



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

**Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives
et techniques nécessaires à une mise en œuvre
des contrôles techniques conforme aux prescriptions
techniques énoncées dans les Règles annexées
à l'Accord de 1997***

Révision 1

La présente version révisée de la Résolution sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997 (R.E.6) remplace le document ECE/TRANS/WP.29/1132 et tient compte des amendements adoptés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à sa 181^e session (ECE/TRANS/WP.29/2019/120 et document informel WP.29-182-13).

* Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, conclu à Vienne le 13 novembre 1997.



**Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives
et techniques nécessaires à une mise en œuvre
des contrôles techniques conforme aux prescriptions
techniques énoncées dans les Règles annexées
à l'Accord de 1997**

Table des matières

	<i>Page</i>
Préambule.....	3
I. Argumentation et justification techniques.....	3
II. Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997.....	4
1. Domaine d'application.....	4
2. Dispositions générales	4
3. Exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique.....	4
4. Exigences minimales concernant les compétences, la formation et la certification des inspecteurs	6
5. Organes de surveillance	8
6. Directives concernant les modalités des contrôles techniques routiers initiaux.....	10

Préambule

Le Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4),

Désirant définir des conditions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à roues garantissant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement,

Sachant que l'Accord de 1997, conclu le 13 novembre 1997, prévoit l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque par les Parties contractantes des certificats internationaux de contrôle technique qui sont délivrés à l'issue du contrôle,

Sachant que des dispositions administratives et techniques doivent être prises pour évaluer la conformité des contrôles techniques avec les prescriptions techniques qui sont énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997,

Sachant que les contrôles peuvent se dérouler sur n'importe lequel des territoires des Parties contractantes et dans différents centres techniques situés sur ces territoires,

Sachant que, pour faciliter la mise en œuvre de l'Accord, le Comité d'administration a décidé que les dispositions administratives et techniques nécessaires pour procéder aux contrôles techniques devraient être définies de manière exhaustive dans une Résolution pour ce qui est de leurs caractéristiques essentielles et de leur efficacité,

Sachant que la présente Résolution n'a pas de caractère contraignant pour les Parties contractantes,

Recommande aux Parties contractantes de se reporter à la présente Résolution au moment de déterminer si les modalités de leur contrôle technique sont convenables pour évaluer la conformité aux prescriptions des Règles établies dans le cadre de l'Accord de 1997.

I. Argumentation et justification techniques

1. L'objectif déclaré de l'Accord de 1997 est l'harmonisation des prescriptions techniques des Parties contractantes applicables au contrôle technique des véhicules à roues. L'assurance que l'évaluation de la conformité est fiable et ne varie pas en fonction des arrangements administratifs et techniques utilisés aux fins du processus d'évaluation est un élément fondamental de cet objectif.

2. À sa soixante-dix-septième session, le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/248, par. 61) s'est félicité du débat sur l'importance des contrôles techniques périodiques et de l'Accord de 1997 pour la sécurité routière et la protection de l'environnement et a demandé au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) d'envisager d'adopter des règles harmonisées concernant les équipements d'essai, les compétences, la formation et la certification des inspecteurs, et la supervision des centres d'essai, sur la base des récentes évolutions.

3. À sa 165^e session, le WP.29 a décidé de mettre sur pied un groupe de travail informel du contrôle technique périodique chargé de bien préparer les propositions d'amélioration de l'Accord de Vienne de 1997 et d'aligner cet accord sur les législations nationales des Parties contractantes.

4. À la 168^e session du WP.29, les coprésidents du groupe de travail informel du contrôle technique périodique ont proposé, dans le document informel WP.29-168-05, des solutions pour l'amélioration de l'Accord de 1997. Le WP.29 a appuyé la démarche proposée par le groupe de travail informel, à savoir d'intégrer les obligations et responsabilités générales des Parties contractantes relatives à l'organisation des contrôles techniques périodiques dans le texte de l'Accord de 1997 et d'énoncer dans la Résolution les recommandations détaillées visant à garantir l'objectivité et la qualité des contrôles techniques menés conformément aux méthodes définies dans les Règles.

5. Le WP.29 a confirmé cette approche à sa 169^e session et il a adopté la Résolution à sa 171^e session.
6. L'élaboration de la présente Résolution a pour objectif de définir les dispositions administratives et techniques du contrôle technique périodique et leur préparation en vue d'une utilisation dans un cadre réglementaire.
7. La Résolution est conçue pour permettre l'adoption d'additifs propres à chacune des dispositions administratives et techniques, selon ce qui convient pour l'Accord. D'autres éléments peuvent y figurer en fonction de la nature des dispositions en question.
8. Les modifications ou les ajouts proposés pour chaque additif sont soumis à l'accord du Comité d'administration, selon ce qui convient pour l'Accord.

II. Résolution R.E.6 sur les dispositions administratives et techniques nécessaires à une mise en œuvre des contrôles techniques conforme aux prescriptions techniques énoncées dans les Règles annexées à l'Accord de 1997

1. Domaine d'application

- 1.1 La présente Résolution établit les prescriptions minimales concernant le contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur les routes publiques. Elle décrit en détail les dispositions administratives et techniques qui s'appliquent au contrôle technique périodique.

2. Dispositions générales

- 2.1 La présente Résolution énonce les détails des dispositions administratives et techniques, quelles qu'elles soient, qui sont nécessaires pour élaborer les modalités de contrôle technique pouvant être utilisées pour déterminer la conformité d'un véhicule à roues, pour ce qui est de son aptitude à la circulation, dans le cadre des Règles établies. Ces détails se rapportent aux installations de contrôle technique et aux équipements de contrôle, aux compétences, à la formation et à la certification des inspecteurs, ainsi qu'aux dispositions et aux procédures concernant les organes de surveillance.
- 2.2 Les prescriptions techniques se rapportant à chaque disposition administrative et technique sont énoncées dans un paragraphe distinct de la présente Résolution.
- 2.3 Les prescriptions réglementaires applicables à l'utilisation des dispositions figurent dans l'Accord, ou dans la Règle à laquelle se rapporte la disposition.

3. Exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique

- 3.1 Installations et équipements
 - 3.1.1 Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées dans les Règles est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules à contrôler. Les installations et les équipements comprennent au moins :

- 3.1.2 L'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité ;
- 3.1.3 Une piste suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré ;
- 3.1.4 Pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, d'afficher et d'enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 relative aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux, ou à des normes équivalentes ;
- 3.1.5 Pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3.1.4, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher ;
- Ou
- Un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3.1.4, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques ;
- 3.1.6 Un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde ;
- 3.1.7 Une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques comprenant notamment des manomètres, des raccords et des flexibles ;
- 3.1.8 Un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues¹, tel qu'une plateforme pèse-roue ou une plateforme pèse-essieu) ;
- 3.1.9 Un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes :
- a) Le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal ;
 - b) Le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de son poste ;
 - c) Pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux doivent satisfaire aux exigences techniques suivantes :
 - i) Mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm ;
 - ii) Vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s ;
- 3.1.10 Un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré ;
- 3.1.11 Un analyseur de quatre gaz ;
- 3.1.12 Un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision ;

¹ Définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document [ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html), par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 3.1.13 Un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions relatives au réglage des phares sur les véhicules à moteur, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil) ;
 - 3.1.14 Un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus ;
 - 3.1.15 Un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, tel qu'un outil d'analyse OBD ;
 - 3.1.16 Un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL, selon que de besoin.
Tous les dispositifs susmentionnés peuvent être combinés en un seul dispositif, à condition que cela n'affecte pas la précision de chacun d'entre eux.
- 3.2 Étalonnage des appareils de mesure
- Sauf dispositions contraires dans la législation des Parties contractantes, l'intervalle entre deux étalonnages ne peut dépasser :
- a) 24 mois pour la mesure du poids, de la pression et du niveau sonore ;
 - b) 24 mois pour la mesure des forces ;
 - c) 12 mois pour la mesure des émissions gazeuses.

4. Exigences minimales concernant les compétences, la formation et la certification des inspecteurs

4.1 Compétences

Avant d'autoriser un candidat inspecteur à effectuer des contrôles techniques périodiques, les Parties contractantes ou les autorités compétentes vérifient que cette personne :

- a) Dispose de connaissances certifiées sur les véhicules routiers dans les domaines suivants :
 - i) Mécanique ;
 - ii) Dynamique ;
 - iii) Dynamique des véhicules ;
 - iv) Moteurs à combustion ;
 - v) Matériaux et transformation des matériaux ;
 - vi) Électronique ;
 - vii) Électricité ;
 - viii) Composants électroniques des véhicules ;
 - ix) Applications informatiques ;
- b) Dispose d'au moins trois ans d'expérience attestée, ou d'un niveau équivalent tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés, et d'une formation appropriée dans les domaines indiqués ci-dessus.

4.2 Formation initiale et continue

Les Parties contractantes ou les autorités compétentes n'autorisent les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques qu'après que ceux-ci ont suivi une formation initiale et continue appropriée ou réussi un examen approprié, portant sur des aspects théoriques et pratiques.

La formation initiale et continue ou l'examen approprié porte au moins sur les points suivants :

a) Formation initiale ou examen approprié :

La formation initiale assurée par la Partie contractante ou par un centre de formation agréé par la Partie contractante porte au moins sur les points suivants :

- i) Technique automobile :
 - a. Systèmes de freinage ;
 - b. Systèmes de direction ;
 - c. Champs de vision ;
 - d. Installations et équipements d'éclairage, et composants électroniques ;
 - e. Essieux, roues et pneumatiques ;
 - f. Châssis et carrosserie ;
 - g. Nuisances et émissions ;
 - h. Exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux ;
- ii) Méthodes d'essai ;
- iii) Appréciation des défauts ;
- iv) Exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur homologation ;
- v) Exigences légales applicables concernant le contrôle technique ;
- vi) Dispositions administratives relatives à l'homologation, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules ;
- vii) Applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.

b) Formation continue ou examen approprié :

Les Parties contractantes veillent à ce que, régulièrement, les inspecteurs suivent une formation continue ou réussissent un examen approprié assurés ou établis par la Partie contractante ou par un centre de formation agréé par celle-ci.

Les Parties contractantes veillent à ce que le contenu de la formation continue ou de l'examen approprié permette d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant le point a), i) à vii), ci-dessus.

4.3 Certificat de compétence

Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation.

Le certificat ou document équivalent délivré à un inspecteur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes :

- a) Identité de l'inspecteur (prénom, nom) ;
- b) Catégories des véhicules que l'inspecteur est autorisé à contrôler ;
- c) Nom de l'autorité qui délivre le certificat ;
- d) Date de délivrance.

5. Organes de surveillance

Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'autorisation et la surveillance dans les cas où l'organe de surveillance fait partie de l'autorité compétente.

Les dispositions et procédures concernant les organes de surveillance établis par les Parties contractantes couvrent les exigences minimales suivantes :

5.1 Tâches et activités des organes de surveillance

Les organes de surveillance remplissent au moins les tâches suivantes :

- a) Surveillance des centres de contrôle :
 - i) Vérifier si les exigences minimales concernant les locaux et l'équipement sont respectées ;
 - ii) Vérifier les obligations de l'entité agréée ;
- b) Vérification de la formation et de l'examen des inspecteurs :
 - i) Vérifier la formation initiale des inspecteurs ;
 - ii) Vérifier la formation continue périodique des inspecteurs ;
 - iii) Assurer la formation continue périodique des évaluateurs de l'organe de surveillance ;
 - iv) Mener ou superviser les examens.
- c) Audit :
 - i) Audit préalable du centre de contrôle avant son agrément ;
 - ii) Audit périodique du centre de contrôle ;
 - iii) Audit extraordinaire en cas d'irrégularités ;
 - iv) Audit des centres de formation et d'examen.
- d) Surveillance, au moyen de mesures telles que les suivantes :
 - i) Révérification d'une proportion statistiquement significative de véhicules contrôlés ;
 - ii) Contrôle par pseudo-client (utilisation d'un véhicule défectueux optionnelle) ;
 - iii) Analyse des résultats des contrôles techniques (méthodes statistiques) ;
 - iv) Examen des réclamations ;
 - v) Enquêtes sur les plaintes.
- e) Validation des résultats de mesure des contrôles techniques ;
- f) Proposition de retrait ou de suspension de l'autorisation accordée aux centres de contrôle ou aux inspecteurs :
 - i) Si le centre ou l'inspecteur concerné ne remplit pas des exigences importantes pour l'autorisation ;
 - ii) Si des irrégularités graves sont relevées ;
 - iii) Si les résultats d'audit sont constamment négatifs ;
 - iv) Si le centre ou l'inspecteur concerné perd sa réputation.

5.2 Exigences applicables à l'organe de surveillance

Les exigences applicables au personnel employé par un organe de surveillance couvrent les domaines suivants :

- a) Compétence technique ;
- b) Impartialité ;
- c) Normes de qualification et de formation.

5.3 Contenu des règles et procédures

Chaque Partie contractante ou son autorité compétente établit les règles et procédures pertinentes qui contiennent au moins les éléments suivants :

- a) Exigences concernant l'agrément et la surveillance des centres de contrôle :
 - i) Demande d'autorisation d'exploitation d'un centre de contrôle ;
 - ii) Responsabilités des centres de contrôle ;
 - iii) Visite(s) préalable(s) à l'autorisation, destinée(s) à vérifier que toutes les exigences sont respectées ;
 - iv) Agrément des centres de contrôle ;
 - v) Audit périodique des centres de contrôle ;
 - vi) Vérification périodique de l'observation continue par les centres de contrôle des règles et des procédures applicables ;
 - vii) Vérifications ou audits extraordinaires inopinés des centres de contrôle, sur la base d'observations factuelles ;
 - viii) Analyse des données des contrôles à la recherche de preuves de non-conformité avec les règles et les procédures applicables ;
 - ix) Retrait ou suspension des agréments délivrés aux centres de contrôle.
- b) Inspecteurs des centres de contrôle :
 - i) Exigences à respecter pour devenir un inspecteur certifié ;
 - ii) Formation initiale, formation continue et examens ;
 - iii) Retrait ou suspension de la certification des inspecteurs.
- c) Équipement et locaux :
 - i) Exigences applicables à l'équipement de contrôle ;
 - ii) Exigences applicables aux locaux de contrôle ;
 - iii) Exigences applicables à la signalisation ;
 - iv) Exigences applicables à l'entretien et à l'étalonnage des appareils de contrôle ;
 - v) Exigences applicables aux systèmes informatiques.
- d) Organes de surveillance :
 - i) Pouvoirs des organes de surveillance ;
 - ii) Exigences applicables au personnel des organes de surveillance.

6 Directives concernant les modalités des contrôles techniques routiers initiaux

6.1 Considérations générales

6.1.1 Les contrôles techniques routiers sont une forme d'évaluation des véhicules qui contribue considérablement à garantir leur conformité en service et un élément crucial pour maintenir un niveau élevé d'aptitude à la circulation de ceux-ci tout au long de leur vie.

6.1.2 Afin d'éviter les contraintes et les dépenses administratives inutiles, et d'améliorer l'efficacité des contrôles, les autorités nationales compétentes devraient avoir la possibilité de choisir, en priorité, les véhicules exploités par des entreprises qui ne respectent ni les normes de sécurité routière ni les normes environnementales, alors que les véhicules exploités par des entreprises responsables et soucieuses de la sécurité routière et qui sont correctement entretenus devraient être récompensés par des contrôles moins fréquents. Donner la priorité au contrôle des véhicules en fonction du profil de risque de leurs exploitants serait un bon moyen de contrôler les entreprises à haut risque plus souvent et plus soigneusement.

6.1.3 Ce système d'évaluation des risques devrait permettre de repérer les véhicules exploités par des entreprises qui les entretiennent mal et ne respectent pas les prescriptions d'aptitude à la circulation. Ce système devrait tenir compte des résultats aussi bien des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

6.1.4 Le système d'évaluation des risques devrait prendre en considération les paramètres ci-après pour déterminer le profil de risque de chaque entreprise :

- a) Nombre de défauts ;
- b) Gravité des défauts ;
- c) Nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires ;
- d) Facteur temps.

6.1.5 Les Parties contractantes devraient prendre les dispositions techniques et administratives nécessaires pour mettre en œuvre le système d'évaluation des risques.

6.1.6 Pour attribuer un profil de risque à une entreprise, les Parties contractantes peuvent utiliser les critères figurant à la section 6.6 des présentes directives. Ces renseignements doivent leur servir à contrôler les entreprises présentant un risque élevé, plus soigneusement et plus souvent. Le système d'évaluation des risques doit être administré par les autorités compétentes des Parties contractantes.

6.1.7 Les Parties contractantes peuvent autoriser des contrôles techniques volontaires. Les renseignements obtenus lors de ces contrôles supplémentaires peuvent être pris en considération pour améliorer le profil de risque d'une entreprise.

6.1.8 Le recours à des unités de contrôle mobiles permet de faire gagner du temps et de l'argent aux exploitants grâce à des contrôles plus approfondis directement au bord de la route. Le recours aux centres de contrôle les plus proches et à des installations de contrôle routier spécialement aménagées permet aussi d'effectuer des contrôles plus approfondis.

- 6.1.9 Le personnel chargé d'effectuer les contrôles techniques routiers devrait être suffisamment formé ou qualifié, notamment pour effectuer des contrôles visuels de façon efficace. Les inspecteurs chargés d'effectuer des contrôles approfondis devraient posséder au moins les mêmes compétences et satisfaire aux mêmes exigences que les inspecteurs effectuant des contrôles techniques en vertu de l'Accord de Vienne de 1997. Les Parties contractantes devraient exiger des inspecteurs effectuant des contrôles dans des installations de contrôle routier spécialement aménagées ou utilisant des unités de contrôle mobiles qu'ils satisfassent à ces prescriptions, ou à des prescriptions équivalentes approuvées par l'autorité compétente.
- 6.1.10 Un autre aspect à prendre en considération est que les contrôles techniques routiers doivent être effectués aussi bien sur des véhicules immatriculés dans le pays considéré que sur des véhicules immatriculés à l'étranger. Cela peut créer certains problèmes, notamment en ce qui concerne la disponibilité des données qui peuvent être utilisées pour la sélection des véhicules.
- 6.1.11 Cela signifie que l'inspecteur doit définir la portée de ses contrôles à la lumière de ses connaissances, de son expérience et de la législation applicable.
- 6.1.12 Les présentes directives proposent des idées pour le choix des véhicules et leur contrôle initial, sachant que c'est à l'inspecteur qu'il appartiendra de définir exactement la portée de ses contrôles, compte tenu de l'état réel du véhicule.
- 6.1.13 Le contrôle technique routier initial peut être effectué en même temps que d'autres contrôles, comme le contrôle du tachygraphe ou le contrôle des documents ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) ou des documents ATP (Accord relatif au transport international des denrées périssables).
- 6.1.14 Aux fins des présentes directives, on entend par :
- a) « Exploitant », la personne physique ou morale qui exploite le véhicule en tant que propriétaire ou qui est autorisée à l'exploiter par son propriétaire ;
 - b) « Unité de contrôle mobile », du matériel de contrôle transportable servant à effectuer des contrôles techniques routiers approfondis, sous la conduite d'inspecteurs possédant les compétences nécessaires pour ce faire ;
 - c) « Installation de contrôle routier spécialement aménagée », une zone déterminée réservée à des contrôles techniques initiaux et/ou approfondis, qui peut aussi être équipée d'installations de contrôle permanentes.
- 6.2 Étapes du contrôle technique routier initial
- 6.2.1 Le contrôle technique routier initial se divise en plusieurs étapes, comme suit :
- a) Sélection (sect. 6.3) ;
 - b) Contrôle initial (sect. 6.4) ;
 - c) Résultats et conséquences (sect. 6.5).
- 6.2.2 La sélection consiste à choisir les véhicules circulant sur la route qui doivent être soumis à un contrôle initial compte tenu d'indices visuels ou de renseignements laissant penser que le véhicule présente peut-être des défauts. Les données sur l'évaluation des risques peuvent aussi être prises en considération s'il en existe. La sélection peut être fondée sur l'état général apparent du véhicule, les renseignements disponibles et les résultats de mesures discrètes des émissions d'échappement du véhicule en mouvement grâce à des dispositifs de mesure à distance. Grâce à la télédétection, il est possible de déceler des excès de charge, une pollution manifeste, des fuites de carburant, une surchauffe des freins ou tout autre éventuel défaut du véhicule

- en mouvement, parallèlement à une lecture automatique des plaques d'immatriculation le cas échéant. La sélection peut aussi se faire de façon aléatoire.
- 6.2.3 Le contrôle initial devrait être essentiellement visuel et être éventuellement complété par un contrôle approfondi si l'inspecteur l'estime nécessaire.
- 6.2.4 Le contrôle initial peut déboucher sur une liste des défauts constatés sur le véhicule, défauts qui sont définis dans les Règles de l'ONU annexées à l'Accord de Vienne de 1997 :
- a) Aucun défaut ;
 - b) Défauts mineurs ;
 - c) Défauts graves ;
 - d) Défauts dangereux ;
 - e) Ou toute combinaison des défauts ci-dessus.
- 6.2.5 Quels que soient les défauts constatés, l'inspecteur peut décider qu'il faut procéder à un contrôle plus approfondi ; si tel est le cas, il peut aussi en définir la portée.
- 6.3 Sélection
- 6.3.1 Pour choisir les véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, l'inspecteur peut choisir en priorité les véhicules exploités par les entreprises présentant un profil de risque élevé d'après le système d'évaluation des risques. Les véhicules peuvent aussi être choisis de façon aléatoire ou lorsque l'on suspecte qu'ils présentent un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.
- 6.3.2 Le processus de sélection dépend beaucoup de la disponibilité de données concernant le véhicule, des ressources disponibles et de la possibilité d'arrêter le véhicule au bord de la route.
- 6.3.3 On trouvera ci-après une liste non exhaustive des critères pouvant être utilisés pour la sélection des véhicules :
- a) Évaluation des risques présentés par le véhicule ;
 - b) Évaluation des risques présentés par l'exploitant ;
 - c) État général du véhicule (corrosion, éléments défectueux, etc.) ;
 - d) Tout défaut de géométrie, par exemple un défaut de parallélisme ou un défaut d'assiette. Dans ce dernier cas, l'inspecteur peut tenir compte du fait que certains autobus sont équipés d'un système de baraquage ;
 - e) Mesure directe des émissions de particules en conditions de conduite réelle au moyen de dispositifs de télédétection ;
 - f) Non-fonctionnement de dispositifs lumineux ;
 - g) Émission excessive et visible de fumées d'échappement ;
 - h) Bruits ou vibrations inhabituels ;
 - i) Vitesse inadaptée ;
 - j) Comportement général du conducteur ;
 - k) Comportement général du véhicule ;
 - l) Fuites de liquide apparentes ;
 - m) État général de la sécurité du chargement.

- 6.3.4 Grâce à la télédétection, il est possible de déceler des excès de charge, une pollution manifeste, des fuites de carburant, une surchauffe des freins ou tout autre éventuel défaut du véhicule en mouvement, parallèlement à une lecture automatique des plaques d'immatriculation le cas échéant. La sélection devrait donc être effectuée dans des endroits où les véhicules passent alors qu'ils sont en charge et où l'opacité de leurs gaz d'échappement peut être observée visuellement ou leurs émissions de particules peuvent être analysées par télédétection.
- 6.4 Contrôle technique routier initial
- 6.4.1 Contrôle des documents
- 6.4.1.1 Le contrôle technique routier initial commence par le contrôle des papiers du véhicule.
- 6.4.1.2 S'ils ne sont pas disponibles électroniquement, les papiers exigés du conducteur sont les suivants :
- a) Certificat d'immatriculation en cas de transport international ;
 - b) Compte rendu du dernier contrôle technique périodique (le cas échéant) ;
 - c) Compte rendu du dernier contrôle technique routier (le cas échéant).
- 6.4.1.3 D'autres documents pertinents peuvent aussi être exigés.
- 6.4.1.4 Le compte rendu du contrôle technique routier précédent peut être utilisé pour définir les points à contrôler, conformément au paragraphe 6.4.3.
- 6.4.1.5 Si le certificat d'aptitude à la circulation ou le compte rendu du contrôle technique routier indique que l'un des points figurant dans les Règles de l'ONU a déjà été contrôlé depuis moins de trois mois, l'inspecteur peut décider de ne pas le contrôler, sauf dans le cas d'un défaut manifeste. Par défaut manifeste on peut entendre les critères de sélection initiale définis au paragraphe 6.3.2 des présentes directives.
- 6.4.2 Contrôle visuel de l'état technique du véhicule
- 6.4.2.1 Après avoir examiné les documents définis au paragraphe 6.4.1, l'inspecteur procède au contrôle visuel de l'état technique général du véhicule, principalement de l'extérieur. L'inspecteur peut décider de rentrer dans le véhicule en fonction de ses critères et de la législation nationale applicable en matière de contrôle technique routier.
- 6.4.2.2 Le contrôle visuel devrait être effectué de façon efficace, en ayant présent à l'esprit que l'objectif principal du contrôle technique routier initial est d'évaluer l'état général du véhicule et de décider si ce dernier doit être soumis à un contrôle technique plus approfondi conformément aux Règles.
- 6.4.2.3 L'inspecteur doit effectuer les contrôles prévus dans les Règles de l'ONU. Il doit en outre, si possible, vérifier si les défauts signalés dans le procès-verbal du contrôle technique routier précédent ou le certificat précédent d'aptitude à la circulation ont été corrigés.
- 6.4.2.4 Pendant l'inspection visuelle, il est recommandé que l'inspecteur fasse le tour du véhicule à la recherche de tout défaut susceptible de menacer la sécurité routière et l'environnement, en s'intéressant par exemple aux points suivants :
- a) Identification du véhicule ;
 - b) État général du véhicule (carrosserie, châssis, etc.) ;
 - c) État des pneumatiques et des roues ;
 - d) État des disques et/ou des tambours de frein lorsqu'ils sont visibles derrière les roues ;

- e) Rétroviseurs et autres dispositifs de vision ;
 - f) Avertisseurs ;
 - g) État du pare-brise ;
 - h) Voyants du tableau de bord ;
 - i) Dispositifs d'éclairage et de signalisation ;
 - j) Essuie-glace avant ;
 - k) Protections latérales ;
 - l) Dispositifs de protection antiencastrement arrière ;
 - m) Garde-boue ;
 - n) Roue de secours ;
 - o) Dispositif de remorquage, le cas échéant ;
 - p) Raccords électriques et/ou pneumatiques entre le tracteur et la remorque ;
 - q) Fuites autres que l'eau de condensation du système de climatisation ;
 - r) Bruits ou fuites d'air anormaux ;
 - s) Émissions visibles de fumées ou mesure discrète des gaz d'échappement du véhicule en mouvement ;
 - t) Réservoir de carburant et bouchon ;
 - u) État général de l'intérieur du véhicule – uniquement pour les véhicules des catégories M₂ and M₃ – compte tenu des considérations concernant les conditions dans lesquelles l'inspecteur peut entrer dans le véhicule énoncées au paragraphe 6.4.2.1 ci-dessus.
- 6.4.2.5 Le contrôle de l'extérieur du véhicule est effectué de façon visuelle par l'inspecteur, dans la position debout, et le véhicule reposant sur le sol. Pour le contrôle de l'intérieur du véhicule, l'inspecteur s'intéresse tout particulièrement au siège du conducteur et à ses alentours mais il peut aussi entrer dans le véhicule dans les conditions indiquées ci-dessus.
- 6.4.2.6 Les critères à appliquer sont ceux définis dans les Règles de l'ONU.
- 6.4.3 Contrôle technique routier par toute méthode considérée comme satisfaisante
- 6.4.3.1 Le contrôle initial est principalement visuel mais l'inspecteur peut décider de contrôler un point en utilisant la méthode qui lui semble appropriée. Il peut par exemple consulter des renseignements OBD, s'ils sont disponibles et s'il y a accès, ou encore recourir à des instruments comme un thermomètre infrarouge pour contrôler la température des freins, une bascule pour mesurer la masse du véhicule, un opacimètre portatif pour analyser les gaz d'échappement, ou encore des dispositifs d'accès aux renseignements OBD.
- 6.4.3.2 Les essais doivent être effectués en utilisant les techniques et le matériel disponibles, sans démontage d'aucune partie du véhicule. Ils peuvent aussi consister à vérifier si les éléments et les pièces du véhicule sont conformes aux prescriptions en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui étaient en vigueur au moment de l'homologation ou, le cas échéant, au moment de la mise en conformité.
- 6.4.3.3 Si la conception du véhicule ne permet pas d'appliquer les méthodes d'essai prescrites dans les Règles, les essais doivent être effectués conformément aux méthodes recommandées acceptées par les autorités compétentes.
- 6.4.3.4 L'inspecteur peut aussi exiger que tout défaut soit rectifié sur le champ.

- 6.4.4 Arrimage du chargement
- 6.4.4.1 L'inspecteur peut procéder à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule pour s'assurer qu'il est conforme à la réglementation nationale.
- 6.5 Résultats
- 6.5.1 Les résultats du contrôle initial font état des défauts relevés, tels qu'ils sont définis dans les Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997, comme suit :
- a) Aucun défaut ;
 - b) Défauts mineurs ;
 - c) Défauts graves ;
 - d) Défauts dangereux ;
 - e) Ou toute combinaison des défauts ci-dessus.
- 6.5.2 Quels que soient les défauts constatés, l'inspecteur peut décider qu'il convient de procéder à un contrôle plus approfondi ; si tel est le cas, il peut aussi en définir la portée.
- 6.5.3 Sur la base des résultats du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule doit être soumis à un contrôle plus approfondi, qui peut être justifié par exemple dans les cas ci-dessous :
- a) Si le véhicule est considéré comme manifestement polluant à cause d'émissions visiblement excessives de fumées ou des résultats donnés par la télédétection ;
 - b) Si le véhicule présente un risque éventuel de défaut de freinage, décelé visuellement ou à l'aide d'un thermomètre ;
 - c) Si l'état général du véhicule ou la présence de défauts mineurs laissent penser que d'autres défauts pourraient être décelés ;
 - d) Si des défauts graves ou dangereux ont déjà été constatés.
- 6.5.4 Par exemple, il peut apparaître manifeste que le véhicule est en surcharge ou que son chargement a bougé.
- 6.5.5 Un défaut d'immatriculation peut entraîner le déclenchement de la procédure relative aux véhicules volés. Cela n'empêche pas que le véhicule puisse être soumis à un contrôle plus approfondi sur la base d'autres critères ou pour d'autres raisons.
- 6.6 Éléments du système d'évaluation des risques
- 6.6.1 Le système d'évaluation des risques permet de faire une sélection ciblée des véhicules exploités par des entreprises connues pour ne pas bien entretenir leur flotte et ne pas respecter les prescriptions concernant l'aptitude à la circulation. Ce système doit tenir compte à la fois des résultats des contrôles techniques périodiques et des résultats des contrôles techniques routiers.
- 6.6.2 Le système d'évaluation des risques doit tenir compte des paramètres ci-après pour déterminer le profil de risque d'une entreprise :
- a) Nombre de défauts ;
 - b) Gravité des défauts constatés ;
 - c) Nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires ;
 - d) Facteur temps.

- 6.6.3 Les défauts sont pondérés en fonction de leur gravité, au moyen des facteurs suivants :
- Défauts dangereux = 40 ;
 - Défauts graves = 10 ;
 - Défauts mineurs = 1.
- 6.6.4 L'évolution de la situation d'une entreprise (ou d'un véhicule) est évaluée en appliquant aux résultats des contrôles (défauts) anciens un facteur de pondération moins élevé qu'aux résultats récents, au moyen des facteurs suivants :
- Année 1 = 12 derniers mois = facteur 3 ;
 - Année 2 = 13-24 mois = facteur 2 ;
 - Année 3 = 25-36 mois = facteur 1.
- Ces facteurs sont uniquement utilisés pour l'évaluation globale des risques.
- 6.6.5 L'évaluation des risques se calcule à l'aide des formules suivantes :
- Évaluation globale des risques :

$$RR = [(D Y1 \times 3) + (D Y2 \times 2) + (D Y3 \times 1)] / [\#C Y1 + \#C Y2 + \#C Y3]$$
 Où :
 RR = résultat de l'évaluation globale des risques
 D Yi = total des défauts pour les années 1, 2 et 3
 $D Y1 = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (MiD \times 1)$ pendant l'année 1
 #... = nombre de ...
 DD = défauts dangereux
 MaD = défauts graves
 MiD = défauts mineurs
 C = contrôles (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) au cours des années 1, 2 et 3 ;
 - Évaluation annuelle des risques :

$$AR = [(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (MiD \times 1)] / \#C$$
 Où :
 AR = résultat de l'évaluation annuelle des risques
 #... = nombre de...
 L'évaluation annuelle des risques est utilisée pour mesurer l'évolution du profil de risque des entreprises au fil des années.
- 6.6.6 La classification des entreprises (ou des véhicules) en fonction de leur profil général de risque s'effectue comme suit :
- <30 % : risque faible ;
 - 30-80 % : risque moyen ;
 - >80 % : risque élevé.