



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****172<sup>e</sup> session**

Genève, 20-23 juin 2017

Point 7.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) :  
création de nouvelles Règles annexées à l'Accord de 1997****Proposition de 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)****Communication du groupe de travail informel des contrôles techniques  
périodiques\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par le groupe de travail informel des contrôles techniques périodiques. 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) (WP-165-06). Le projet a été élaboré conformément au mandat du groupe de travail informel des contrôles techniques périodiques approuvé par le WP.29 à sa 166<sup>e</sup> session. Il 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.

---

\* 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 de contrôle minimales.....	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<sup>os</sup> 67, 110 ou 115 ;
- 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 M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> 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, 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, 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

Catégories de véhicules	Intervalles de contrôle maximaux
Véhicules de transport de personnes : M <sub>1</sub> , à l'exception des taxis et des ambulances Véhicules de transport de marchandises : N <sub>1</sub>	Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation, puis tous les deux ans.
[Taxis et ambulances] Véhicules de transport de personnes : M <sub>2</sub> au-dessus de 3 500 kg et M <sub>3</sub> Véhicules de transport de marchandises : N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub>	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.

### 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 <sup>os</sup> 67, 110 et/ou 115 ou équivalent		X	
2.1 Commande de contrôle du carburant, si le véhicule en est équipé	Contrôle visuel et essai de fonctionnement	a) Essai de fonctionnement impossible b) Affichage peu précis n'indiquant pas clairement au conducteur quel carburant est utilisé		X X	
2.2 Boîtiers d'aération, y compris les conduits de ventilation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, le cas échéant	a) Dangereux ou pas suffisamment sûr b) Dangereux ou pas suffisamment sûr avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie c) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions d) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie e) Conduits de ventilation obstrués		X  X	X  X  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	
2.4 Autres éléments du système de remplissage du gaz : soupapes, tuyaux, injecteurs	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	a) Dangereux ou pas suffisamment sûr b) Dangereux ou pas suffisamment sûr avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie c) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions d) Éléments manquants, endommagés, corrodés ou non conformes aux prescriptions avec risque immédiat de détachement, de fuite de gaz ou d'incendie e) Soupapes de surpression obstruées f) Conduites insuffisamment protégées lorsqu'elles traversent un élément de carrosserie		X  X  X	X  X  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

Élément	Méthode de contrôle	Principaux motifs de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
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.	a) Présence de gaz supérieure à 300 ppm b) Présence de gaz supérieure à 300 ppm dans un compartiment sans aération		[X]	[X]
3. Marquage	Contrôle visuel	a) Plaque signalétique ou élément de marquage non conforme aux prescriptions		X	