



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum Mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****179<sup>e</sup> session**

Genève, 12-15 novembre 2019

Point 7.5 de l'ordre du jour provisoire

**Mise à jour de la Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6),  
relative aux prescriptions applicables au matériel d'essai,  
aux qualifications et la formation des inspecteurs  
et à la supervision des centres d'essai****Proposition d'amendement de la 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****Communication du groupe de travail informel sur les contrôles  
techniques périodiques\***

Le présent document a été établi par le groupe de travail informel sur les contrôles techniques périodiques. Il contient un amendement à un autre amendement à la 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 (rapport ECE/TRANS/WP.29/1139, par. 120). Il est fondé sur le document WP.29-175-14 distribué lors de la 178<sup>e</sup> session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Il est soumis au WP.29 aux fins d'examen et de transmission aux groupes de travail qui relèvent de ce dernier afin qu'ils l'inscrivent à leurs ordres du jour et formulent des observations en fonction de leurs domaines de compétence, à sa session de novembre 2019.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), 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.



## **Proposition d'amendement de la 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. Introduction**

1.1 Le projet de directives concernant les modalités du contrôle technique routier initial a été établi conformément au point F du mandat du groupe de travail informel sur les contrôles techniques périodiques (ECE/TRANS/WP.29/1139, annexe VI).

1.2 Les directives doivent être considérées comme faisant partie de la 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 (ECE/TRANS/WP.29/1132).

### **2. Proposition**

2.1 Ajouter à la 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 (ECE/TRANS/WP.29/1132) la nouvelle section ci-dessous :

#### **« 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, soucieuses de sécurité routière et 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 surveiller les entreprises à haut risque de plus près et plus souvent.

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 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 détaillés directement au bord de la route. Le recours aux centres de contrôle les plus proches et aux installations de contrôle routier spécialement aménagées permet aussi d'effectuer des contrôles plus détaillés.
- 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 détaillés 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 à l'inspecteur des idées pour le choix des véhicules et leur contrôle initial, sachant que c'est à lui 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 détaillés, 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 détaillés, 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. La télédétection peut être utilisée pour détecter un excès de charge, une pollution manifeste, une fuite de carburant, la surchauffe des freins ou encore d’autres défauts éventuels du véhicule en mouvement, ainsi que, le cas échéant, la lecture automatique des plaques d’immatriculation. 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 détaillé. Dans ce cas, il peut aussi définir la portée de ce nouveau contrôle.
- 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 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 dont la teneur en particules de ces derniers peut être analysée 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 détaillé 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 toute trace de 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) Fuite autre que l'eau de condensation du système de climatisation ;
  - r) Bruits ou fuites d'air anormaux ;
  - s) Émissions 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 M<sub>2</sub> and M<sub>3</sub> – 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 relevés, l'inspecteur peut décider qu'il convient de procéder à un contrôle plus détaillé ; 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 détaillé, qui peut être justifié par exemple dans les cas ci-dessous :
- a) Si le véhicule est considéré comme manifestement polluant à cause des fumées excessives qu'il émet 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 le véhicule présente un état général ou plusieurs défauts mineurs qui laissent penser qu'il en existe peut-être d'autres ;
  - d) Si de graves défauts et/ou des défauts dangereux ont déjà été décelés.
- 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 la procédure relative aux véhicules volés. Cela n'empêche pas que le véhicule puisse être soumis à un contrôle plus détaillé à cause d'autres prescriptions 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 :
- Nombre de défauts ;
  - Gravité des défauts constatés ;
  - Nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires ;
  - 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 obtenue en appliquant aux résultats des contrôles (défauts) ancien un facteur de pondération moins élevé qu'aux résultats récents en se servant des facteurs ci-dessous :
- 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 :
- Formule concernant l'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 ou volontaires) pendant les années 1, 2 et 3 ;
  - Formule utilisée pour l'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 évaluer 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 :

- a) <30 % : risques peu élevés ;
  - b) 30-80 % : risques moyens ;
  - c) >80 % : risques élevés. ».
-