



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****173^e session**

Genève, 14-17 novembre 2017

Points 7.4 et 23 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) :**Établissement de nouvelles Règles annexées
à l'Accord de 1997****Proposition de nouvelle Règle de l'ONU [n° 3] relative
au contrôle technique périodique des véhicules à moteur
alimentés au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz
naturel liquéfié (GNL)****Communication du groupe de travail informel du contrôle technique
périodique***

Le texte reproduit ci-après a été établi par les experts du groupe de travail informel du contrôle technique périodique. Il est fondé sur les prescriptions de contrôle minimales applicables aux véhicules alimentés au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel comprimé (GNC) établies par la Fédération de Russie et le Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) (voir le document informel WP-165-06). Le projet a été élaboré conformément au mandat du groupe de travail informel du contrôle technique périodique approuvé par le WP.29 à sa 166^e session. Il s'appuie sur le document ECE/TRANS/WP.29/2017/93 et les modifications proposées dans le document informel WP.29-172-18, et a pour but de mettre en conformité les dispositions des normes nationales et internationales avec les plus récents Règlements annexés à l'Accord de 1958. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pourra décider de le soumettre au Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4) pour examen et mise aux voix à sa session de novembre 2017.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Règle n° [3]**relative au contrôle technique périodique des véhicules
à moteur alimentés au gaz naturel comprimé (GNC)
et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en ce qui concerne
leur aptitude à la circulation**

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. Prescriptions relatives au contrôle.....	4
6. Méthodes de contrôle	4
7. Principaux motifs de refus et évaluation des défauts	4
8. Noms et adresses	5
 Annexe	
1. Prescriptions minimales de contrôle.....	6

1. Champ 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 routière des véhicules à moteur alimentés au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) ;
- 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-après lorsqu'ils sont équipés de moteurs alimentés au GPL ou au GNC, conformément aux Règlements ONU n^{os} 67, 110, 115 ou 143 ;
- 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 1 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 M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃ visées par la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.4, tel qu'amendé), utilisés dans le transport international ~~[et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg, à l'exception des véhicules utilisés pour le transport des voyageurs et ne comportant pas plus de huit places outre celle du conducteur]~~ ;
- 2.5 Par « *Vérification* », 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 aux équipements actuellement disponibles, 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 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, fait à Genève le 20 mars 1958, et comprenant les amendements entrés en vigueur au 16 octobre 1995 ;
- 2.7 Par « *Règlement* », 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

<i>Catégories de véhicules</i>	<i>Intervalles de contrôle maximaux</i>
Véhicules de transport de personnes : M ₁ , à l'exception des taxis et des ambulances	Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis tous les deux ans.
Véhicules de transport de marchandises : N ₁ [Taxis et ambulances]	Un an après la première immatriculation (ou, si l'immatriculation du véhicule n'est pas requise, date de la première mise en service), puis chaque année.
Véhicules de transport de personnes : M ₂ au-dessus de 3 500 kg et M ₃	
Véhicules de transport de marchandises : N ₂ et N ₃	

4. Contrôle technique

Les véhicules visés par les présentes dispositions doivent se soumettre à un contrôle technique selon les dispositions de l'annexe 1 ci-après et conformément aux prescriptions de contrôle définies au titre des Règles 1 et 2 annexées à l'Accord de 1997.

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 relatives au contrôle

Le contrôle doit porter au moins sur les éléments ci-après, à condition qu'ils soient installés dans le véhicule.

6. Méthodes de contrôle

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

7. Principaux motifs de refus et évaluation des défauts

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

- 7.1 Les « *défauts mineurs* » (DMi) correspondent à des défauts techniques sans grande incidence sur la sécurité du véhicule et à d'autres défauts de non-conformité mineurs. Le véhicule n'a pas à faire l'objet d'une contre-visite puisqu'on peut logiquement s'attendre à ce que les défauts détectés soient réparés sans tarder.
- 7.2 Les « *défauts majeurs* » (DMa) correspondent à des défauts susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule et/ou de mettre les autres usagers de la route en danger et à d'autres défauts de non-conformité plus importants. Le véhicule n'est alors pas autorisé à circuler sur la route si les défauts détectés

n'ont pas été réparés. Il peut toutefois être conduit jusqu'à un lieu de réparation, puis jusqu'à un lieu de vérification de la réparation.

- 7.3 Les « *défauts dangereux* » (DD) sont des défauts qui constituent un risque direct et immédiat en matière de sécurité routière. Aussi le véhicule ne doit-il en aucun cas être utilisé sur la route.
- 7.4 Un véhicule présentant des défauts relevant de plusieurs catégories de défauts doit être classé selon le défaut le plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défauts de la même catégorie peut être classé dans la catégorie de dangerosité suivante s'il est rendu plus dangereux par leurs effets combinés.

8. Noms et adresses

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

Annexe 1

Prescriptions minimales de contrôle

Élément	Méthode de contrôle	Principaux motifs de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
1. Prescriptions légales relatives à l'installation à gaz	Contrôle visuel et examen des documents utiles	L'installation n'est pas homologuée conformément aux Règlements ONU n ^{os} 67, 110, 115, 143 ou équivalent		X	
		a) Essai de fonctionnement impossible		X	
		b) Affichage peu précis n'indiquant pas clairement au conducteur quel carburant est utilisé		X	
		a) Dangereux ou pas suffisamment sûr		X	
		b) Dangereux ou pas suffisamment sûr avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie			X
		c) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions		X	
		d) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie			X
		e) Conduits de ventilation obstrués			X
2.3 Jauge de niveau du réservoir	Contrôle visuel	a) Limite de remplissage de 80 % de la capacité du réservoir illisible (moteurs à GPL uniquement)		X	
		a) Dangereux ou pas suffisamment sûr		X	
		b) Dangereux ou pas suffisamment sûr avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie			X
		c) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions		X	
		d) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie			X
		e) Conduites insuffisamment protégées lorsqu'elles traversent un élément de carrosserie			X

Élément	Méthode de contrôle	Principaux motifs de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
		f) Conduites insuffisamment protégées lorsqu'elles traversent un		X	
2.5 Module de gestion électronique	Contrôle visuel	a) Défaut de fonctionnement du dispositif d'alarme b) Dispositif d'alarme indiquant un défaut du système			X X
2.6 Fuite	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur, de l'habitacle et du compartiment à bagages, s'il y a lieu. Utilisation de détecteurs de fuite, avec le moteur alimenté au gaz en marche et éteint.	Présence de gaz			X
3. Marquage	Contrôle visuel	a) Plaque signalétique ou élément de marquage non conforme aux prescriptions		X	