



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2004/47
8 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Cent trente-troisième session, 22-25 juin 2004,
points 6.3 et B.3.3 de l'ordre du jour)

ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES APPLICABLES
AUX CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES DES VÉHICULES À ROUES
ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DES CONTRÔLES

PROPOSITION D'AMENDEMENTS À LA PROPOSITION DE PROJET D'ADDITIF 2
– RÈGLE N° 2: PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES AUX CONTRÔLES
TECHNIQUES PÉRIODIQUES DES VÉHICULES À ROUES EN CE QUI CONCERNE
LEUR APTITUDE À LA CIRCULATION

Communication du représentant de l'Allemagne

Note: Le texte reproduit ci-après, qui a été établi par le représentant de l'Allemagne, regroupe toutes les modifications et tous les ajouts considérés comme nécessaires par la délégation de l'Allemagne. Le présent document renvoie au document TRANS/WP.29/2003/16, dont il constitue une révision complète. Il est fondé sur le texte du document sans cote n° 5 distribué lors de la cent trente-deuxième session (TRANS/WP.29/992, par. 61). On trouvera en annexe la justification des modifications et des ajouts ainsi que des recommandations relatives à la mise en œuvre de l'Accord de 1997.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaire. Son utilisation à d'autres fins n'engage que la responsabilité de l'utilisateur. Des documents sont aussi disponibles via Internet à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

A. INTRODUCTION

Le texte de la proposition présentée dans le présent document, qui tient compte des commentaires faits lors de consultations avec tous les membres du CITA, a été adopté par le Bureau permanent du CITA. Cependant, le CITA a considéré qu'il importait de prendre note des points suivants:

a) Il n'a pas été possible de faire en sorte que la proposition de Règle n° 2 concorde totalement avec la Directive 96/96/CE de l'Union européenne. Cette directive n'est elle-même pas totalement homogène tant pour ce qui est de sa numérotation que des éléments à contrôler selon la catégorie de véhicules. En outre, pour certains éléments à contrôler, elle n'est pas suffisamment détaillée ou ne couvre pas certains points normalement jugés essentiels.

b) Tout examen des prescriptions applicables aux contrôles périodiques fait apparaître des divergences entre les prescriptions nationales en vigueur des organismes ou pays représentés. Des éléments qu'il est obligatoire de contrôler dans certains pays ne le sont pas dans d'autres. Il n'est pas de la compétence de la plupart des membres du CITA d'élargir ou de rétrécir le champ d'application de leurs prescriptions nationales ou, même si, à titre privé, ils ne partagent pas la position de leur pays, de souscrire nommément à une recommandation de modification. Dans le projet établi par le CITA, cette difficulté a été surmontée en rendant facultatif le contrôle de ces éléments. Sans un tel compromis, les discussions n'auraient pu être menées à leur terme.

c) Même lorsque l'unanimité se fait sur la nécessité de contrôler un élément donné, il existe parfois des différences entre les prescriptions nationales touchant leur montage, les normes applicables aux véhicules en circulation, ou le degré de contrôle des modifications apportées à des véhicules «en circulation». Il n'est pas non plus de la compétence du CITA d'obtenir un accord en cas de larges divergences. Par contre, la solution retenue consiste à établir un rapport entre certaines prescriptions ou causes de refus et les «règlements» ou «la non-conformité avec les règlements». Par «règlements» on entend les prescriptions nationales ou internationales en vigueur énoncées dans la législation interne des pays.

Si ces deux «solutions» ont permis d'établir un projet de règle n° 2 probablement acceptable pour le libre déplacement des véhicules, elles entraîneront des difficultés si la règle proposée doit servir de base à la pleine reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle. Si l'on veut parvenir à une pleine reconnaissance mutuelle, le WP.29 ou tout autre organe composé de représentants des organismes nationaux pertinents des États signataires devra décider au cas par cas s'il convient d'abandonner ou de rendre obligatoires les contrôles facultatifs et déterminer les normes de contrôle à appliquer.

Le CITA reste à la disposition du WP.29 pour continuer d'apporter éventuellement son concours à la mise en valeur de l'Accord de Vienne de 1997 et des règles qui y sont annexées.

* * *

B. PROPOSITION

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 sécurité;
- 1.2 Les véhicules à roues, tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.4, utilisés dans le transport international doivent satisfaire aux prescriptions énoncées ci-dessus;
- 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:

- 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 de l'Accord (voir par. 2.1 ci-dessus);
- 2.3 Par «contrôle technique périodique», une procédure administrative uniforme 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 de la présente Règle;
- 2.4 Par «véhicules à roues», les véhicules automobiles des catégories M2, M3, N2 et N3 et les remorques des catégories 03 et 04 visées par la Résolution d'ensemble R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, tel qu'amendé), 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 de la présente Règle, établie par des essais et des contrôles faisant appel aux techniques et équipements actuellement disponibles et sans utiliser d'outils pour 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 au 16 octobre 1995;

2.7 Par «Règlement de la CEE», un règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958;

2.8 Par «réparation ou modification inappropriée», une réparation ou modification préjudiciable à la sécurité routière du véhicule.

3. PÉRIODICITÉ DES CONTRÔLES TECHNIQUES

Catégories de véhicules	Intervalles de contrôle maximaux
Véhicules affectés au transport de personnes: M2 au-dessus de 3 500 kg et M3 Véhicules affectés au transport de marchandises: N2 et N3 Remorques: 03 et 04	Un an après la première immatriculation (ou si l'immatriculation du véhicule n'est pas requise, date de la première mise en service) et ensuite chaque année

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 la présente annexe devra être confirmée par le Certificat international de contrôle technique.

5. PRESCRIPTIONS DE CONTRÔLE

Le contrôle doit porter au moins sur les éléments ci-après, à condition qu'ils se rapportent à l'équipement ~~obligatoire~~ du véhicule soumis au contrôle technique ~~dans l'État considéré qui applique les dispositions de l'Accord~~:

5.1 Identification du véhicule;

5.2 Équipement de freinage;

5.3 Direction;

5.4 Visibilité;

5.5 Équipement d'éclairage et éléments du système électrique;

~~5.6 Antiparasitage;~~

5.76 Essieux, roues, pneumatiques et suspension;

5.87 Châssis et ses accessoires;

5.98 Autres équipements;

5.9 Compatibilité avec la protection de l'environnement (ici: compatibilité électromagnétique)

5.10 Contrôles supplémentaires imposés aux véhicules affectés au transport commercial de personnes.

6. NOMS ET ADRESSES

Les Parties contractantes à l'Accord appliquant la présente 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 des Certificats internationaux de contrôle technique.

Annexe**PRESCRIPTIONS DE CONTRÔLE MINIMALES**

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

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
0. GÉNÉRALITÉS		
0.1 S'applique à tous les éléments/pièces des véhicules	Les méthodes indiquées devraient être appliquées mais peuvent être remplacées ou complétées par d'autres méthodes dans les pays où des contrôles sont déjà en vigueur, à condition que ces dernières soient aussi efficaces.	<i>a)</i> Non conforme aux règlements; ² <i>b)</i> Réparation ou modification inappropriée; <i>c)</i> Montage de pièces non adaptées.
1. IDENTIFICATION DU VÉHICULE¹		
1.1 Plaques d'immatriculation (si les règlements l'exigent) ²	Contrôle visuel	<i>a)</i> Plaque(s) d'immatriculation manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber; <i>b)</i> Inscription manquante ou illisible; <i>c)</i> Non-conformité avec les papiers du véhicule.
1.2 Numéro d'identification (de série) du véhicule	Contrôle visuel	<i>a)</i> Numéro manquant ou introuvable; <i>b)</i> Numéro incomplet ou illisible; <i>c)</i> Non-conformité avec les papiers du véhicule.
2. ÉQUIPEMENT DE FREINAGE		
2.1 État mécanique et fonctionnement		
2.1.1 Axe de la pédale du frein de service	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système à servofrein doivent être inspectés moteur arrêté.	<i>a)</i> Axe de pédale trop serré; <i>b)</i> Usure du palier; <i>c)</i> Usure ou jeu excessif. <i>d)</i> Réparation ou modification inappropriée.

¹ Le contrôle de ces éléments peut être omis, s'il a été effectué **récemment et par le même inspecteur** pendant le contrôle périodique prévu au titre d'une autre règle annexée au présent Accord (par exemple, Règle n° 1).

² Par «règlements **ou méthodes**», on entend les prescriptions nationales ou internationales pertinentes énoncées dans la législation interne.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
2.1.2 État de la pédale et jeu du dispositif d'actionnement des freins	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système à servofrein doivent être inspectés moteur arrêté.	<ul style="list-style-type: none"> a) Garde excessive ou insuffisante; b) Mauvais retour de la commande de freinage; c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse. d) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.3 Source/réservoir d'énergie Pompe à dépression ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérifier le temps mis pour que la pression ou la dépression parvienne à la valeur de fonctionnement sûre et le fonctionnement du dispositif d'alarme, de la valve de protection multicircuit et de la soupape de surpression.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pression/dépression insuffisante pour permettre au moins deux freinages avec assistance après déclenchement du dispositif d'alarme (ou indication d'une valeur insuffisante par la jauge); b) Le temps mis pour établir la pression/la dépression jusqu'à une valeur de fonctionnement sûre ne correspond pas aux règlements²; c) La valve de protection multicircuit ou la soupape de surpression ne fonctionne pas; d) Fuite d'air causant une chute de pression sensible ou fuites d'air audibles; e) Dégâts externes susceptibles de compromettre le fonctionnement du système de freinage.
2.1.4 Dispositif d'alarme, jauge ou indicateur de pression/de dépression	Vérification du fonctionnement.	Fonctionnement défectueux de la jauge ou de l'indicateur.
2.1.5 Robinet de freinage à commande manuelle	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Commande fissurée, endommagée ou très usée; b) Fonctionnement défectueux du robinet; c) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé; d) Raccords mal fixés ou fuites; e) Mauvais fonctionnement; f) Réparation ou modification inappropriée.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
2.1.6 Frein de stationnement, levier de commande et dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Verrouillage insuffisant; b) Usure excessive de l'axe du levier ou du dispositif de verrouillage; c) Course excessive du levier (réglage incorrect); d) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.7 Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupapes d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive; b) Fuite d'huile excessive du compresseur; c) Robinet mal fixé ou mal monté; d) Perte ou fuite de liquide hydraulique.
2.1.8 Tête d'accouplement pour freins de remorque	Débrancher les raccords de freinage entre le tracteur et la remorque.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux; b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté; c) Fuite excessive.
2.1.9 Réservoir de pression	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé; b) Purgeur hors d'usage; c) Citerne mal fixée ou mal montée. d) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.10 Servofrein et maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Servofrein défectueux ou inefficace; b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche; c) Maître-cylindre mal fixé; d) Niveau de liquide de frein insuffisant; e) Bouchon du réservoir de maître-cylindre manquant; f) Témoin de niveau de liquide de frein allumé ou défectueux; g) Fonctionnement défectueux du dispositif d'alarme du témoin de niveau de liquide de frein.
2.1.11 Conduites de frein rigides	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque de défaillance ou de rupture; b) Conduites ou raccords non étanches; c) Conduites endommagées ou très corrodées; d) Conduites mal placées;

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		e) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.12 Flexibles de frein	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque de défaillance ou de rupture; b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts; c) Flexibles ou raccords non étanches; d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression; e) Flexibles poreux; f) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.13 Garnitures et plaquettes de frein	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Garniture ou plaquette très usée; b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).
2.1.14 Tambours et disques de frein	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tambour ou disque trop usé, trop rayé, fissuré, mal fixé ou cassé; b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.); c) Flasque mal fixé.
2.1.15 Câbles, tringles et tirants de frein	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Câble endommagé ou noué; b) Élément trop usé ou corrodé; c) Câble, tringle ou articulation mal fixé; d) Gaine de câble défectueuse; e) Éléments du système de freinage ne se déplaçant pas librement; f) Jeu anormal de la tringlerie indiquant un mauvais réglage ou une usure excessive; g) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.16 Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Cylindre fissuré ou endommagé; b) Cylindre non étanche; c) Cylindre mal fixé ou mal monté; d) Cylindre trop corrodé; e) Course excessive ou insuffisante du piston ou du diaphragme; f) Cache-poussière manquant ou très endommagé; g) Réparation ou modification inappropriée.
2.1.17 Répartiteur de freinage	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> a) Raccord défectueux; b) Raccord mal réglé; c) Répartiteur grippé ou hors d'usage;

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		<i>d)</i> Absence de répartiteur; <i>e)</i> Réparation ou modification inappropriée; <i>f)</i> Plaque signalétique manquante; <i>g)</i> Indications illisibles ou non conformes aux règlements ² .
2.1.18 Dispositifs de rattrapage automatique du jeu et indicateurs	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Dispositif endommagé, grippé, présentant un jeu anormal ou une usure excessive, ou mal réglé; <i>b)</i> Dispositif défectueux; <i>c)</i> Dispositif mal installé.
2.1.19 Ralentisseur (le cas échéant)	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Raccords mal fixés ou mal montés; <i>b)</i> Ralentisseur visiblement défectueux.
2.1.20 Actionnement automatique des freins de remorque	Débrancher les raccords de freinage entre le tracteur et la remorque.	Les freins de remorque ne se serrent pas automatiquement lorsque les raccords de freinage sont débranchés.
2.1.21 Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Autres dispositifs du système (par exemple, pompe antigel, dessiccateur) ayant subi des dommages externes ou fortement corrodés, au point de compromettre le bon fonctionnement du système de freinage; <i>b)</i> Fuite d'air ou d'antigel. Tout composant mal fixé ou mal monté.
2.1.22 Raccords de contrôle (le cas échéant)	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Manquants; <i>b)</i> Endommagés, inutilisables ou non étanches.
2.2 Fonctionnement et efficacité du freinage de service		
2.2.1 Fonctionnement	Lors d'un essai sur route et/ou lors d'un essai statique au freinomètre, actionner les freins progressivement jusqu'au maximum.	<i>a)</i> Force de freinage insuffisante sur une ou plusieurs roues; <i>b)</i> Force de freinage sur une roue inférieure [à 70 %] de la force maximum enregistrée sur l'autre roue d'un même essieu. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule; <i>c)</i> Absence de progressivité de la force de freinage (broutage); <i>d)</i> Freinage tardif de l'une des roues; <i>e)</i> Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
2.2.2 Efficacité	Contrôle statique à l'aide d'un freinomètre ou, s'il n'est pas possible d'en utiliser un pour des raisons techniques, essai sur route au moyen d'un décéléromètre éventuellement enregistreur. Pour les véhicules de transport de marchandises, le fonctionnement du système de freinage en charge devrait être évalué lors d'un essai véhicule chargé, par extrapolation ou toute autre méthode acceptable.	Impossible d'obtenir le chiffre minimum indiqué ci-après: Catégories M2 et M3 – 50 % ³ ; Catégories N2 et N3 – 43 % ⁴ ; Catégories O3 et O4 – 40 % ⁵ .
2.3 Fonctionnement et efficacité du système de freinage de secours (si système séparé)		
2.3.1 Fonctionnement	Si le système de freinage de secours est distinct du système de freinage de service, recourir à la méthode indiquée au 2.2.1.	a) Frein hors d'usage d'un côté; b) Force de freinage d'une roue inférieure à 70 % de la force maximum enregistrée sur l'autre roue d'un même essieu. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule; c) Absence de progressivité de la force de freinage (broutage).
2.3.2 Efficacité	Si le système de freinage de secours est distinct du système de freinage de service, recourir à la méthode indiquée au 2.2.2.	Force de freinage inférieure à 50 % ⁶ de l'efficacité du frein de service définie au 2.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, dans le cas de semi-remorques, à la somme des charges par essieu autorisées.
2.4 Fonctionnement et efficacité du système de freinage de stationnement		
2.4.1 Fonctionnement	Actionner le frein lors d'un essai sur route (mesure à l'aide d'un décéléromètre) et/ou effectuer un contrôle statique au moyen d'un freinomètre.	Frein hors d'usage d'un côté ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.

³ 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou d'un type homologué avant le 1^{er} octobre 1991.

⁴ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou après l'entrée en vigueur du Règlement CEE-ONU n° 13, série 06 d'amendements, la plus récente de ces deux dates étant retenue.

⁵ 43 % pour les semi-remorques et les remorques à timon immatriculées après 1988 ou après l'entrée en vigueur du Règlement CEE-ONU n° 13, série 06 d'amendements, la plus récente de ces deux dates étant retenue.

⁶ 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N2 et N3.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
2.4.2 Efficacité	Contrôle statique à l'aide d'un freinomètre ou lors d'un essai sur route au moyen d'un décéléromètre éventuellement enregistreur ou le véhicule étant placé sur une pente dont la déclivité est connue. Les véhicules de transport de marchandises devraient si possible être chargés.	Impossible d'obtenir pour tous les véhicules au moins un taux de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale combinée autorisée, le chiffre le plus élevé étant retenu.
2.5 Fonctionnement du ralentisseur	Contrôle visuel et, si possible, contrôle du fonctionnement du système.	a) Absence de progressivité (ne s'applique pas au frein d'échappement); b) Système hors d'usage.
2.6 Système antiblocage	Contrôle visuel du dispositif d'alarme.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alarme; b) Le dispositif d'alarme indique que le système est défectueux.
3. DIRECTION		
3.1 État mécanique		
3.1.1 État du mécanisme de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule étant décollées du sol, tourner le volant de butée à butée. Contrôler visuellement le fonctionnement du mécanisme de direction.	a) Point dur dans le mécanisme; b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées; c) Usure excessive de l'axe de secteur; d) Flottement excessif de l'axe de secteur; e) Fuite.
3.1.2 Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, tourner le volant de direction alternativement vers la droite et vers la gauche ou utiliser un détecteur de jeu du volant spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Boîtier de direction mal fixé; b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis; c) Boulons de fixation manquants ou fêlés; Boîtier de direction fêlé.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
3.1.3 État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, faire tourner le volant alternativement vers la droite et vers la gauche ou utiliser un détecteur de jeu du volant spécialement adapté. Contrôler visuellement les organes de la timonerie afin de détecter toute trace d'usure ou toute fêlure et en vérifier la sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes; b) Usure excessive des articulations; c) Fêlure ou déformation d'un élément; d) Éléments de blocage manquants; e) Élément faussé (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction); f) Réparation ou modification inappropriée; f) Cache-poussière manquant ou abîmé.
3.1.4 Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol et le moteur étant en marche, tourner le volant de direction de butée à butée. Contrôler visuellement le mouvement des différents organes de la timonerie.	<ul style="list-style-type: none"> a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis; b) Butée de direction hors d'usage.
3.1.5 Servodirection	Examiner le système pour s'assurer qu'il ne fuit pas et vérifier le niveau dans le réservoir de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues du véhicule reposant sur le sol et moteur en marche, contrôler que le système de servodirection fonctionne.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fuite de liquide; b) Niveau de liquide insuffisant; c) Mécanisme hors d'usage; d) Mécanisme fêlé ou dangereux; e) Élément faussé ou frottement de celui-ci contre une autre pièce; f) Réparation ou modification inappropriée; f) Câbles/flexibles endommagés ou très corrodés.
3.2 Volant de direction et colonne de direction		
3.2.1 État du volant de direction	Les roues du véhicule reposant sur le sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôler le jeu visuellement.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu entre le volant de direction et la colonne de direction; b) Moyeu du volant dépourvu de dispositif d'arrêt; c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, du cercle ou des branches du volant.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
3.2.2 Colonne de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôler visuellement le jeu et l'état des raccords souples et des joints universels.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu excessif du centre du volant vers le haut ou vers le bas; b) Jeu radial excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne; c) Raccords souples défectueux; d) Fixation défectueuse.
3.3 Jeu du volant de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues du véhicule reposant sur le sol, le moteur tournant pour les véhicules équipés d'une servodirection et les roues étant droites, tourner légèrement le volant de direction alternativement vers la droite et vers la gauche aussi loin que possible sans faire bouger les roues. Contrôle visuel du jeu.	Jeu excessif au volant de direction (par exemple, si le mouvement d'un point de la jante du volant excède un cinquième du diamètre du volant de direction ou n'est pas conforme aux règlements ²).
3.4 Parallélisme (X) ⁷	Vérifier le parallélisme des roues directrices avec l'appareillage approprié.	Parallélisme non conforme aux données fournies par le constructeur ou aux règlements ² .
3.5 Sellette de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou au moyen d'un détecteur de jeu du volant spécialement adapté.	<ul style="list-style-type: none"> a) Élément endommagé ou fêlé; b) Jeu excessif; c) Fixation défectueuse.
4. VISIBILITÉ		
4.1 Champ de vision	<i>Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.</i>	Obstruction (notamment à cause d'un film réfléchissant ou teinté) du champ de vision du conducteur à l'avant ou sur les côtés.
4.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Verre ou panneau transparent (si autorisé) fêlé ou décoloré; b) Verre ou panneau transparent ne satisfaisant pas aux prescriptions des règlements²; c) Verre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
4.3 Rétroviseurs et autres accessoires permettant de voir les abords du véhicule	<i>Contrôle visuel.</i>	<ul style="list-style-type: none"> a) Rétroviseur manquant ou installé de façon non conforme aux règlements²; b) Rétroviseur n'offrant pas une bonne visibilité vers l'arrière;

⁷ «(X)» 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, **sauf les éléments obligatoires.**

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		c) Rétroviseur endommagé, desserré ou mal fixé.
4.4 Essuie-glace	<u>Contrôle visuel et essai de fonctionnement.</u>	a) Essuie-glace hors d'usage; b) Balai manquant ou visiblement défectueux.
4.5 Lave-glace	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fonctionnement défectueux.
4.6 Système de désembuage (X) ⁷ (si obligatoire) ³	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Système hors d'usage ou visiblement défectueux.
5. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
5.1 Projecteurs		
5.1.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Ampoule défectueuse; b) Glace défectueuse; c) Feu non conforme aux règlements ² ; d) Feu mal fixé; e) Présence sur la glace ou l'ampoule de produits réduisant l'intensité lumineuse ou modifiant la couleur.
5.1.2 Réglage	Mesurer l'orientation horizontale et verticale de chaque projecteur, aussi bien en feux de croisement qu'en feux de route, au moyen d'un régloscope.	Orientation d'un projecteur hors des limites définies dans les règlements ² .
5.1.3 Allumage	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Nombre de projecteurs allumés simultanément non conforme aux règlements ² ; b) Commande défectueuse.
5.1.4 Conformité avec les règlements ² (X) ⁷	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements ² .
5.1.5 Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoires) (X) ^{7,2}	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Dispositif hors d'usage; b) Dispositif manuel impossible à commander depuis le siège du conducteur.
5.1.6 Lave-projecteur (si obligatoire) (X) ^{7,2}	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Lave-projecteur hors d'usage.
5.2 Feux de position avant et arrière (latéraux) et, feux de position latéraux, feux d'encombrement et feux de circulation de jour		
5.2.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Ampoule défectueuse; b) Glace défectueuse; c) Feu mal fixé.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
5.2.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux prescriptions des règlements ² ; <i>b)</i> Présence sur la glace ou l'ampoule de produits réduisant l'intensité lumineuse ou modifiant la couleur; <i>c)</i> Allumage non conforme aux règlements ² .
5.3 Feux stop		
5.3.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
5.3.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux règlements ² ; <i>b)</i> Allumage non conforme aux règlements ² .
5.4 Feux indicateurs de direction et feux de détresse		
5.4.1 État et fonctionnement	<u>Contrôle visuel et essai de fonctionnement.</u>	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
5.4.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux règlements ² .
5.4.3 Allumage	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Allumage non conforme aux règlements ² .
5.4.4 Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fréquence de clignotement non conforme aux règlements ² .
5.5 Feux de brouillard avant et arrière		
5.5.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé; <i>d)</i> Feu de brouillard avant mal réglé.
5.5.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements ² ; <i>b)</i> Fonctionnement du système non conforme aux règlements ² .
5.6 Feux de recul (X) ⁷		
5.6.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
5.6.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements ² ; b) Fonctionnement du système non conforme aux règlements ² .
5.7 Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
5.7.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Feu projetant de la lumière vers l'arrière; b) Ampoule défectueuse; c) Feu mal fixé.
5.7.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fonctionnement du système non conforme aux règlements ² .
5.8 Dispositifs rétroréfléchissants, catadioptres latéraux et plaques de signalisation arrière; plaques et marquages conformément aux Règlements n^{os} 69, 70 et 104		
5.8.1 État	Contrôle visuel.	a) Dispositif rétroréfléchissant défectueux ou endommagé; b) Dispositif/ plaque mal fixé.
5.8.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel.	Non conforme aux règlements ² .
5.9 Témoins		
5.9.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Hors d'usage.
5.9.2 Conformité avec les règlements ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Non conforme aux règlements ² .
5.10 Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou la semi-remorque	Contrôle visuel: si possible examen de la continuité électrique entre les véhicules. Dans le cas de raccords ISO, s'assurer que les contacts correspondent aux bonnes fonctions².	a) Éléments fixes mal fixés; b) Défaut d'isolation; c) Mauvais fonctionnement des raccords électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
5.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris du compartiment moteur le cas échéant.	a) Câblage dangereux ou pas assez sûr; b) Défaut d'isolation.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
5.12 Feux facultatifs (X) ^{7,2,8}	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<p>a) Feu non conforme aux règlements²;</p> <p>b) Fonctionnement d'un feu non conforme aux règlements²;</p> <p>c) Intensité totale (y compris les projecteurs) non conforme aux règlements²;</p> <p>d) Feu mal fixé.</p>
5.13 Accumulateurs	Contrôle visuel.	<p>a) Non sûrs;</p> <p>b) Fuites;</p> <p>c) Coupe-circuit défectueux (si obligatoire);</p> <p>d) Fusible défectueux (si obligatoire).</p>
6. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES ET SUSPENSION		
6.1 Essieux		
6.1.1 Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé, pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<p>a) Essieu fêlé, cassé ou déformé;</p> <p>b) Essieu mal fixé au véhicule;</p> <p>c) Réparation ou modification inappropriée.</p>
6.1.2 Fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes. Appliquer une force latérale ou verticale sur chaque roue et noter le jeu entre l'essieu et la fusée.	<p>a) Fusée fêlée ou cassée;</p> <p>b) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues;</p> <p>c) Jeu excessif entre la fusée et l'essieu;</p> <p>d) Jeu de la fusée dans l'essieu.</p>

⁸ Au sens du présent Règlement, on entend par «feu non obligatoire»:

- tous les feux définis comme facultatifs dans les instructions harmonisées de montage (par exemple, le Règlement n° 48);
- les feux autres que ceux mentionnés dans les instructions harmonisées de montage qui peuvent être utilisés dans le pays considéré ou qui sont obligatoires sur certains véhicules.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
6.1.3 Roulements de roue	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes. Balancer la roue ou appliquer une force latérale à chaque roue et noter le jeu de la roue de bas en haut par rapport à la fusée.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jeu excessif d'un roulement de roue; b) Roulement de roue trop serré ou grippé.
6.2 Roues et pneumatiques		
6.2.1 Moyeux de roue	Contrôle visuel.	Écrou ou goujon de roue manquant ou desserré.
6.2.2 Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fêlure ou défaut de soudage; b) Fixation incorrecte des frettes de jante; c) Roue passablement voilée; d) Dimensions ou type de roue non conformes aux règlements².
6.2.3 Pneumatiques	Contrôle visuel de la totalité du pneumatique, soit en faisant tourner la roue décollée du sol, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, soit en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<ul style="list-style-type: none"> a) Dimensions, capacité de charge ou indice de vitesse non conformes aux règlements²; b) Pneumatiques de dimensions différentes montés sur le même essieu ou sur des roues jumelées; c) Pneumatiques de structure différente (radiale ou diagonale) montés sur le même essieu; d) Pneumatique sérieusement endommagé ou entaillé; e) Profondeur des sculptures non conforme aux règlements²; f) Frottement d'un pneumatique contre d'autres éléments; g) Pneumatiques retaillés non conformes aux règlements².
6.3 Suspension		
6.3.1 Ressorts	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvaise fixation des ressorts au châssis ou à l'essieu; b) Élément de ressort endommagé ou fendu.

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
6.3.2 Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou au moyen d'un équipement spécial s'il existe.	a) Mauvaise fixation des amortisseurs au châssis ou à l'essieu; b) Amortisseur endommagé.
6.3.3 Tubes de poussée, tirants, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise fixation d'un élément au châssis ou à l'essieu; b) Élément endommagé, fendu ou très corrodé; e) Réparation ou modification inappropriée.
6.3.4 Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et il est recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	a) Jeu excessif du pivot de fusée et/ou des bagues ou encore des articulations de suspension; b) Cache-poussière manquant ou très abîmé.
6.3.5 Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système hors d'usage; b) Élément endommagé, modifié ou détérioré au point de compromettre le fonctionnement du système.
7. CHÂSSIS ET PIÈCES DE FIXATION AU CHÂSSIS		
7.1 Châssis ou cadre et pièces de fixation		
<u>7.1.1 État général</u>	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse; b) Mauvaise fixation d'une plaque de renfort ou d'une attache; c) Corrosion excessive affectant la rigidité du montage.
7.1.2 Tubulures d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou fuite du système d'échappement; b) Entrée de gaz d'échappement dans la cabine ou l'habitacle du véhicule.
7.1.3 Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites; b) Fuite de carburant ou encore absence ou défaut d'étanchéité du bouchon de réservoir; c) Conduites endommagées ou frottant contre un autre élément; d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt de carburant (si obligatoire);

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		e) Risque d'incendie dû: <ul style="list-style-type: none"> - À une fuite de carburant - À une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement - À l'état du compartiment moteur; f) Système GPL/GNC non conforme aux règlements ² .
7.1.4 Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures; b) Dispositif manifestement non conforme aux règlements ² .
7.1.5 Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support fêlé ou mal fixé; b) Mauvaise fixation de la roue de secours.
7.1.6 Mécanismes d'attelage et de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du fonctionnement correct, en accordant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou emploi d'un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fêlé; b) Usure excessive d'un élément; c) Attelage défectueux; d) Dispositif de sécurité manquant ou ne fonctionnant pas correctement; e) Indicateur hors d'usage; f) Réparation ou modification inappropriée.
7.1.7 Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons desserrés ou manquants; b) Usure excessive de roulements de l'arbre de transmission; c) Usure excessive des joints universels; d) Flexibles détériorés; e) Arbre de transmission endommagé ou faussé; f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée; g) Cache-poussière manquant ou très abîmé.
7.1.8 Fixations du moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, desserrées ou fêlées.
7.2 Cabine du conducteur et carrosserie		
7.2.1 État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des lésions corporelles; b) Montant mal fixé;

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		<p>c) Entrée de vapeurs de moteur ou de gaz d'échappement dans la cabine;</p> <p>d) Réparation ou modification inappropriée.</p>
7.2.2 Montage	Contrôle visuel au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Carrosserie ou cabine du conducteur mal fixée;</p> <p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis;</p> <p>c) Fixation de la carrosserie/de la cabine sur le châssis ou sur les traverses insuffisante ou manquante;</p> <p>d) Corrosion excessive aux points d'ancrage sur les caisses autoporteuses.</p>
7.2.3 Portières et serrures de portière	Contrôle visuel.	<p>a) Portière n'ouvrant ou ne fermant pas correctement;</p> <p>b) Portière susceptible de s'ouvrir inopinément ou portière ne pouvant rester fermée;</p> <p>c) Portière, charnière, serrure ou gâche mal fixée ou détériorée.</p>
7.2.4 Plancher	<i>Contrôle visuel au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.</i>	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
7.2.5 Siège du conducteur	Contrôle visuel.	<p>a) Siège mal fixé ou ayant une structure défectueuse;</p> <p>b) Mécanisme de réglage défectueux.</p>
7.2.6 Autres sièges	Contrôle visuel.	<p>a) Sièges en mauvais état ou mal fixés;</p> <p>b) Montage des sièges non conforme aux règlements².</p>
7.2.7 Commandes de conduite	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<p>a) Commande nécessaire au bon fonctionnement du véhicule défectueuse;</p> <p>b) Commande nécessaire au bon fonctionnement du véhicule ne remplissant pas la fonction pour laquelle elle a été conçue.</p>
7.2.8 Marchepied de la cabine	Contrôle visuel.	<p>a) Marchepied ou anneau – marchepied mal fixé;</p> <p>b) Marchepied ou anneau –marchepied dans un état susceptible de provoquer des lésions corporelles.</p>
7.2.9 Autres aménagements et équipements intérieurs ou extérieurs	Contrôle visuel.	<p>a) Fixation défectueuse d'autres aménagements ou équipements;</p> <p>b) Autres aménagements ou équipements non conformes aux règlements²;</p>

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		c) Fuite d'équipements hydrauliques.
7.2.10 Passages de roue (ailes) et jupes antiprojection	Contrôle visuel.	a) Ailes manquantes, mal fixées ou gravement corrodées; b) Espace libre insuffisant entre le passage de roue et la roue; c) Non conforme aux règlements ² .
8. AUTRES ÉLÉMENTS		
8.1 Ceintures de sécurité		
8.1.1 Sécurité du montage	Contrôle visuel.	Point d'ancrage gravement détérioré.
8.1.2 État	Contrôle visuel et essai de fonctionnement. Essai de fonctionnement en cas d'anomalies	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non installée; b) Ceinture de sécurité endommagée; c) Ceinture de sécurité non conforme aux règlements ² ; d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement; e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
8.2 Extincteur (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant; b) Non conforme aux règlements ² .
8.3 Serrures et dispositif antivol (X) ⁷	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Dispositif antivol hors d'usage.
8.4 Triangle de présignalisation (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet; b) Non conforme aux règlements ² .
8.5 Trousse de premiers secours (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux règlements ² .
8.6 Cales de roues (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état.
8.7 Avertisseur sonore	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Avertisseur hors d'usage; b) Commande mal fixée; c) Non conforme aux règlements ² .
8.8 Compteur de vitesse	Contrôle visuel ou essai de fonctionnement pendant l'essai sur route.	a) Non installé conformément aux règlements ² ; b) Hors d'usage; c) Dépourvu d'éclairage.
8.9 Tachygraphe	Contrôle visuel.	a) Tachygraphe non installé conformément aux règlements ² ; b) Hors d'usage;

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
		<ul style="list-style-type: none"> c) Scellés défectueux ou manquants; d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée; e) Altération ou manipulation évidente.
8.10 Dispositif limiteur de vitesse	Contrôle visuel et essai de fonctionnement si l'équipement est disponible.	<ul style="list-style-type: none"> a) Non installé conformément aux règlements²; b) Hors d'usage; c) Vitesse fixée incorrecte (en cas de vérification); d) Scellés défectueux ou manquants; e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.
9. COMPATIBILITÉ AVEC LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT		
9.1 Gaz d'échappement	Rubrique vacante , Voir Règle n° 1, Annexe, par. 3.1	
9.2 Bruit	Rubrique vacante , Voir Règle n° 1, Annexe, par. 4	
9.3 Autres éléments relatifs à la protection de l'environnement	Voir Règle n° 1, Annexe, par. 5	
9.4 Compatibilité électromagnétique		
Parasitage	Contrôle visuel.	Non-respect d'une prescription des règlements ² .
10. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN		
10.1 Portes		
10.1.1 Portes d'entrée et de sortie	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fonctionnement défectueux; b) Mauvais état; c) Commande d'ouverture d'urgence défectueuse; d) Commande à distance des portes ou dispositifs d'alarme défectueux; e) Non conformes aux règlements².
10.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> a) Fonctionnement défectueux, notamment des dispositifs de sécurité (par exemple dispositif de réouverture automatique); b) Panneaux signalant les issues de secours manquants ou illisibles; c) Marteau brise-vitre manquant; d) Non conformes aux règlements².

Élément	Méthode de contrôle ²	Principales causes de refus
10.2 Système de désembuage et de dégivrage (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux; b) Émanations de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine ou l'habitacle; c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).
10.3 Système de ventilation et de chauffage (X) ⁷ (si obligatoire) ²	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Émanations de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine ou l'habitacle.
10.4 Sièges		
10.4.1 Sièges pour voyageurs (y compris ceux des accompagnateurs)	Contrôle visuel.	a) Sièges en mauvais état ou mal fixés; b) Strapontins (si autorisés) ne se repliant pas automatiquement; c) Non conformes aux règlements ² .
10.4.2 Siège du conducteur (prescription supplémentaire)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux défectueux, tels que pare-soleil ou écran antiéblouissement; b) Protection du conducteur insuffisante ou non conforme aux règlements ² .
10.5 Dispositifs d'éclairage et d'indication de parcours (X) ⁷	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux règlements ² .
10.6 Couloirs et emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Plancher mal fixé; b) Barres ou poignées de maintien défectueuses; c) Non conformes aux règlements ² .
10.7 Escaliers et marches	Contrôle visuel.	a) Mauvais état; b) Non conformes aux règlements ² .
10.8 Système de communication avec les voyageurs (X) ⁷	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Signal défectueux; b) Signal de demande d'arrêt ou signal d'avertissement du chauffeur défectueux.
10.9 Inscriptions (X) ⁷	Contrôle visuel.	Inscription manquante, erronée ou illisible.
10.10 Dispositions relatives au transport des enfants (X) ⁷		
10.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux règlements ² pour ce type de transport.
10.10.2 Signalisation et équipements spéciaux requis par les règlements ²	Contrôle visuel.	Signalisation ou équipements spéciaux manquants ou non conformes aux règlements ² .

Élément	Méthode de contrôle²	Principales causes de refus
10.11 Équipements spéciaux (X)⁷		
10.11.1 Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Installation non conforme aux règlements ² ; <i>b)</i> Installation défectueuse en rendant l'emploi dangereux.
10.11.2 Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux règlements ² .

JUSTIFICATION

Les parties supprimées (qui apparaissent biffées dans le présent document) et les parties ajoutées (qui apparaissent en **caractères gras**) se justifient comme suit:

- **B, 3.**
Les autobus dont la masse maximale admissible peut atteindre 3 500 kg sont eux aussi appelés à traverser des frontières et devraient donc être visés.
- **B, 5.6 à 5.9**
Ces paragraphes ont été renumérotés conformément au système de numérotation de l'annexe.
- **Annexe**
* **«0.1»**

L'élément «0.1» regroupe les principales méthodes utilisées et raisons de refus applicables à tous les éléments, afin d'éviter de les répéter pour chaque élément.

D'une manière générale, les méthodes sont appliquées de façon à avoir l'effet d'un contrôle équivalent; d'autres méthodes sont autorisées à condition que le pays concerné les considère comme telles.

Le montage de pièces non conformes aux règlements (par exemple déflecteurs, roues ou autres) est une cause majeure de refus.

* **Notes de bas de page**

¹ Selon l'expert de l'Allemagne, le véhicule peut être dispensé de moyen d'identification supplémentaire uniquement dans le cas où le contrôle conformément à la Règle n° 2 suit immédiatement le contrôle conformément à la Règle n° 1.

² À propos des prescriptions énoncées sous 0.1, cette note définit les principales conditions régissant l'exécution des contrôles et leur reconnaissance mutuelle.

* **1.**

Pour des raisons de présentation, la numérotation reprend à partir de «Identification du véhicule» (dans un souci de conformité avec le numéro «5. Prescriptions relatives au contrôle»).

* **2.1.3**

Les conditions prépondérantes et les conditions ordinaires devraient être incluses dans ce paragraphe.

* **2.1.10, 2.1.11, 2.1.12, 2.1.15, 2.1.16 et 2.1.17**

Note: Les méthodes décrites nécessitent la présence de deux personnes: une pour actionner le système de freinage et l'autre pour effectuer le contrôle (voir aussi la proposition de modification de l'annexe, élément «0.1»).

* **3.4**

Selon l'expert de l'Allemagne, aucun «matériel approprié» ne permet de vérifier le parallélisme des roues des poids lourds lors des contrôles techniques périodiques, comme cela se fait pour les voitures particulières. Dans ces conditions, la seule façon de vérifier le parallélisme des roues des poids lourds est d'examiner l'usure des pneumatiques.

* **Note 7**

Complément nécessaire.

* **5.1.4, 5.1.5 et 5.1.6**

Ces contrôles sont obligatoires pour le matériel à utiliser.

* **5.2 et 5.8**

Complément nécessaire.

* **5.10**

Compte tenu de la part croissante du transport combiné dans les mouvements internationaux de marchandises, la compatibilité des raccords ISO est de plus en plus importante et devrait donc être prise en considération dans les contrôles techniques périodiques.

* **5.12 et note 8**

La note de bas de page 8 contient une définition des «feux non obligatoires».

* **6.1.1 et 6.1.2**

Un complément doit être ajouté aux «principales causes de refus», étant donné que les fissures relevées sur un essieu annoncent généralement une rupture et doivent donc être considérées comme des défauts.

* **8.1.2**

Compte tenu de ce qui s'est passé en Allemagne, l'expert de ce pays estime que lorsque certains défauts sont constatés (par exemple mauvais état général des ceintures de sécurité) un essai de fonctionnement suffit. De plus, le contrôle des ceintures dans un autocar risquerait de prendre beaucoup de temps.

* **8.2, 8.4, 8.5 et 8.6**

Ils précisent qu'un contrôle doit avoir lieu si un règlement l'exige.

* **9.1 à 9.4**

Modification du libellé et renvoi à la Règle n° 1.

* **10.1.1**

En vertu des règlements internationaux en vigueur (par exemple EG-RL 2001/85, Règlement n° 36 de la CEE), les portes d'entrée et de sortie des véhicules affectés au transport de personnes commandées à distance doivent être équipées de dispositifs de réouverture automatique des portes. Les points à contrôler sont le bon fonctionnement de ces dispositifs et les forces à partir desquelles ils se déclenchent.

* **10.2 et 10.3**

Ces paragraphes précisent qu'il faut procéder à un contrôle si les règlements l'exigent.

NOTES ET RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DE 1997

Les notes ci-dessous renvoient à l'Accord de 1997, au «certificat international de contrôle» défini à l'annexe dudit Accord, à la Règle n° 1 de l'Accord et au présent projet de Règle n° 2.

On trouvera ci-dessous les réflexions que nous proposent les experts de l'Allemagne.

- Il faut clairement indiquer qu'une fois que la Règle n° 2 complétant l'Accord de 1997 sera entrée en vigueur, les contrôles périodiques effectués en vertu dudit Accord devront toujours comprendre les vérifications prescrites par la Règle n° 1 et par la Règle n° 2.

Cependant, si des contrôles partiels effectués tantôt en vertu de la Règle n° 1 et tantôt en vertu de la Règle n° 2 sont effectués à des moments différents, il conviendra de s'entendre sur la façon de définir chacun des contrôles dans le certificat prescrit par l'annexe 2 de l'Accord.

De façon générale, nous estimons que les contrôles prescrits par la Règle n° 1 et ceux prescrits par la Règle n° 2 devraient être effectués les uns à la suite des autres par un centre de contrôle agréé par l'autorité compétente nationale. En fait, le certificat international de contrôle a été établi uniquement sur la base d'un «contrôle régulier».

- Conformément à l'Accord, les États membres reconnaissent mutuellement le certificat international de contrôle. Dans ces conditions, la question se pose de savoir si les futurs États membres seront tenus de délivrer un certificat international de contrôle en plus du rapport national de contrôle – au moins pour les véhicules participant au trafic international.

La reconnaissance mutuelle des contrôles devrait être alignée sur la procédure actuellement en vigueur dans la Communauté européenne, à savoir que les véhicules immatriculés dans un certain pays ne pourraient être contrôlés que dans le pays en question par les centres de contrôle agréés par l'État de ce pays. On trouvera une justification de cet état de choses dans l'introduction au présent document, sous la lettre c.

À cet égard, l'Allemagne ne peut souscrire à la proposition présentée par la délégation de la Finlande lors de la cent trentième session (TRANS/WP.29/2003/50).

- Les difficultés que pose l'uniformisation des contrôles techniques, qui sont énumérées par le CITA à l'alinéa c du paragraphe 2, ne pourront être surmontées à moyen terme. L'Allemagne ne voit aucun inconvénient à ce que l'Accord soit appliqué lorsque les méthodes de contrôle et/ou les raisons d'un refus décrites dans l'annexe sous la note 2 ne sont pas appliquées et/ou contestées pour une raison ou pour une autre, à condition qu'ils ne compromettent pas gravement la sécurité routière.

Sans vouloir remettre en cause le bien-fondé de l'Accord de 1997, les présentes propositions, qui respectent les particularités des réglementations nationales des États membres, constituent un fondement solide pour l'application et l'extension dudit Accord.
