



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/3
3 novembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)
(Cinquante et unième session, 16-20 janvier 2006,
point 9.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET DE RÉVISION 1 À LA RÈGLE N° 1 (ACCORD DE 1997)
(Contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne
la protection de l'environnement)

Communication de l'expert des Pays-Bas

Note: Le texte reproduit ci-dessous, qui a été établi par l'expert des Pays-Bas, vise à aligner, dans un premier temps, les dispositions de la Règle n° 1 sur celles de la Directive 96/96/CE de l'Union européenne, telle qu'amendée. Il est fondé sur le document sans cote GRPE-49-3 distribué lors de la quarante-neuvième session (TRANS/WP.29/GRPE/50, par. 45).

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts de la pollution et de l'énergie.

Règle n° 1, Révision 1

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES AU CONTRÔLE TECHNIQUE
PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À ROUES EN CE QUI CONCERNE
LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLE	<i>Page</i>
1. Domaine d'application	3
2. Définitions	3
3. Périodicité du contrôle technique	4
4. Contrôle technique.....	4
5. Prescriptions de contrôle	4
6. Noms et adresses	4
ANNEXE – Prescriptions minimales de contrôle	

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 routière et à la protection de l'environnement;
- 1.2 Les véhicules à roues 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 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 du présent 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, une fois les vérifications prescrites effectuées, que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions de la présente Règle;
- 2.4 «Véhicule à roues», les véhicules automobiles des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ visées par la Résolution d'ensemble R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2), utilisés dans le transport international et dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg, à l'exception de ceux utilisés pour le transport de personnes ne comportant pas plus de huit places assises outre celle du conducteur;
- 2.5 «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 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, 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 «Règlement CEE», un règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958.

3. PÉRIODICITÉ DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Catégorie de véhicules	Périodicité du contrôle
Véhicules automobiles de transport de personnes M ₂ au-dessus de 3 500 kg et M ₃	Un an après la première immatriculation et ensuite chaque année
Véhicules automobiles de transport de marchandises N ₂ et N ₃	

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 sur:

- 5.1 L'identification du véhicule
- 5.2 Les émissions d'échappement
- 5.3 Le bruit
- 5.4 D'autres éléments relatifs à la sécurité et à la protection de l'environnement, énumérés au paragraphe 5 de l'annexe ci-après.

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 du certificat international de contrôle technique.

Annexe

PRESCRIPTIONS MINIMALES DE CONTRÔLE

1. DOMAINE D'APPLICATION

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

2. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

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

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 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:

- i) Sur les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1986, 4,5 % vol.;
- ii) 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:

- i) 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;

- ii) 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;

- iii) 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.

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:

- 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 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;

- ii) 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:

- Moteurs diesel atmosphériques: 2,5 m⁻¹;
- Moteurs diesel turbocompressés: 3,0 m⁻¹;
- 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 ii) du paragraphe 3.1.2.2.2 (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 ii) du paragraphe 3.1.2.2.2 (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

3.2 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

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
