

8 mai 2018

Accord

Concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles

(En date, à Vienne, du 13 novembre 1997)

Additif 1 – Règle n° 1

Révision 2

Date d'entrée en vigueur : 8 février 2018

Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement

Le présent document est établi par le secrétariat pour information.
Les textes authentiques et juridiquement contraignants sont ceux des documents
ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/2017/90.



Nations Unies



Table des matières

Règle	Page
1. Domaine d'application	4
2. Définitions.....	4
3. Périodicité du contrôle technique	5
4. Contrôle technique	5
5. Prescriptions de contrôle	5
6. Méthodes de contrôle	5
7. Principales causes de refus et évaluation des défauts.....	5
8. Noms et adresses	6
9. Dispositions transitoires	6
Annexe	
Prescriptions minimales de contrôle.....	7

1. Domaine d'application

- 1.1 Aux fins de l'article premier de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, les éléments à contrôler ont trait à la protection de l'environnement ;
- 1.2 Les véhicules à roues définis au paragraphe 2.4 et utilisés dans le transport international doivent répondre aux prescriptions énoncées ci-après ;
- 1.3 Les Parties contractantes peuvent décider d'étendre l'application du paragraphe 1.2 ci-dessus aux véhicules utilisés dans le transport intérieur.

2. Définitions

Aux fins de la présente Règle, on entend par :

- 2.1 « *Accord* », l'Accord de Vienne de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles ;
- 2.2 « *Certificat international de contrôle technique* », un certificat concernant le contrôle technique périodique des véhicules à roues en application des dispositions de l'article premier et de l'appendice 2 de l'Accord ;
- 2.3 « *Contrôle technique périodique* », une procédure administrative uniforme et périodique par laquelle les centres de contrôle technique agréés chargés de procéder aux essais de contrôle attestent que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions de la présente Règle ;
- 2.4 « *Véhicule à roues* », les véhicules automobiles des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃, et les remorques des catégories O₃ et O₄¹ utilisés dans le transport international ;
- 2.5 « *Vérification* », la preuve du respect des prescriptions énoncées dans l'annexe de la présente Règle, établie par des essais et des contrôles faisant appel aux techniques et équipements actuellement disponibles, sans démonter ou enlever aucun élément du véhicule ;
- 2.6 « *Accord de Genève de 1958* », l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, fait à Genève le 20 mars 1958 et comprenant les amendements entrés en vigueur au 14 septembre 2017* ;
- 2.7 « *Règlement* », un Règlement ONU annexé à l'Accord de Genève de 1958.

¹ Telles qu'elles sont définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

* Note du secrétariat :

Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

3. Périodicité du contrôle technique

<i>Catégorie de véhicules</i>	<i>Périodicité maximale du contrôle</i>
Véhicules automobiles de transport de personnes : M ₁ , à l'exception des taxis et des ambulances	Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation et ensuite tous les deux ans
Véhicules automobiles de transport de marchandises : N ₁	
Véhicules automobiles de transport de personnes : M ₁ , utilisés comme taxis ou ambulances, M ₂ et M ₃	Un an après la première mise en circulation ou la première immatriculation et ensuite chaque année
Véhicules automobiles de transport de marchandises : N ₂ et N ₃	
Remorques : O ₃ et O ₄	

4. Contrôle technique

Les véhicules visés par les présentes dispositions doivent subir un contrôle technique selon les dispositions de l'annexe ci-après.

Après vérification, la conformité avec, au minimum, les dispositions de l'annexe à la présente Règle doit être confirmée par le certificat international de contrôle technique.

5. Prescriptions de contrôle

Le contrôle doit porter sur :

- 5.1 L'identification du véhicule ;
- 5.2 Les nuisances pour l'environnement ;
- 5.3 Les émissions sonores ;
- 5.4 Les autres éléments relatifs à la protection de l'environnement.

6. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle indiquée dans l'annexe à la présente Règle est un minimum. Lorsque la méthode de contrôle est qualifiée de visuelle, cela signifie que le contrôleur, outre le fait de regarder les éléments, peut également les manipuler, évaluer le bruit émis, etc.

7. Principales causes de refus et évaluation des défauts

On trouvera en annexe à la présente Règle les principales causes de refus et les méthodes d'évaluation des défauts. Les trois critères d'évaluation des défauts sont définis comme suit :

- 7.1 Les « *défauts mineurs* » (DMi) correspondent à des défauts techniques sans grande incidence sur la sécurité du véhicule et à d'autres défauts de non-conformité mineurs. Le véhicule n'a pas à faire l'objet d'une contre-visite puisqu'on peut logiquement s'attendre à ce que les défauts détectés soient réparés sans tarder.

- 7.2 Les « *défauts majeurs* » (DMA) correspondent à des défauts susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule et/ou de mettre les autres usagers de la route en danger et à d'autres défauts de non-conformité plus importants. Le véhicule n'est alors pas autorisé à circuler sur la route si les défauts détectés n'ont pas été réparés. Il peut toutefois être conduit jusqu'à un lieu de réparation, puis jusqu'à un lieu de vérification de la réparation.
- 7.3 Les « *défauts dangereux* » (DD) sont des défauts qui constituent un risque direct et immédiat en matière de sécurité routière. Aussi le véhicule ne doit en aucun cas être utilisé sur la route.
- 7.4 Un véhicule présentant des défauts relevant de plusieurs catégories de défauts doit être classé selon le défaut le plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défauts de la même catégorie peut être classé dans la catégorie de dangerosité suivante s'il est rendu plus dangereux par leurs effets combinés.

8. Noms et adresses

Les Parties contractantes à l'Accord appliquant la présente Règle doivent communiquer au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies des renseignements de base sur les administrations chargées de la supervision des essais de contrôle.

9. Dispositions transitoires

- 9.1 Passé un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente révision, les Parties contractantes appliquant la Règle ne pourront délivrer le certificat international de contrôle technique que si le véhicule satisfait aux prescriptions de ladite Règle telle que modifiée par la révision 2.
- 9.2 Les certificats internationaux de contrôle technique délivrés conformément à la révision précédente de la Règle seront valables jusqu'à la date d'expiration indiquée.

Annexe

Prescriptions minimales de contrôle

1. Domaine d'application

Le contrôle doit porter au moins sur les éléments indiqués ci-après.

2. Identification du véhicule

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
2.1 Plaques d'immatriculation (si les prescriptions l'exigent ^a)	Contrôle visuel	a) Plaque(s) d'immatriculation manquante(s) ou tellement mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber b) Inscription manquante ou illisible c) Non-conformité avec les papiers du véhicule		X	
2.2 Numéro d'identification (de châssis/de série) du véhicule	Contrôle visuel	a) Numéro manquant ou introuvable b) Numéro incomplet, illisible, manifestement falsifié ou non conforme avec les papiers du véhicule c) Papiers du véhicule illisibles ou imprécisions administratives		X	
			X		

^a On entend par « prescriptions » les prescriptions d'homologation de type à la date de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ainsi que les obligations régissant le montage d'équipements qui ne sont pas d'origine ou la législation nationale dans le pays d'immatriculation.

3. Nuisances pour l'environnement

3.1 Émissions d'échappement

3.1.1 Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé :

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
3.1 Émissions des moteurs à allumage commandé					
3.1.1 Équipement antipollution	Contrôle visuel	a) Équipement antipollution d'origine manquant, modifié ou manifestement défectueux ; b) Fuites susceptibles de fausser la mesure des émissions.		X	
3.1.2 Émissions gazeuses	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ou classes équivalentes :</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement, conformément aux prescriptions¹, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué. La méthode utilisée par défaut pour évaluer les émissions gazeuses doit être celle qui consiste à les mesurer à la sortie du tuyau d'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence et en tenant compte de la législation pertinente applicable à l'homologation de type, les Parties contractantes peuvent autoriser l'utilisation d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions.</p> <p>Pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI, ou de classes équivalentes :</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement, conformément aux prescriptions¹, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué, conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions¹.</p> <p>Les mesures ne s'appliquent pas aux moteurs à deux temps.</p>	a) Soit les émissions gazeuses excèdent les niveaux fixés par le constructeur ; b) Soit, si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO excèdent : <ul style="list-style-type: none"> i) Pour les véhicules dépourvus de système antipollution perfectionné : 4,5 % ou 3,5 %, en fonction de la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions¹ ; ii) Pour les véhicules équipés d'un système antipollution perfectionné : <ul style="list-style-type: none"> - au régime de ralenti : 0,5 % ; - au régime de ralenti accéléré : 0,3 % ; iii) Pour les véhicules des classes d'émission Euro 5 et Euro 6 ou d'une classe équivalente : <ul style="list-style-type: none"> - au régime de ralenti : 0,3 % ; - au régime de ralenti accéléré : 0,2 % ; <p>En fonction de la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions¹ ;</p>		X	X

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
		<p>c) Valeur lambda en dehors de la plage $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur ;</p> <p>d) Données OBD révélant une défaillance importante.</p>		X	
3.2 Émissions des moteurs à allumage par compression					
3.2.1 Équipement antipollution	Contrôle visuel	<p>a) Équipement antipollution d'origine manquant ou manifestement défectueux ;</p> <p>b) Fuites susceptibles de fausser la mesure des émissions.</p>		X	
3.2.2 Opacité Les véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980 sont dispensés de la présente prescription	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ou classes équivalentes :</p> <p>Mesure de l'opacité des gaz d'échappement en accélération (du régime de ralenti au régime de coupure de l'alimentation), boîte de vitesses au point mort et moteur embrayé, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué. La méthode utilisée par défaut pour évaluer les émissions gazeuses doit être celle qui consiste à les mesurer à la sortie du tuyau d'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les Parties contractantes peuvent autoriser l'utilisation d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions.</p> <p>Pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI, ou de classes équivalentes :</p> <p>Mesure de l'opacité des gaz d'échappement en accélération (du régime de ralenti au régime de coupure de l'alimentation), boîte de vitesses au point mort et moteur embrayé, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions¹.</p>	<p>a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les prescriptions¹.</p> <p>L'opacité dépasse le niveau indiqué sur la plaque du constructeur apposée sur le véhicule.</p>		X	

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	<p>Conditionnement préalable du véhicule :</p> <p>1. On peut contrôler les véhicules sans conditionnement préalable, mais après s'être assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p> <p>2. Prescriptions relatives au conditionnement préalable :</p> <p>i) Le moteur doit être chaud, c'est-à-dire que la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit être au moins égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou que la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, en raison de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur peut être établie autrement, par exemple en se basant sur le déclenchement du ventilateur de refroidissement.</p> <p>ii) Le système d'échappement doit être purgé par au moins trois cycles d'accélération au point mort ou par un moyen équivalent.</p>				
	<p>Procédure d'essai :</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération au point mort. Sur les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération au point mort, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement (en moins d'une seconde) mais de façon progressive, afin d'obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p>	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible ou que les prescriptions¹ ne permettent pas d'utiliser des valeurs de référence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹ - Pour les moteurs à turbocompresseur : 3,0 m⁻¹ - En ce qui concerne les véhicules désignés dans les prescriptions¹ ou les véhicules dont la première immatriculation ou mise en circulation est ultérieure à la date indiquée dans les 		X	

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	3. À chaque cycle d'accélération au point mort, le moteur doit atteindre le régime de coupure de l'alimentation ou, sur les voitures à transmission automatique, le régime indiqué par le constructeur ou, s'il n'est pas connu, les deux tiers du régime de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz soit relâchée.	prescriptions : 1,5 m ⁻¹ pour les véhicules des classes d'émission Euro 5 et Euro V ou de classes équivalentes ; 0,7 m ⁻¹ : pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ou de classes équivalentes.			
	On peut s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où l'on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes sur les véhicules des catégories M ₂ , M ₃ , N ₂ et N ₃ .				
	4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans les trois derniers cycles d'accélération au point mort au minimum dépasse la valeur limite. On peut calculer cette moyenne en ne tenant pas compte des valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou l'obtenir par un autre mode de calcul statistique tenant compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les Parties contractantes peuvent limiter le nombre des cycles d'essai.				
	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les Parties contractantes peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge visés dépassent largement les valeurs limites. De même, les Parties contractantes peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge sont sensiblement inférieures aux valeurs limites.				

3.3 Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise si les valeurs limites prescrites ou indiquées par le constructeur sont respectées ou non.

4. Émissions sonores

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
4.1 Système d'insonorisation	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur considère que le niveau de bruit est proche de la limite, auquel cas un essai de mesure du bruit du véhicule à l'arrêt peut être réalisé à l'aide d'un sonomètre).	a) Niveaux de bruit supérieurs à ceux autorisés par les prescriptions ¹ ; b) Un quelconque élément du système d'insonorisation est desserré, endommagé, mal monté ou manquant, ou a manifestement subi des modifications de nature à nuire à l'insonorisation ; c) Risque très sérieusement de tomber.		X	X

5. Autres éléments relatifs à la protection de l'environnement

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
5.1 Fuites de fluides		a) Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de nuire à l'environnement ou de présenter un risque pour la sécurité des autres usagers de la route ; b) Formation continue de gouttes présentant un risque très sérieux.		X	X

6. Suppression des interférences électromagnétiques (recommandée)

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
6.1 Interférence radioélectrique (*) ²	Contrôle visuel	Toute prescription non satisfaite ¹	X		

¹ On entend par « prescriptions » les prescriptions d'homologation de type à la date de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ainsi que les obligations régissant le montage d'équipements qui ne sont pas d'origine, les éventuelles prescriptions de conformité en circulation ou la législation nationale dans le pays d'immatriculation. Les causes de refus sont valables uniquement lorsqu'il a été procédé à un contrôle de conformité.

² (*) désigne les éléments déterminant l'état du véhicule et son aptitude à la circulation, mais qui ne sont pas essentiels lors d'un contrôle périodique.