



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

Genève, 20-23 juin 2017

Point 7.2 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques)– Mise à jour des Règles de l'ONU n^{os} 1 et 2**Proposition d'amendements à la Règle n^o 1****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 le document ECE/TRANS/WP.29/2016/87. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel de la Règle n^o 1 (ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1) figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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° 1, modifier comme suit :

« Table des matières

	<i>Page</i>
Règle	
1. Domaine d'application	3
2. Définitions.....	3
3. Périodicité du contrôle technique	4
4. Contrôle technique	4
5. Prescriptions de contrôle	4
6. Méthodes de contrôle	4
7. Principales causes de refus et évaluation des défauts.....	4
8. Noms et adresses	5
9. Dispositions transitoires.....	6
Annexe	
Prescriptions minimales de contrôle.....	6

1. Domaine d'application

- 1.1 Aux fins de l'article premier de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, les éléments à contrôler ont trait à la protection de l'environnement ;
- 1.2 Les véhicules à roues **définis au paragraphe 2.4** et utilisés dans le transport international doivent répondre aux prescriptions énoncées ci-après ;
- 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 par :

- 2.1 "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 "Certificat international de contrôle technique", un certificat concernant le contrôle technique périodique des véhicules à roues en application des dispositions de l'article premier et de l'appendice 2 de l'Accord ;
- 2.3 "Contrôle technique périodique", une procédure administrative uniforme et périodique par laquelle les centres de contrôle technique agréés chargés de procéder aux essais de contrôle attestent que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions de la présente Règle ;
- 2.4 "Véhicule à roues", les véhicules automobiles des catégories **M₁**, **M₂**, **M₃**, **N₁**, **N₂** et **N₃**, **et les remorques des catégories O₃ et O₄*** utilisés dans le transport international ~~et dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg~~ ;
- 2.5 "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, sans démonter ou enlever aucun élément du véhicule ;
- 2.6 "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 "Règlement ~~CEE/ONU~~", un Règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958.

3. Périodicité du contrôle technique

Catégorie de véhicules

Périodicité *maximale* du contrôle

Véhicules automobiles de transport de personnes : M₁, à l'exception des taxis et des ambulances

Quatre ans après la première mise en circulation ou la première immatriculation et ensuite tous les deux ans

* Telles qu'elles sont définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, par. 2. – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

<i>Catégorie de véhicules</i>	<i>Périodicité maximale du contrôle</i>
Véhicules automobiles de transport de marchandises : N₁	
Véhicules automobiles de transport de personnes : M ₁ , utilisés comme taxis ou ambulances, M ₂ et M ₃	Un an après la première mise en circulation ou la première immatriculation et ensuite chaque année pour les véhicules immatriculés dans les pays où l'ensemble des Règlements CEE/ONU ou Directives UE pertinents s'appliquent pour l'homologation de type.
Véhicules automobiles de transport de marchandises : N ₂ et N ₃	CEE/ONU ou Directives UE pertinents s'appliquent pour l'homologation de type.
Remorques : O₃ et O₄	Pour les autres pays, un contrôle est requis lors de la première immatriculation

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 l'annexe à la présente Règle doit être confirmée par le certificat international de contrôle technique.

5. Prescriptions de contrôle

Le contrôle doit porter sur :

- 5.1 L'identification du véhicule ;
- 5.2 **Les nuisances pour l'environnement ;**
- 5.3 **Les émissions sonores ;**
- 5.4 **Les autres éléments relatifs à la protection de l'environnement.**

6. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle indiquée dans l'annexe à la présente Règle 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. Principales causes de refus et évaluation des défauts

On trouvera en annexe à la présente Règle les principales causes de refus et les méthodes d'évaluation des défauts. 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 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.

9. Dispositions transitoires

9.1. Passé un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente révision, les Parties contractantes appliquant la Règle ne pourront délivrer le certificat international de contrôle technique que si le véhicule satisfait aux prescriptions de ladite Règle telle que modifiée par la révision 2.

9.2. Les certificats internationaux de contrôle technique délivrés conformément à la révision précédente de la Règle seront valables jusqu'à la date d'expiration indiquée.

Annexe

Prescriptions minimales de contrôle

1. Domaine d'application

Le contrôle doit porter au moins sur les éléments indiqués ci-après.

2. Identification du véhicule

Éléments à contrôler et/ou à soumettre à des essais :
Plaques d'immatriculation
Numéro de châssis

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
2.1 Plaques d'immatriculation (si les prescriptions l'exigent ^a)	Contrôle visuel	a) Plaque(s) d'immatriculation manquante(s) ou tellement mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber b) Inscription manquante ou illisible c) Non-conformité avec les papiers du véhicule		X	
2.2 Numéro d'identification (de châssis/ de série) du véhicule	Contrôle visuel	a) Numéro manquant ou introuvable b) Numéro incomplet, illisible, manifestement falsifié ou non conforme avec les papiers du véhicule c) Papiers du véhicule illisibles ou imprécisions administratives	X	X	

^a On entend par "prescriptions" les prescriptions d'homologation de type à la date de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ainsi que les obligations régissant le montage d'équipements qui ne sont pas d'origine ou la législation nationale dans le pays d'immatriculation.

3. Nuisances pour l'environnement

3.1 Émissions d'échappement

3.1.1 Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé :

~~3.1.1.1 Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé fonctionnant à l'essence, système d'échappement~~

~~3.1.1.1.1 Lorsque les émissions ne sont pas limitées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :~~

~~3.1.1.1.1.1 Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier qu'il est complet et dans un état satisfaisant, et qu'il ne présente pas de fuite ;~~

- 3.1.1.1.1.2 — Inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier qu'il est complet et dans un état satisfaisant, et qu'il ne présente pas de fuite.
- 3.1.1.1.2 — Lorsque les émissions sont limitées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
- 3.1.1.1.2.1 — Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier qu'il est complet et dans un état satisfaisant, et qu'il ne présente pas de fuite ;
- 3.1.1.1.2.2 — Inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier qu'il est complet et dans un état satisfaisant, et qu'il ne présente pas de fuite.
- 3.1.1.2 — Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé fonctionnant à l'essence et non muni d'un système de régulation perfectionné, teneur en CO
- Lorsque les émissions ne sont pas limitées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
- Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions en monoxyde de carbone (CO), moteur au ralenti et débrayé.
- La teneur maximale admissible des gaz d'échappement en CO est celle indiquée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des Parties contractantes décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :
- a) — Sur les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1986, 4,5 % vol. ;
- b) — Sur les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986, 3,5 % vol.
- 3.1.1.3 — Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé fonctionnant à l'essence et muni d'un système de régulation perfectionné, teneur en CO
- Lorsque les émissions sont limitées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
- 3.1.1.3.1 — Détermination de l'efficacité du système de régulation des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement, conformément aux dispositions du paragraphe 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de l'homologation de type. Pour chacun des essais, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule ;
- 3.1.1.3.2 — Émissions à la sortie du tuyau d'échappement = Valeurs limites
- La teneur maximale admissible des gaz d'échappement en CO est celle définie par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur en CO ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :
- a) — Moteur au ralenti :
- La teneur maximale admissible des gaz d'échappement en CO ne doit pas dépasser 0,5 % vol. ; elle ne doit pas dépasser 0,3 % vol. sur les véhicules conformes aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau du paragraphe 5.3.1.4 du Règlement n° 83, Révision 2 ou version ultérieure. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec le Règlement n° 83, Révision 2, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.
- b) — Moteur au ralenti accéléré (débrayé), tournant au moins à 2 000 min⁻¹ :

La teneur maximale des gaz d'échappement en CO ne doit pas dépasser 0,3 % vol. ; elle ne doit pas dépasser 0,2 % vol. sur les véhicules homologués conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau du paragraphe 5.3.1.4 du Règlement n° 83, Révision 2 ou version ultérieure. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec le Règlement n° 83, Révision 2, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

$\Lambda = 1 \pm 0,03$ ou selon les indications du constructeur.

- e) Sur les véhicules automobiles équipés d'un système d'autodiagnostic conforme au Règlement n° 83, Révision 2 ou version ultérieure, les Parties contractantes peuvent, au lieu de recourir à l'essai défini à l'alinéa i), contrôler le fonctionnement du système de régulation des émissions en effectuant un relevé approprié du dispositif d'autodiagnostic et en vérifiant simultanément le bon fonctionnement de ce dernier.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
3.1.1.1 Équipement antipollution	Contrôle visuel	a) Équipement antipollution d'origine manquant, modifié ou manifestement défectueux ; b) Fuites susceptibles de fausser la mesure des émissions.		X X	
3.1.1.2 Émissions gazeuses	a) Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux prescriptions ^e ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué. La méthode utilisée par défaut pour évaluer les émissions gazeuses doit être celle qui consiste à les mesurer au niveau du tuyau d'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence et en tenant compte de la législation pertinente applicable à l'homologation de type, les États membres peuvent autoriser l'utilisation d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions. b) Pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ^e : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux prescriptions ^e ou à l'aide d'un système de diagnostic	a) Soit les émissions gazeuses excèdent les niveaux fixés par le constructeur ; b) Soit, si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO excèdent : i) Pour les véhicules dépourvus de système antipollution perfectionné, $4,5 \%^{1/2}$, ou $3,5 \%^{2}$ en fonction de la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions ^e ; ii) Pour les véhicules équipés d'un système antipollution perfectionné, au régime de ralenti : 0,5 %, au régime de ralenti accéléré : 0,3 %, ou au régime de ralenti : $0,3 \%^{3}$, au régime de ralenti accéléré : $0,2 \%^{2}$, en fonction de la date de		X X	

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	<p>embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions^e.</p> <p>Les mesures ne s'appliquent pas aux moteurs à deux temps.</p>	<p>la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions^e;</p> <p>e) Valeur lambda en dehors de la plage $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur ;</p> <p>d) Données OBD révélant une défaillance importante.</p>			

^e Les "prescriptions" sont celles prévues par les prescriptions relatives à l'homologation de type à la date de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ainsi que les obligations ou la législation nationale régissant le montage d'équipements non d'origine.

¹ Première immatriculation ou première mise en circulation avant le 1^{er} octobre 1986.

² Première immatriculation ou première mise en circulation après le 1^{er} octobre 1986.

³ Première immatriculation ou première mise en circulation après le 1^{er} juillet 2008.

⁴ Véhicules homologués au moins conformément aux limites prescrites par la série 06 d'amendements au Règlement n° 83.

3.1.2 Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression :

3.1.2.1 Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, système d'échappement

Inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier qu'il est complet et dans un état satisfaisant, et qu'il ne présente pas de fuite.

3.1.2.2 Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, fumées

3.1.2.2.1 Mesure de l'opacité des fumées en accélération (du régime de ralenti au régime de coupure de l'alimentation), boîte de vitesses au point mort et moteur embrayé.

3.1.2.2.2 Conditionnement préalable du véhicule :

3.1.2.2.2.1 Les véhicules peuvent être contrôlés sans conditionnement préalable, mais après s'être assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.

3.1.2.2.2.2 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3.1.2.2.4.5, aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été conditionné comme suit.

a) Le moteur doit être chaud, c'est à dire que la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit être au moins égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur peut être établie autrement, par exemple en se basant sur le déclenchement du ventilateur de refroidissement.

b) Le système d'échappement doit être purgé par au moins trois cycles d'accélération au point mort ou par un moyen équivalent.

3.1.2.2.3 — Procédure d'essai :

3.1.2.2.3.1 — Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération au point mort. Sur les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.

3.1.2.2.3.2 — Au départ de chaque cycle d'accélération au point mort, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement (en moins d'une seconde) mais de façon progressive, afin d'obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.

3.1.2.2.3.3 — À chaque cycle d'accélération au point mort, le moteur doit atteindre le régime de coupure de l'alimentation ou, sur les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers du régime de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On peut s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où l'on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes sur les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃.

3.1.2.2.4 — Valeurs limites

3.1.2.2.4.1 — Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément au Règlement n° 24, Révision 2.

3.1.2.2.4.2 — Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou que les autorités compétentes des Parties contractantes décident de ne pas s'y référer, le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau déclaré par le constructeur ou les valeurs limites du coefficient d'absorption, qui sont les suivantes :

Coefficient d'absorption maximal pour :

a) — Moteurs diesel atmosphériques : 2,5 m⁻¹;

b) — Moteurs diesel turbocompressés : 3,0 m⁻¹;

e) — Une limite de 1,5 m⁻¹ s'applique aux véhicules suivants qui satisfont aux valeurs limites indiquées :

i) — À la ligne B du tableau du paragraphe 5.3.1.4 du Règlement n° 83, Révision 2 (véhicules utilitaires légers à moteur diesel Euro 4) ;

ii) — À la ligne B1 des tableaux du paragraphe 5.2.1 du Règlement n° 49, Révision 3, Amendement 1 (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel Euro 4) ;

iii) — À la ligne B2 des tableaux du paragraphe 5.2.1 du Règlement n° 49, Révision 3, Amendement 1 (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel Euro 5) ;

iv) — À la ligne C des tableaux du paragraphe 5.2.1 du Règlement n° 49, Révision 3, Amendement 1 (véhicules utilitaires lourds = EEV) ;

ou conformément aux valeurs limites figurant dans une version ultérieure du Règlement n° 83 ou du Règlement n° 49.

Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec le paragraphe 5.3.1.4 du Règlement n° 83, Révision 2, ou avec le paragraphe 5.2.1 du Règlement n° 49, Révision 3, Amendement 1, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation après le 1^{er} juillet 2008.

3.1.2.2.4.3 — Les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980 sont dispensés de ces dispositions.

3.1.2.2.4.4 Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération au point mort dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ne tenant pas compte des valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique tenant compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les Parties contractantes peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.

3.1.2.2.4.5 Afin d'éviter des essais inutiles, les Parties contractantes peuvent, par dérogation aux dispositions du paragraphe 3.1.2.2.4.4, refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge visés à l'alinéa b) du paragraphe 3.1.2.2.2.2 (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les Parties contractantes peuvent, par dérogation aux dispositions du paragraphe 3.1.2.2.4.4, admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge visés à l'alinéa b) du paragraphe 3.1.2.2.2.2 (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
3.1 Émissions des moteurs à allumage commandé					
3.1.1 Équipement antipollution	Contrôle visuel	<p>a) Équipement antipollution d'origine manquant, modifié ou manifestement défectueux ;</p> <p>b) Fuites susceptibles de fausser la mesure des émissions.</p>		X	
3.1.2 Émissions gazeuses	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ou classes équivalentes :</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement, conformément aux prescriptions¹, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué. La méthode utilisée par défaut pour évaluer les émissions gazeuses doit être celle qui consiste à les mesurer à la sortie du tuyau d'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence et en tenant compte de la législation pertinente applicable à l'homologation de type, les Parties contractantes peuvent autoriser l'utilisation d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions.</p> <p>Pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI, ou de classes équivalentes :</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement, conformément aux prescriptions¹, ou à l'aide d'un système de</p>	<p>a) Soit les émissions gazeuses excèdent les niveaux fixés par le constructeur ;</p> <p>b) Soit, si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO excèdent :</p> <p>i) Pour les véhicules dépourvus de système antipollution perfectionné : 4,5 % ou 3,5 %, en fonction de la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions¹ ;</p> <p>ii) Pour les véhicules équipés d'un système antipollution perfectionné : - au régime de ralenti : 0,5 % ; - au régime de ralenti accéléré : 0,3 % ;</p> <p>iii) Pour les véhicules des de la classes d'émission Euro 3 et des classes</p>		X	X

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	<p>diagnostic embarqué, conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions¹.</p> <p>Les mesures ne s'appliquent pas aux moteurs à deux temps.</p>	<p>ultérieures, 5 et Euro 6 ou d'une classe équivalente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au régime de ralenti : 0,3 % ; - au régime de ralenti accéléré : 0,2 % ; <p>en fonction de la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation indiquée dans les prescriptions¹ ;</p> <p>c) Valeur lambda en dehors de la plage $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur ;</p> <p>d) Données OBD révélant une défaillance importante.</p>		X	
3.2 Émissions des moteurs à allumage par compression					
3.2.1 Équipement antipollution	Contrôle visuel	<p>a) Équipement antipollution d'origine manquant ou manifestement défectueux ;</p> <p>b) Fuites susceptibles de fausser la mesure des émissions.</p>		X	
3.2.2 Opacité Les véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980 sont dispensés de la présente prescription	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ou classes équivalentes :</p> <p>Mesure de l'opacité des gaz d'échappement en accélération (du régime de ralenti au régime de coupure de l'alimentation), boîte de vitesses au point mort et moteur embrayé, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué. La méthode utilisée par défaut pour évaluer les émissions gazeuses doit être celle qui consiste à les mesurer à la sortie du tuyau d'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les Parties contractantes peuvent autoriser l'utilisation d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions.</p> <p>Pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI, ou de classes équivalentes :</p>	<p>a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les prescriptions¹.</p> <p>L'opacité dépasse le niveau indiqué sur la plaque du constructeur apposée sur le véhicule.</p>		X	

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
	<p>Mesure de l'opacité des gaz d'échappement en accélération (du régime de ralenti au régime de coupure de l'alimentation), boîte de vitesses au point mort et moteur embrayé, ou à l'aide d'un système de diagnostic embarqué conformément aux recommandations du constructeur et à d'autres prescriptions¹.</p> <p>Conditionnement préalable du véhicule :</p> <p>1. On peut contrôler les véhicules sans conditionnement préalable, mais après s'être assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p> <p>2. Prescriptions relatives au conditionnement préalable :</p> <p>i) Le moteur doit être chaud, c'est-à-dire que la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit être au moins égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou que la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, en raison de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur peut être établie autrement, par exemple en se basant sur le déclenchement du ventilateur de refroidissement.</p> <p>ii) Le système d'échappement doit être purgé par au moins trois cycles d'accélération au point mort ou par un moyen équivalent.</p>				

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	<p>Procédure d'essai :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération au point mort. Sur les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération au point mort, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement (en moins d'une seconde) mais de façon progressive, afin d'obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération au point mort, le moteur doit atteindre le régime de coupure de l'alimentation ou, sur les voitures à transmission automatique, le régime indiqué par le constructeur ou, s'il n'est pas connu, les deux tiers du régime de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz soit relâchée. On peut s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où l'on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes sur les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans les trois derniers cycles d'accélération au point mort au minimum dépasse la valeur limite. On peut calculer cette moyenne en ne tenant pas compte des valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou l'obtenir par un autre mode de calcul statistique tenant compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les Parties contractantes peuvent limiter le nombre des cycles d'essai. 	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible ou que les prescriptions¹ ne permettent pas d'utiliser des valeurs de référence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹ - pour les moteurs à turbocompresseur : 3,0 m⁻¹ - en ce qui concerne les véhicules désignés dans les prescriptions¹ ou les véhicules dont la première immatriculation ou mise en circulation est ultérieure à la date indiquée dans les prescriptions : 1,5 m⁻¹ pour les véhicules des classes d'émission Euro 5 et Euro V ou de classes équivalentes [0,7 m⁻¹ pour les véhicules des classes d'émission Euro 4, Euro IV, Euro V et EEV] ou de classes équivalentes ; 0,7 m⁻¹ pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ou de classes équivalentes. 		X	

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les Parties contractantes peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge visés dépassent largement les valeurs limites. De même, les Parties contractantes peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération au point mort ou après les cycles de purge sont sensiblement inférieures aux valeurs limites.				

3.3 Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise si les valeurs limites prescrites ou indiquées par le constructeur sont respectées ou non.

4. Émissions sonores

ÉLÉMENT	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Systeme d'insonorisation	– Manquant (en partie ou complètement) ou sérieusement défectueux

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMa	DD
4.1 Système d'insonorisation	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur considère que le niveau de bruit est proche de la limite, auquel cas un essai de mesure du bruit du véhicule à l'arrêt peut être réalisé à l'aide d'un sonomètre).	a) Niveaux de bruit supérieurs à ceux autorisés par les prescriptions¹ ; b) Un quelconque élément du système d'insonorisation est desserré, endommagé, mal monté ou manquant, ou a manifestement subi des modifications de nature à nuire à l'insonorisation ; c) Risque très sérieusement de tomber.		X	
				X	
					X

5. AUTRES ÉLÉMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ ET À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ÉLÉMENT	PRINCIPALES CAUSES DE REFUS
Systeme de freinage hydraulique	- Non étanche

5. Autres éléments relatifs à la protection de l'environnement

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
5.1 Fuites de fluides liquide ou de gaz		<p>a) Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de nuire à l'environnement ou de présenter un risque pour la sécurité des autres usagers de la route ;</p> <p>b) Formation continue de gouttes présentant un risque très sérieux.</p>		X	X

6. Suppression des interférences électromagnétiques (recommandée)

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus	Évaluation des défauts		
			DMi	DMA	DD
6.1 Interférence radioélectrique (*) ²	Contrôle visuel	Toute prescription non satisfaite ¹	X		

¹ On entend par "prescriptions" les prescriptions d'homologation de type à la date de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ainsi que les obligations régissant le montage d'équipements qui ne sont pas d'origine, les éventuelles prescriptions de conformité en circulation ou la législation nationale dans le pays d'immatriculation. Les causes de refus sont valables uniquement lorsqu'il a été procédé à un contrôle de conformité.

² (*) 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. ».