



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.29/791  
16 mai 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS et  
FRANÇAIS

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES APPLICABLES  
AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À ROUES  
ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DES CONTRÔLES

PROJET D'ADDITIF 1 - RÈGLE No 1 : PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES  
AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À ROUES  
EN CE QUI CONCERNE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration de l'Accord à sa première session, suite à la recommandation du WP.29 à sa cent-vingt-troisième session. Il a été établi sur la base du document ECE/RCTE/CONF./5/FINAL, tel qu'il a été modifié (TRANS/WP.29/776, par. 134).

PROJET DE RÈGLE No 1

**PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE  
DES VÉHICULES A ROUES EN CE QUI CONCERNE  
LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

**1. DOMAINE D'APPLICATION**

- 1.1 Aux fins de l'article 1 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 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. DEFINITIONS**

Aux fins du présent Règle, on entend :

- 2.1 par "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 par "certificat international de contrôle technique", un certificat concernant la première immatriculation après construction et le contrôle technique périodique des véhicules à roues en application des dispositions de l'article premier et de l'appendice 2 du présent Accord;
- 2.3 par "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, une fois les vérifications prescrites effectuées, que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions du présent Règle;
- 2.4 par "véhicules à roues", les véhicules à moteur des catégories M2, M3, N2 et N3 visées par la Résolution d'ensemble R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2), utilisés dans le transport international et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg, à l'exception de ceux qui sont utilisés pour le transport des voyageurs et ne comportent pas plus de huit places outre celle du conducteur;
- 2.5 par "vérification", la preuve du respect des prescriptions énoncées dans l'annexe au présent Règle, établie par des essais et des contrôles faisant appel aux techniques et équipements actuellement disponibles et sans démonter ou enlever un élément quelconque du véhicule;
- 2.6 par "Accord de Genève de 1958", l'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, établi à Genève le 20 mars 1958, et comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995;

- 2.7 par "Règlement de la CEE", un règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958.

### 3. PERIODICITE DES CONTROLES TECHNIQUES

Catégories de véhicules	Intervalles de contrôle maximaux
Véhicules automobiles pour le transport des voyageurs M2 au-dessus de 3 500 kg et M3	Un an après la première immatriculation et ensuite chaque année
Véhicules automobiles pour le transport des marchandises N2 et N3	

### 4. CONTROLE 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 la présente annexe devra être confirmée par le certificat international de contrôle technique.

### 5. PRESCRIPTIONS DE CONTROLE

Le contrôle doit porter sur :

- 5.1 L'identification du véhicule
- 5.2 Les émissions d'échappement
- 5.3 Le bruit
- 5.4 D'autres éléments relatifs à la protection de l'environnement, énumérés au paragraphe 5 de l'annexe ci-après.

### 6. NOMS ET ADRESSES

Les Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règle communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies des renseignements de base sur les administrations chargées de la supervision des essais de contrôle et de la délivrance du Certificat international de contrôle technique.

---

**Annexe**  
**PRESCRIPTIONS MINIMALES DE CONTROLE**

**1. DOMAINE D'APPLICATION**

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

**2. IDENTIFICATION DU VEHICULE**

ELEMENTS	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Plaques d'immatriculation	- plaque(s) manquante(s) ou si mal fixées qu'elles risquent de se détacher - inscription manquante - illisible
Numéro d'identification (de série) du véhicule	- manquant, introuvable - incomplet, illisible

**3. NUISANCES POUR L'ENVIRONNEMENT****3.1 EMISSIONS D'ECHAPPEMENT**

## 3.1.1 Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé

EMISSIONS D'ECHAPPEMENT		
ELEMENTS		PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Système d'échappement, y compris le système d'épuration des gaz d'échappement, le cas échéant		- non étanche, corrosion excessive - manquant - incomplet - endommagé
Concentration en CO au régime de ralenti	Emissions d'échappement non limitées par un système perfectionné	- supérieure à la valeur limite spécifiée par le constructeur au régime de ralenti spécifié, ou si celle-ci n'est pas disponible, ou si une Partie contractante décide de ne pas utiliser la valeur de référence : - supérieure à 4,5 % (en volume) 1/, ou selon les prescriptions nationales; - supérieure à 3,5 % (en volume) 2/, ou selon les prescriptions nationales
	Emissions d'échappement limitées par un système perfectionné	- supérieure à la valeur limite spécifiée par le constructeur au régime de ralenti spécifié ou, si celle-ci n'est pas disponible, supérieure à 0,5 % (en volume) 2/ - supérieure à 0,3 % (en volume) à un régime de ralenti accéléré (au moins 2 000 min <sup>-1</sup> ) - à haut régime de ralenti, lambda en dehors de la fourchette 1 " 0,03 ou non conforme aux préconisations du constructeur

- 1/ Véhicules immatriculés ou mis en service pour la première fois avant le 1er octobre 1986.  
2/ Véhicules immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1er octobre 1986.

3.1.2 Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression

EMISSIONS D'ECHAPPEMENT	
ELEMENTS	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Systeme d'échappement, y compris le système d'épuration des gaz d'échappement, le cas échéant	- non étanche, corrosion excessive - manquant - incomplet - endommagé
Coefficient d'absorption de fumée (conformément au Règlement No 24 de la CEE) <u>1/</u> <u>2/</u>	- supérieur à la valeur limite indiquée par le constructeur sur la marque d'homologation de type, ou s'il n'est pas donné de valeur de référence, ou si une Partie contractante décide de ne pas retenir la valeur de référence indiquée : - supérieur à 2,5 m <sup>-1</sup> pour les moteurs diesel atmosphériques; - supérieur à 3,0 m <sup>-1</sup> pour les moteurs à turbocompresseur

- 1/ Les véhicules immatriculés ou mis en service pour la première fois avant le 1er janvier 1980 ne sont pas soumis à ces prescriptions.  
2/ Des méthodes de mesure équivalentes sont autorisées.

4. BRUIT

BRUIT	
ELEMENTS	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Systeme d'insonorisation	- manquant (en partie ou complètement) ou sérieusement défectueux

**5. AUTRES ELEMENTS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

AUTRES ELEMENTS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	
ELEMENTS	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Réservoirs et conduites	- non étanches
Moteur et transmission	- non étanche
Système de freinage hydraulique	- non étanche
Direction assistée	- non étanche
Accessoires hydrauliques supplémentaires	- non étanches
Batterie	- non étanche
Système de climatisation et de réfrigération	- fuite du fluide caloporteur

---