



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2006/39  
4 avril 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

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

Cent trente-neuvième session  
Genève, 20-23 juin 2006  
Point 4.2.26 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION DE COMPLÉMENT 6 À LA SÉRIE 03 D'AMENDEMENTS AU  
RÈGLEMENT N° 83**

(Émissions des véhicules des catégories M1 et N1)

Transmis par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRPE à sa cinquante et unième session et il a été transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1 (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/51, paras. 27 et 49. Il a été établi sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2005/10/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/5, non modifiés.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Paragraphe 1, modifier comme suit:

"1. CHAMP D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux véhicules des catégories M et N 1/, comme indiqué dans le tableau A, en ce qui concerne les essais auxquels il est prévu de soumettre ces véhicules, comme indiqué dans le tableau B.

Tableau A. APPLICABILITÉ

Catégorie de véhicule	Masse maximale	Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides			Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides
		Essence	GN <sup>(a)</sup>	GPL <sup>(b)</sup>	Gazole
M1	= 3,5 t	R83	R83	R83	83
	> 3,5 t	R83	-	-	-
M2	-	R83	-	-	R49 ou R83 <sup>(c)</sup>
M3	-	R83	-	-	-
N1	-	R83	R49 ou R83	R49 ou R83	R49 ou R83
N2	-	R83	-	-	R49 ou R83 <sup>(c)</sup>
N3	-	R83	-	-	-

<sup>(a)</sup> Gaz naturel.

<sup>(b)</sup> Gaz de pétrole liquéfié.

<sup>(c)</sup> Le Règlement n° 83 s'applique uniquement aux véhicules ayant une masse de référence = 2 840 kg en tant qu'extension de l'homologation accordée pour un moteur utilisé dans des véhicules des catégories M1 ou N1.

"R49 ou R83" signifie que les constructeurs peuvent obtenir une homologation de type conformément au présent Règlement ou au Règlement n° 49.

Tableau B. PRESCRIPTIONS

Prescriptions	Véhicules des catégories M et N <u>1</u> / équipés d'un moteur à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides			Véhicules des catégories M1 et N1 <u>1</u> / équipés d'un moteur à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides
	Véhicules fonctionnant à l'essence	Véhicules à bicarburation	Véhicules à monocarburation	Véhicules fonctionnant au gazole
Gaz polluants	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (essai avec les deux types de carburant) (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)
Particules	-	-	-	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)
Émissions au ralenti	Oui	Oui (essai avec les deux types de carburant)	Oui	-
Émissions de gaz de carter	Oui	Oui (essai uniquement avec de l'essence)	Oui	-
Émissions par évaporation	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (essai uniquement avec du gazole) (masse maximale ≤ 3,5 t)	-	-
Durabilité	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (essai uniquement avec de l'essence) (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)
Émissions à basse température	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (essai uniquement avec de l'essence) (masse maximale ≤ 3,5 t)	-	-
Vérification de la conformité	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)
Systèmes d'autodiagnostic	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)	Oui (masse maximale ≤ 3,5 t)

1/ Selon les définitions de l'Annexe 7 de la Résolution d'Ensemble sur la Construction des Véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, modifié en dernier lieu par l'Amend.4)."

Annexe 11,

Paragraphe 3.9 et 3.9.1, modifier comme suit:

"3.9 Véhicules à bicarburation

En général, toutes les prescriptions relatives aux systèmes d'autodiagnostic qui sont applicables aux véhicules à monocarburation s'appliquent également aux véhicules à bicarburation pour les deux types de carburant (essence et GN/GPL). Afin de satisfaire à ces prescriptions, on peut utiliser un seul système d'autodiagnostic ou deux systèmes distincts, comme indiqué aux paragraphes 3.9.1 et 3.9.2, ou encore une combinaison de ces deux options.

3.9.1 Un seul système d'autodiagnostic pour les deux types de carburant

3.9.1.1 Les procédures suivantes doivent être exécutées pour chaque diagnostic par un seul système d'autodiagnostic pour l'alimentation à l'essence et au GN/GPL, soit indépendamment du carburant utilisé, soit en tenant compte du type de carburant:

- (a) Activation du témoin de défaillance (voir par. 3.5 de la présente annexe);
- (b) Stockage des codes d'erreur (voir par. 3.6 de la présente annexe);
- (c) Extinction du témoin de défaillance (voir par. 3.7 de la présente annexe);
- (d) Suppression d'un code d'erreur (voir par. 3.8 de la présente annexe).

Pour les composants ou les systèmes à contrôler, on peut utiliser soit un diagnostic séparé pour chaque type de carburant, soit un diagnostic commun.

3.9.1.2 Le système d'autodiagnostic peut être logé dans un ou plusieurs ordinateurs."

Insérer les nouveaux paragraphes 3.9.2 au 3.9.4, comme suit:

"3.9.2 Deux systèmes d'autodiagnostic distincts, un pour chaque type de carburant

3.9.2.1 Les procédures suivantes seront exécutées indépendamment selon que le véhicule fonctionne à l'essence ou au GN/GPL:

- (a) Activation du témoin de défaillance (voir par. 3.5 de la présente annexe);
- (b) Stockage des codes d'erreur (voir par. 3.6 de la présente annexe);
- (c) Extinction du témoin de défaillance (voir par. 3.7 de la présente annexe);
- (d) Suppression d'un code d'erreur (voir par. 3.8 de la présente annexe).

3.9.2.2 Les systèmes d'autodiagnostic distincts peuvent être logés dans un ou plusieurs ordinateurs.

3.9.3 Prescriptions particulières applicables à la transmission des signaux de diagnostic émis par des véhicules à bicarburation

3.9.3.1 À la demande d'un instrument de diagnostic, les signaux de diagnostic sont transmis à une ou plusieurs adresses sources. L'utilisation des adresses sources est décrite dans la norme ISO DIS 15031-5 "Véhicules routiers - Communication entre un véhicule et un équipement externe pour le diagnostic relatif aux émissions - Partie 5: Services de diagnostic relatif aux émissions", du 1<sup>er</sup> novembre 2001.

- 3.9.3.2 L'identification des informations propres au carburant peut être obtenue par l'utilisation:
- (a) Des adresses sources et/ou
  - (b) D'un commutateur de sélection du carburant et/ou
  - (c) De codes d'erreur propres au carburant.
- 3.9.4 En ce qui concerne le code d'état (décrit au paragraphe 3.6 de la présente annexe), l'une des deux options suivantes doit être utilisée:
- (a) Le code d'état est propre au carburant, c'est-à-dire que l'on utilise deux codes d'état, un pour chaque type de carburant;
  - (b) Le code d'état doit indiquer que les systèmes de contrôle ont été intégralement évalués pour les deux types de carburant (essence et GN/GPL), dès lors que ces systèmes ont été intégralement évalués pour l'un des types de carburant."

Paragraphe 4.4, modifier comme suit:

"4.4 Avant ou pendant l'homologation de type, aucun manquement aux exigences du paragraphe 6.5 de l'appendice 1 de la présente annexe ne sera admis, à l'exception du paragraphe 6.5.3.4."

Paragraphes 4.5 à 4.5.2, supprimer.

Les paragraphes 4.6 et 4.6.1 deviennent les paragraphes 4.5 et 4.5.1.

Paragraphe 4.6.1.1, supprimer.

Les paragraphes 4.6.2 et 4.7 deviennent les paragraphes 4.5.2 et 4.6.

Annexe 11, appendice 1, paragraphe 3.2, modifier comme suit:

"3.2 Carburant

On doit utiliser pour les essais le carburant de référence dont les caractéristiques figurent à l'Annexe 10 pour l'essence et le gazole, et à l'Annexe 10a pour le GPL et le GN. Le type de carburant à utiliser pour les essais de chaque mode de défaillance (voir par. 6.3 du présent appendice) peut être choisi par les services d'homologation parmi les carburants de référence à l'Annexe 10a pour les véhicules à monocarburant, et parmi les carburants de référence définis à l'Annexe 10 ~~ou~~ et à l'Annexe 10a pour les véhicules à bicarburant. Aucun changement de type de carburant ne doit intervenir au cours de l'une des phases d'essai (voir par. 2.1 à 2.3 du présent appendice). Dans le cas d'un moteur fonctionnant au GPL ou au GN, il est possible de démarrer le moteur à l'essence et de passer au GPL ou au GN après un temps prédéterminé automatiquement sélectionné et que le conducteur ne peut modifier."

Annexe 11, appendice 1, paragraphe 6.4.1.1, modifier comme suit:

"6.4.1.1 Après avoir été conditionné conformément aux dispositions du paragraphe 6.2, le véhicule d'essai est soumis à un essai du type I (parties Un et Deux).

Le témoin de défaillance doit se déclencher avant la fin de cet essai dans toutes les conditions mentionnées aux paragraphes 6.4.1.2 à 6.4.1.5 du présent appendice. Le service technique peut remplacer ces conditions par celles mentionnées au paragraphe 6.4.1.6. Cependant, le nombre de défaillances simulées ne doit pas dépasser quatre aux fins de la procédure d'homologation.

Dans le cas de l'essai d'un véhicule à bicarburation, les deux types de carburant peuvent être utilisés, à condition que le nombre de défaillances simulées ne dépasse pas quatre, à la discrétion des services d'homologation."

Annexe 11, appendice 1, paragraphes 6.6 à 6.6.3, supprimer.

Annexe 11, appendice 2, paragraphe 2, modifier comme suit:

"2. À cette fin, les types de véhicules dont les paramètres décrits ci-dessous sont identiques sont considérés comme possédant la même combinaison moteur-système antipollution-système d'autodiagnostic.

Moteur:

- (a) système de combustion (c'est-à-dire allumage commandé, allumage par compression, deux temps, quatre temps),
- (b) méthode d'alimentation du moteur (c'est-à-dire carburateur ou injection),
- (c) type de carburant (essence, gazole, GN, GPL, essence/GN ou essence/GPL).

Système antipollution:

- (a) type de convertisseur catalytique (c'est-à-dire d'oxydation, trois voies, chauffé, autre),
- (b) type de piège à particules,
- (c) injection d'air secondaire (avec ou sans),
- (d) recirculation des gaz d'échappement (avec ou sans).

Éléments et fonctionnement du système d'autodiagnostic:

Méthodes de surveillance du fonctionnement du système d'autodiagnostic, de détection des dysfonctionnements et de signalement de ceux-ci au conducteur."

-----