



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

125^e session

Genève, 27-31 mars 2023

Point 15 b) de l'ordre du jour provisoire

Contrôle technique périodique**Proposition de nouvelle Règle (Accord de 1997)****Communication de l'expert du groupe de travail informel du contrôle
technique périodique (PTI)***

Le texte ci-après a été établi par l'expert du groupe de travail informel du contrôle technique périodique (groupe PTI). Il est fondé sur le document informel GRSG-124-11, qui a été distribué à la 124^e session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

« Règle n° 5

Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des systèmes automatiques d'appel d'urgence

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Champ d'application	3
2. Définitions.....	3
3. Périodicité des contrôles techniques.....	4
4. Contrôle technique	4
5. Méthodes de contrôle	4
6. Principaux motifs de refus et évaluation des défauts	4
7. Noms et adresses	5
Annexe	
Prescriptions minimales de contrôle.....	6

1. Champ 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 aux prescriptions de sécurité.
- 1.2 Les véhicules à roues (tels qu'ils sont définis au paragraphe 3) relevant du Règlement ONU n° 144 utilisés dans le transport international doivent satisfaire aux prescriptions énoncées ci-après.
- 1.3 Les Parties contractantes peuvent décider d'étendre le champ d'application du paragraphe 1.2 aux véhicules utilisés dans le transport intérieur.

2. Définitions

Aux fins de la présente Règle, on entend par :

- 2.1 « *Système automatique d'appel d'urgence (AECS)* », le système ainsi nommé tel que défini dans le Règlement ONU n° 144.
- 2.2 « *Accord* », l'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 en 1997.
- 2.3 « *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 de l'Accord.
- 2.4 « *TLD* », un témoin lumineux de défaillance.
- 2.5 « *Contrôle technique périodique* », une procédure administrative uniforme périodique par laquelle les centres de contrôle technique agréés chargés de procéder aux essais de contrôle attestent, après avoir effectué les vérifications requises, que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions de la présente Règle.
- 2.6 « *Homologation de type* », une procédure administrative par laquelle les autorités d'homologation d'une Partie contractante attestent, après avoir effectué les vérifications requises, qu'un type de véhicule, d'équipement ou de pièce présenté par un constructeur ou fabricant satisfait aux prescriptions du Règlement ONU considéré. Le constructeur ou le fabricant certifie ensuite que chaque véhicule, équipement ou pièce qu'il met sur le marché a été fabriqué à l'identique du produit homologué.
- 2.7 « *Règlement ONU* » un Règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958.
- 2.8 « *Vérification* », la recherche de la preuve du respect des prescriptions énoncées dans l'annexe à la présente Règle, établie par des essais et des contrôles faisant appel aux techniques et équipements actuellement disponibles, sans que des outils soient utilisés pour démonter ou enlever un élément quelconque du véhicule.
- 2.9 « *Véhicules à roues* », les véhicules automobiles des catégories M₁ et N₁ visés par la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (RE.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, telle que modifiée) qui sont utilisés dans le transport international et équipés d'un système automatique d'appel d'urgence.
- 2.10 « *Accord de Genève de 1958* », l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues et aux équipements et 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, conclu à Genève le 20 mars 1958 et comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995.

3. Périodicité des contrôles techniques

<i>Catégories de véhicules</i>	<i>Intervalles de contrôle maximaux</i>
Véhicules automobiles de transport de personnes : M ₁	Quatre ans après la date de la première immatriculation (ou de la première mise en circulation, si l'immatriculation n'est pas obligatoire), puis tous les deux ans
Véhicules de transport de marchandises : N ₁	

4. Contrôle technique

Les véhicules visés par les présentes dispositions doivent faire l'objet d'un contrôle technique périodique conformément aux dispositions de l'annexe ci-après.

Après la vérification, le certificat international de contrôle technique doit confirmer la conformité avec, au minimum, les dispositions de la présente annexe.

5. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle indiquée dans l'annexe constitue la prescription minimale. Lorsque la méthode de contrôle est qualifiée de « visuelle », cela signifie que la personne chargée du contrôle, en plus d'inspecter visuellement les éléments, peut également s'appuyer, dans la mesure du possible, sur les caractéristiques techniques du véhicule et, lorsque les données nécessaires sont disponibles, sur une interface électronique.

6. Principaux motifs de refus et évaluation des défauts

On trouvera également en annexe des recommandations concernant les principaux motifs de refus et l'évaluation des défauts. Les trois critères d'évaluation des défauts sont définis comme suit :

- 6.1 Les « *défauts mineurs* » (DMi) s'entendent de défauts techniques sans grande incidence sur la sécurité du véhicule et d'autres défauts de conformité mineurs. Le véhicule n'a pas à faire l'objet d'une contre-visite puisque l'on peut logiquement s'attendre à ce que les défauts détectés soient réparés sans tarder.
- 6.2 Les « *défauts majeurs* » (DMA) s'entendent de défauts susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule ou de mettre les autres usagers de la route en danger et d'autres défauts de conformité plus graves. Le véhicule n'est alors pas autorisé à circuler sur le réseau routier tant que les défauts détectés n'ont pas été réparés. Il peut toutefois être conduit jusqu'à un atelier pour réparation, puis jusqu'à un lieu désigné à des fins de contrôle de la réparation.
- 6.3 Les « *défauts dangereux* » (DD) s'entendent de défauts qui entraînent un risque direct et immédiat pour la sécurité routière tel que le véhicule ne doive en aucun cas être utilisé sur le réseau routier.
- 6.4 Un véhicule présentant des défauts qui relèvent de plusieurs des catégories définies ci-dessus doit être classé dans la catégorie correspondant au défaut le plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défauts de la même catégorie peut être classé dans la catégorie correspondant à des défauts plus graves si l'effet combiné des défauts détectés rend le véhicule plus dangereux.

7. 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 autorités administratives chargées de la supervision des essais de contrôle et de la délivrance du certificat international de contrôle technique.

Annexe

Prescriptions minimales de contrôle

Le contrôle d'un système automatique d'appel d'urgence (s'il est installé conformément aux prescriptions¹) doit porter au minimum sur les éléments énumérés ci-après.

<i>Obligation</i>		<i>Recommandation</i>	
Élément	Méthode de contrôle	Principaux motifs de refus	Évaluation des défauts
			DMi DMA DD
1. Montage et configuration	Contrôle visuel	a) Le système ou l'un quelconque des composants est manquant	X
2. État	Contrôle visuel	b) Le système ou des composants est (sont) endommagé(s)	X
		c) Le témoin de défaillance de l'AECS indique une défaillance du système, de quelque nature que ce soit	X
		d) Les composants audio ne sont pas connectés	X
		e) Le système indique une défaillance par l'intermédiaire de l'interface électronique du véhicule	X
		f) Les composants audio ne sont pas connectés	X

».

¹ Les « prescriptions » sont définies par les prescriptions d'homologation de type requises au moment de la première immatriculation ou de la première mise en circulation ainsi que par les obligations de mise en conformité ou la réglementation nationale.