrôle enregistrée sur le logiciel du centre, ne peut pas être retransmis au terminal de saisie portable.

61. Le logiciel de contrôle (y compris le TSP) ne doit pas disposer d'un dispositif de suivi du temps de contrôle ou d'alerte sur la durée du contrôle.

62. Si un véhicule à moteur est contrôlé (VM-...), un code énergie est obligatoirement saisi.

63. Les défauts, observations et commentaires (O, S, R, C, X, Z) saisis en saisie manuelle, sur le PC ou le TSP appartiennent obligatoirement à la table de nomenclature des points de contrôle fournie par l'OTC

64. Le logiciel affiche un message d'alerte bloquant ou non sur le PC, si le contrôleur saisit au moins une sanction liée à une performance de freinage insuffisante alors que les mesures de freinage devraient être conformes d'après la table des performances de freinage fournie par l'OTC.
Message d'alerte : "Attention, les performances de freinage enregistrées semblent conformes pour le véhicule présenté"

65. Le logiciel affiche un message d'alerte bloquant ou non sur le PC, si le contrôleur ne saisit pas une sanction liée à une performance de freinage insuffisante alors qu'au moins une mesure de freinage devrait être non conforme d'après la table des performances de freinage fournie par l'OTC.
Message d'alerte : "Attention, les performances de freinage enregistrées ne semblent pas conformes pour le véhicule présenté"

66. L'accessibilité aux catégories de contrôle VM-COL ou VR-COL n'est possible qu'aux véhicules dont la date de 1^{ère} mise en circulation (ou à défaut 1^{ère} mise en circulation évaluée) est de 30 ans à compter de la date du contrôle (VTP ou CV). Les règles de calcul sont détaillées dans les exemples ci-dessous.

Ex :

Si date du contrôle = 30/06/2012, la date de 1^{ère} mise en circulation du véhicule est antérieure au 30/06/1982 pour accéder à la catégorie VM-COL ou VR-COL.

Si date du contrôle = 29/02/2012, la date de 1^{ère} mise en circulation du véhicule est antérieure au 01/03/1982 pour accéder à la catégorie VM-COL ou VR-COL.

67. Liaisons Informatiques des matériels de contrôle :
L'emplacement du répertoire d'échange

"\\ nom machine" ou "adresse IP\.. \ OTC-LAN \ CI"

"\\ nom machine" ou "adresse IP\.. \ OTC-LAN \ RES"

"\\ nom machine" ou "adresse IP\.. \ OTC-LAN \ SYNC"

et les autres informations permettant au mainteneur de paramétrer l'installation du matériel, doivent être accessibles en lecture seule à l'utilisateur de profil contrôleur.

68. Liaisons Informatiques des matériels de contrôle :

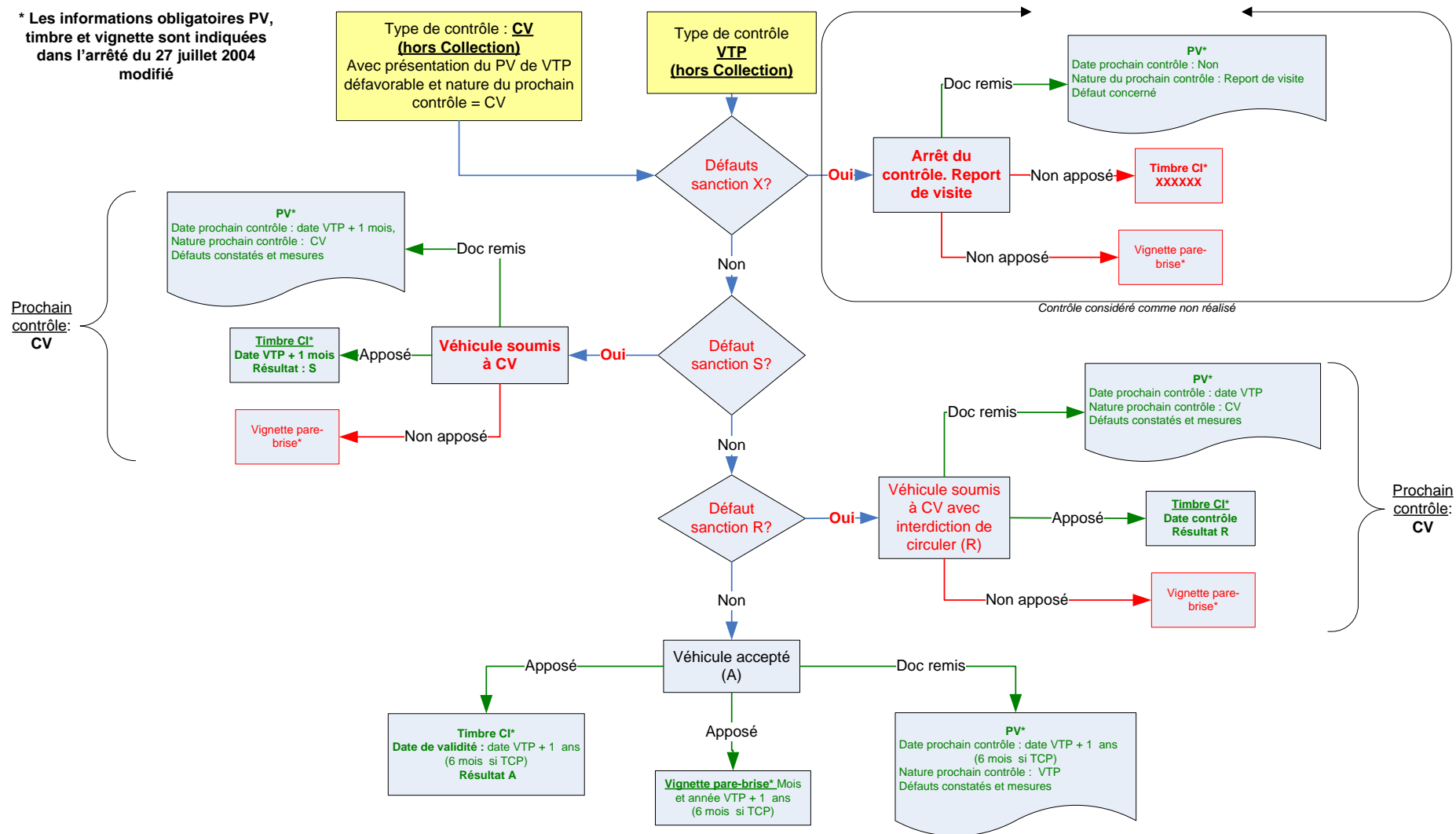
La suppression du fichier d'identification et des fichiers résultats présents dans les répertoires OTC-LAN\CI et OTC-LAN\RES doit être effectuée au plus tard au moment de la validation du contrôle technique.

69. Liaisons Informatiques des matériels de contrôle :

Les balises C001 (immatriculation) et C012 (heure d'envoi des infos par le logiciel) sont obligatoirement présentes dans les fichiers .CI OTC-LAN

8. ANNEXE II : SYNOPTIQUE DE REALISATION D'UNE VTP OU D'UNE CV SUR LES CATEGORIES AUTRES QUE COLLECTION

* Les informations obligatoires PV, timbre et vignette sont indiquées dans l'arrêté du 27 juillet 2004 modifié



10. ANNEXE IV : RAPPEL DE CERTAINES CONVENTIONS XML

Nota :

Les rappels ci-dessous sont accessibles sur le site du W3C.

1. RAPPEL SUR LES TYPES XSD

Le tableau ci-dessous rappelle le format des types de données manipulés avec « XML Schéma » :

Types XML Schema	Format	Exemple
xs:string	Chaîne de caractères	ABCD12-*/
xs:date	SSAA-MM-JJ	2004-05-03
xs:time	hh:mm:ss	12:04:30
xs:positiveInteger	Entier strictement supérieur à 0	12
xs:nonNegativeInteger	Entier supérieur ou égal à 0	0

2. CAS DE LA BALISE VIDE

Une balise dont le contenu peut être vide, déclarée « **nillable="true"** », dans le fichier de validation xsd, doit être remontée avec la propriété **xsi:nil** définie avec la valeur « **true** ».

Exemple dans le cas de l'absence de mesure d'efficacité du frein de service :

<MESFREINSERVICE xsi:nil="true"></MESFREINSERVICE>

3. TRAITEMENT DES CARACTERES RESERVES

3.1. Généralités

La retranscription sous format XML, de chaînes de caractères pouvant contenir des caractères dits « réservés », peut être réalisée suivant deux alternatives :

- soit par l'utilisation de raccourcis prédéfinis appelé Entité ;
- soit par l'utilisation de la commande CDATA.

3.2. Les Entités

Le caractère réservé du texte est remplacé par le raccourci prédéfini correspondant (Entité), conformément au tableau ci-dessous.

Caractère en clair	Caractère réservé	Entité XML (raccourci prédéfini)
Inférieur	<	&lt;
Supérieur	>	&gt;
Ampersand (et)	&	&amp;
Guillemet	“	&quot;
Apostrophe	’	&apos;

Exemple :

<ADRESSEL1PROPRIO> RUE DE L'AVENIR </ADRESSEL1PROPRIO>

3.3. Commande CDATA

Toute balise pouvant contenir des caractères réservés, tels que définis ci-dessus, peut être retranscrite intégralement sous réserve d'encadrer le texte par la commande CDATA qui est préfixée par les caractères <![et suffixée par]>.

Exemple :

```
<ADRESSEL1PROPRIO> <![CDATA[RUE DE L'AVENIR]]>
</ADRESSEL1PROPRIO>
```

3.4. Balises concernées par le traitement des caractères réservés

- Nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation :
<PROPRIETAIRE>
- Adresse du titulaire du certificat d'immatriculation :
<ADRESSEL1PROPRIO> et **<ADRESSEL2PROPRIO>**
- Le nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation :
<VILLEPROPRIO>
- Le nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire :
<UTILISATEUR>
- Adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire
<ADRESSEL1UTIL> et **<ADRESSEL2UTIL>**
- Le nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que propriétaire :
<VILLEUTILISATEUR>
- Marque :
<LIBMARQUE>
- Mesure des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression :
<MESPOLLUC1>
<MESPOLLUC2>
<MESPOLLUC3>
<MESPOLLUC4>
<MESPOLLUC5>
<MESPOLLUVCAL

11. ANNEXE V : IMPRESSION SUR LE PV

11.1. LISTE DES INFORMATIONS A IMPRIMER OU POUVANT ETRE IMPRIMEES

Paragraphe	Libellé
4.3.1	Immatriculation
4.3.2	Date d'établissement du certificat d'immatriculation
4.3.3	Date de première mise en circulation relevée sur le document d'identification
4.3.4	Date de première mise en circulation évaluée
4.3.5	Nom et prénom du titulaire du certificat d'immatriculation
4.3.6	Adresse du titulaire du certificat d'immatriculation
4.3.7	Code postal de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation
4.3.8	Nom de la commune du titulaire du certificat d'immatriculation
4.3.9	Nom et prénom de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que le propriétaire
4.3.10	Adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que le propriétaire
4.3.11	Code postal de l'adresse de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que le propriétaire
4.3.12	Nom de la commune de la personne pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que le propriétaire
4.3.13	Marque
4.3.14	Type ou CNIT
4.3.15	Numéro de série
4.3.16	Genre 1
4.3.17	Genre 1 inco
4.3.20	Carrosserie 1
4.3.22	Type de carburant
4.3.30	Catégorie du véhicule
4.4.1	Nature du contrôle
4.4.2	Date du contrôle
4.4.9	Numéro de PV
4.4.10	Numéro d'imprimé
4.4.11	Résultat du contrôle
4.4.12	Date limite de validité du visa
4.4.13	Numéro d'agrément de l'installation de contrôle
4.4.14	Numéro d'agrément du contrôleur
4.4.16	Version du logiciel de contrôle
4.4.17	Document de référence présenté pour l'identification
4.4.18	Relevé du compteur kilométrique
4.4.19	Etat de charge
4.4.20	Numéro d'immatriculation du véhicule associé
4.4.21	Code d'agrément de l'installation ayant effectué la visite technique périodique dans le cadre d'une contre-visite
4.4.22	Code d'agrément du contrôleur ayant effectué la visite technique

	périodique dans le cadre d'une contre-visite
4.4.23	Date de la visite technique périodique défavorable dans le cadre d'une contre-visite
4.4.24	Numéro du procès-verbal de la visite technique périodique défavorable dans le cadre d'une contre-visite
4.4.27	Numéro relevé sur la plaque constructeur
4.4.28	Numéro de frappe à froid relevé sur le véhicule
4.4.33	Raison sociale de l'installation de contrôle
4.4.34	Adresse de l'installation de contrôle
4.4.35	Nom et prénom du contrôleur
4.3.50	Symbole du pays d'immatriculation
4.5.1	Défauts, anomalies et commentaires
4.6.1	Mesures des émissions polluantes pour moteur à allumage par compression
4.6.5	Taux d'efficacité global du frein de service
4.6.6	Taux d'efficacité global du frein de service pondéré
4.6.7	Motif de pondération de freinage
4.6.8	Contrôlabilité du frein de secours
4.6.9	Taux d'efficacité du frein de secours
4.6.10	Taux d'efficacité du frein de secours pondéré
4.6.11	Taux d'efficacité du frein de stationnement
4.6.12	Taux d'efficacité du frein de stationnement pondéré
4.6.13	Mesure de décélération du frein de service
4.6.14	Mesure de décélération du frein de service pondéré
4.6.15	Mesure de décélération du frein de secours
4.6.16	Mesure de décélération du frein de secours pondéré
4.6.17	Mesures du rabattement des feux de croisement
4.6.18	Mesures du rabattement des antibrouillard AV
4.6.19	Taux d'efficacité du frein de service par essieu
4.6.20	Taux d'efficacité du frein de secours par essieu
4.6.21	Déséquilibre du frein de service par essieu
4.6.22	Déséquilibre du frein de secours par essieu

11.2. IMPRESSION DES MESURES

11.2.1. Effacité du frein de service et du frein de secours

Format d'impression en cas d'essai de freinage :

Effacité du frein de service et du frein de secours :

Service : E1 : 45% E2 : 45% E3 : 45% global : 45%

Secours : E1 : 20% E2 : 20% E3 : 20% global : 20%

Les valeurs d'efficacité sont imprimées seulement si l'essai est réalisé sur l'essieu.

Si les valeurs d'efficacité sont pondérées alors seules les valeurs globales pondérées sont imprimées en lieu et place de l'efficacité globale. La mention « (valeur pondérée) » sera alors inscrite à côté de la valeur pondérée. Les efficacités par essieu non pondérées restent imprimées.

En présence d'un frein de secours par indépendance, la mention « Secours : indépendance des circuits » sera inscrite sur le procès-verbal.

Si le nombre d'essieu contrôlé est trop important pour que les informations tiennent sur une ligne, alors un retour à la ligne est autorisé.

En cas de saisie manuelle, seule l'efficacité globale saisie sur le PC de l'installation est imprimée (les valeurs par essieu ne sont pas imprimées).

Si aucun essai de freinage n'est réalisé, alors les titres qui précèdent les valeurs mesurées ne sont pas imprimés sur le PV.

Origine de l'information :

Efficacité du frein de service et du frein de secours :

Service : §4.6.19 global : §4.6.5 ou 4.6.6

Secours : §4.6.20 ou §4.6.8 global : §4.6.9 ou §4.6.10

Exemples d'impressions :

Efficacité du frein de service et du frein de secours :

Service : E1 : 45% E2 : 45% E3 : 45% E4 : 45 % global : 45%

E5 : 45% E6 : 45% E7 : 45%

Secours : indépendance des circuits

Efficacité du frein de service et du frein de secours :

Service : E1 : 45% E2 : 45% global : 54% (valeur pondérée)

Secours : indépendance des circuits

Efficacité du frein de service et du frein de secours :

Service : global : 45%

Secours : global : 20%

11.2.1. Décélération du frein de service et du frein de secours

Format d'impression en cas d'essai de freinage :

Décélération du frein de service et du frein de secours :

Service : 4,5m/s²

Secours : 2m/s²

Si les valeurs de décélération sont pondérées alors seules les valeurs pondérées sont imprimées. La mention « (valeur pondérée) » sera alors inscrite à côté de la valeur pondérée.

En présence d'un frein de secours par indépendance, la mention « Secours : indépendance des circuits » sera inscrite sur le procès-verbal.

Si aucun essai de freinage n'est réalisé, alors les titres qui précèdent les valeurs mesurées ne sont pas imprimés sur le PV.

Origine de l'information :

Décélération du frein de service et du frein de secours :

Service : §4.6.13 ou §4.6.14

Secours : §4.6.15 ou §4.6.16

Exemple d'impression :

Décélération du frein de service et du frein de secours :

Service : 4,5m/s²

Secours : indépendance des circuits

Décélération du frein de service et du frein de secours :

Service : 5,4m/s² (valeur pondérée)

Secours : indépendance des circuits

11.2.2. Déséquilibre du frein de service et du frein de secours

Format d'impression en cas d'essai de freinage :

Déséquilibre du frein de service et du frein de secours :

Service : E1 : 45% E2 : 45% E3 : 45%

Secours : E1 : 20% E2 : 20% E3 : 20%

Les valeurs de déséquilibre sont imprimées seulement si l'essai est réalisé sur l'essieu ou si une valeur de déséquilibre par essieu existe.

En présence d'un frein de secours par indépendance, la mention « Secours : indépendance des circuits » sera inscrite sur le procès-verbal.

Si le nombre d'essieu contrôlé est trop important pour que les informations tiennent sur une ligne, alors un retour à la ligne est autorisé.

Si l'essai de freinage n'est pas réalisé, alors les titres qui précèdent les valeurs mesurées ne sont pas imprimés sur le PV.

Origine de l'information :

Déséquilibre du frein de service et du frein de secours :

Service : §4.6.21

Secours : §4.6.22 ou §4.6.8

Exemples d'impressions :

Déséquilibre du frein de service et du frein de secours :

Service : E1 : 45% E2 : 45%

Secours : E1 : 45% E2 : 45%

Déséquilibre du frein de service et du frein de secours :
Service : E1 : 45% E2 : 45%
Secours : indépendance des circuits

Déséquilibre du frein de service et du frein de secours :
Service : E1 : 45% E2 : 45% E3 : 45% E4 : 45 % E5 : 45%
E6 : 45% E7 : 45%
Secours : E1 : 45% E2 : 45% E3 : 45% E4 : 45 % E5 : 45%
E6 : 45% E7 : 45%

11.2.3. Efficacité du frein de stationnement

Format d'impression en cas d'essai de freinage :

Efficacité du frein de stationnement : 20%

Si la valeur d'efficacité est pondérée alors seule la valeur globale est imprimée. La mention « (valeur pondérée) » sera alors inscrite à côté de la valeur pondérée.

Si aucun essai de freinage n'est réalisé, alors le titre qui précède les valeurs mesurées n'est pas imprimé sur le PV.

Origine de l'information :

Efficacité du frein de stationnement : §4.6.11 ou §4.6.12

Exemple d'impressions :

Efficacité du frein de stationnement : 20%

Efficacité du frein de stationnement : 24% (valeur pondérée)

11.2.4. Rabattement des feux de croisement

Format d'impression en cas de mesure du rabattement :

Rabattement des feux de croisement :
G : -0.5% D : -0,5% h : <0,8m

Si aucune mesure du rabattement des feux de croisement n'est réalisée, alors le titre qui précède les valeurs mesurées n'est pas imprimé sur le PV.

Origine de l'information :

Rabattement des feux de croisement :
§4.6.17

Exemple d'impressions :

Rabattement des feux de croisement :
G : -0.5% D : -0,5% h : <0,8m

11.2.5. Rabattement des feux antibrouillard AV

Format d'impression en cas de mesure du rabattement :

Rabattement des feux antibrouillard :

G : -0.5% D : -0,5% h : <0,8m

Si aucune mesure du rabattement des feux antibrouillard n'est réalisée, alors le titre qui précède les valeurs mesurées n'est pas imprimé sur le PV.

Origine de l'information :

Rabattement des feux antibrouillard :

§4.6.17

Exemple d'impressions :

Rabattement des feux antibrouillard :

G : -0.5% D : -0,5% h : <0,8m

11.2.6. Mesure de l'opacité des fumées

Format d'impression en cas de mesure de l'opacité des fumées :

Essais d'opacité des fumées :

C1: 1,5 m-1 C2: 1,5 m-1 C3: 1,5 m-1 C4: 1,5 m-1 C5: 1,5 m-1 K : 1,5 m-1

Les valeurs d'opacité sont imprimées seulement si la mesure est réalisée.

Si 2 mesures sont réalisées alors C1 et C2 sont imprimés. Si 5 mesures sont réalisées alors C1 à C5 et la valeur calculée K sont imprimés.

En cas de panne de TSP, toutes les valeurs saisies sur le PC de l'installation sont imprimées.

Si aucun essai d'opacité des fumées n'est réalisé, alors les titres qui précèdent les valeurs mesurées ne sont pas imprimés sur le PV.

Origine de l'information :

Essais d'opacité des fumées :

§4.6.1

Exemples d'impressions :

Essais d'opacité des fumées :

C1: 1,5 m-1 C2: 1,5 m-1

Essais d'opacité des fumées :

C1: 1,5 m-1 C2: 1,5 m-1 C3: 1,5 m-1 C4: 1,5 m-1 C5: 1,5 m-1 K : 1,5 m-1

11.2.7. Motif de pondération du freinage

Format d'impression en cas de pondération :

Motif(s) de pondération du freinage : Sculptures des pneumatiques défavorables

Si aucun motif de pondération n'est saisi par le contrôleur alors le titre qui précède les motifs n'est pas imprimé sur le PV.

Origine de l'information :

Motif de pondération du freinage :
§ 4.6.7

Exemples d'impressions :

Motif(s) de pondération du freinage : Sculptures des pneumatiques défavorables

*Motif(s) de pondération du freinage : Sculptures des pneumatiques défavorables,
Intempéries*

11.3. REGLES D'IMPRESSION

1. La lettre du « numéro d'imprimé » identifiant l'exploitant doit être identique à celle identifiant l'exploitant (lettre du réseau ou Z pour centre non rattaché) au niveau du « numéro d'agrément de l'installation de contrôle ».
2. Le champ « numéro de la vignette pare-brise en cas de visite technique favorable » n'est complété que si le « résultat du contrôle » est égal à 'A' et si la catégorie du véhicule n'est pas VR-TMA, VR-TMD, VR-DEP, VM-COL ou VR-COL.
3. En présence d'un défaut dont la sanction est 'X', seul le défaut à sanction 'X' est imprimé sur le PV, le « résultat du contrôle » est égal à 'X'.
4. Dans le cas où un véhicule de genre TRR et de catégorie VM-COL est présenté seul au contrôle, le commentaire suivant est porté sur le procès-verbal : « sellette non vérifiée ».
5. Mention « contre-visite sur une centre muni d'un freinomètre » à supprimer.
6. Le nom et le prénom du contrôleur imprimé correspond au code d'agrément du contrôleur déclaré sur le TSP.

N° d'imprimé : § 4.4.10

INFORMATIONS RELATIVES AU CONTRÔLE	
NATURE DU CONTRÔLE :	§ 4.4.1
DATE DU CONTRÔLE :	§ 4.4.2
N° DU PROCÈS VERBAL :	§ 4.4.9

IDENTIFICATION DE L'INSTALLATION DE CONTRÔLE	
N° D'AGRÈMENT :	§ 4.4.13
RAISON SOCIALE :	§ 4.4.33
ADRESSE :	§ 4.4.34

IDENTITÉ DU CONTRÔLEUR	
NOM ET PRÉNOM :	§ 4.4.35
N° D'AGRÈMENT :	§ 4.4.14
SIGNATURE :	

IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
N° Immatriculation	Date d'immatriculation	Date de 1 ^{ère} mise en circulation
§ 4.3.1 (§ 4.3.50)	§ 4.3.2	§ 4.3.3 ou 4.3.4
Genre	Marque	Type
§ 4.3.16	§ 4.3.13	§ 4.3.14
N° de série		Énergie
§ 4.3.15		§ 4.3.22
Kilométrage au compteur	Carrosserie	
§ 4.4.18	§ 4.3.20	

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AU VÉHICULE	
ÉTAT DE CHARGE :	§ 4.4.19
CATÉGORIE :	§ 4.3.30
VÉHICULE ASSOCIÉ :	§ 4.4.20

PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE	
NOM :	§ 4.3.5 ou § 4.3.9
ADRESSE :	§ 4.3.6 + § 4.3.7 + § 4.3.8 ou § 4.3.10 + § 4.3.11 + § 4.3.12

RÉSULTAT DU CONTRÔLE TECHNIQUE	
RÉSULTAT :	§ 4.4.11
DATE DU PROCHAIN CONTRÔLE :	§ 4.4.12
NUMÉRO DE LA VIGNETTE PARE-BRISE EN CAS DE VISITE TECHNIQUE FAVORABLE :	§ 4.4.10

§ 4.3.1
§ 4.4.12
N° d'agrément : § 4.4.13
N° de série : § 4.3.15
N° d'imprimé : § 4.4.10

§ 4.4.14
§ 4.4.11 et § 4.4.12
§ 4.3.1

INFORMATION SUR LA VISITE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DÉFAVORABLE	
PROCÈS-VERBAL N° :	§ 4.4.24
DATE :	§ 4.4.23
N° D'AGRÈMENT DE L'INSTALLATION :	§ 4.4.21

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES RELEVÉS LORS DU CONTRÔLE	
§ 4.4.17	
§ 4.3.4	
§ 4.5.1	

MESURES	
§ 11.2.1	
§ 11.2.2	
§ 11.2.3	
§ 11.2.4	
§ 11.2.5	
§ 11.2.6	
§ 11.2.7	

INFORMATIONS IMPORTANTES AU VERSO