



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2009/56  
9 avril 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Cent quarante-huitième session  
Genève, 23-26 juin 2009  
Point 4.2.17 de l'ordre du jour provisoire

**ACCORD DE 1958**

Examen des projets d'amendements aux Règlements existants

Proposition de complément 9 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 83  
(Émissions des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)

Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)\*

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa cinquante-septième session. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2009/7, comme modifié par l'annexe III du rapport. Il est présenté pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/57, par. 33).

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Annexe 13, modifier comme suit:

«Annexe 13

MÉTHODE D'ESSAI POUR LE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS D'UN VÉHICULE  
ÉQUIPÉ D'UN DISPOSITIF À RÉGÉNÉRATION PÉRIODIQUE

1. INTRODUCTION

La présente annexe fixe les prescriptions particulières en ce qui concerne l'homologation de type d'un véhicule équipé d'un dispositif à régénération périodique tel qu'il est défini au paragraphe 2.20 du présent Règlement.

2. DOMAINE D'APPLICATION ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION DE TYPE

2.1 Familles de véhicules équipés d'un dispositif à régénération périodique

La méthode d'épreuve s'applique aux véhicules équipés d'un dispositif à régénération périodique tel qu'il est défini au paragraphe 2.20 du présent Règlement. Des familles de véhicules peuvent être établies aux fins de la présente annexe. En conséquence, les types de véhicules équipés d'un dispositif à régénération dont les paramètres énumérés ci-après sont identiques ou se situent dans les tolérances indiquées sont considérés comme appartenant à la même famille pour les mesures s'appliquant particulièrement aux dispositifs à régénération périodique décrits.

2.1.1 Paramètres identiques:

Moteur:

- a) Procédé de combustion.

Dispositif à régénération périodique (catalyseur, filtre à particules):

- a) Configuration (type d'enceinte, type de métal précieux, type de substrat, densité des canaux);
- b) Type et principe de fonctionnement;
- c) Système de dosage de l'additif;
- d) Volume  $\pm 10$  %;
- e) Emplacement (température  $\pm 50$  °C à 120 km/h ou écart de 5 % par rapport à la température et/ou à la pression maximum).

## 2.2 Types de véhicules de différentes masses de référence

Les coefficients  $K_i$  déterminés selon les procédures décrites dans la présente annexe pour l'homologation d'un type de véhicule équipé d'un dispositif à régénération périodique tel qu'il est défini au paragraphe 2.20 du présent Règlement, peuvent être étendus à d'autres véhicules de la même famille dont la masse de référence se situe dans les limites des deux classes d'inertie équivalentes supérieures ou dans toute autre classe d'inertie équivalente inférieure.

## 3. MODE OPÉRATOIRE

Le véhicule peut être muni d'un interrupteur permettant d'empêcher ou de permettre la phase de régénération, à condition que cette opération n'influe pas sur les réglages d'origine du moteur. Cet interrupteur doit seulement être utilisé pour empêcher la phase de régénération de se produire pendant la phase d'encrassement du dispositif d'épuration et pendant les cycles de conditionnement. Par contre, il ne doit pas être utilisé pendant la mesure des émissions au cours de la phase de régénération; dans ce cas, l'essai d'émissions doit être exécuté avec le module de commande d'origine non modifié.

### 3.1 Mesure des émissions d'échappement entre deux cycles où se produit une régénération

- 3.1.1 Les émissions moyennes entre phases de régénération et pendant la phase d'encrassement du dispositif d'épuration sont déterminées d'après la moyenne arithmétique de plusieurs cycles d'essai du type I ou cycles d'essai équivalents au banc-moteur effectués à intervalles sensiblement réguliers (s'il y en a plus de deux). Autre possibilité, le constructeur peut fournir des données prouvant que les émissions demeurent constantes ( $\pm 15\%$ ) entre phases de régénération. Dans ce cas, on peut prendre comme résultat les émissions mesurées lors de l'essai normal du type I. Dans tout autre cas, on doit effectuer des mesures des émissions pendant au moins deux cycles d'essai du type I ou cycles d'essai équivalents au banc-moteur, l'un immédiatement après régénération (avant une nouvelle phase d'encrassement) et l'autre juste avant une phase de régénération. Toutes les mesures d'émissions et tous les calculs doivent être effectués conformément aux paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'annexe 4. Les émissions moyennes doivent être calculées selon le paragraphe 3.3 de la présente annexe, pour les systèmes à régénération unique, et selon le paragraphe 3.4 de la présente annexe, pour les systèmes à régénération multiple.
- 3.1.2 L'opération d'encrassement et la détermination du coefficient  $K_i$  doivent s'effectuer au cours d'un cycle de fonctionnement du type I ou d'un cycle d'essai équivalent sur banc dynamométrique à rouleaux ou sur banc d'essai. Ces cycles peuvent être effectués en séquence continue (c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'arrêter le moteur entre cycles). Après un nombre quelconque de cycles complets, le véhicule peut être enlevé du banc à rouleaux, et l'essai peut être repris ultérieurement.
- 3.1.3 Le nombre de cycles (D) entre deux cycles où se produit une régénération, le nombre de cycles sur lesquels porte la mesure des émissions (n) et chaque mesure

d'émissions ( $M'_{sij}$ ) sont à enregistrer aux points 4.2.11.2.1.10.1 à 4.2.11.2.1.10.4 ou 4.2.11.2.5.4.1 à 4.2.11.2.5.4.4 de l'annexe 1, dans la mesure où ils s'appliquent.

### 3.2 Mesure des émissions pendant la phase de régénération

- 3.2.1 La préparation du véhicule, si nécessaire, pour l'essai de mesure des émissions pendant une phase de régénération peut être effectuée au moyen de cycles conformes au paragraphe 5.3 de l'annexe 4 ou de cycles d'essai équivalents au banc-moteur, selon la méthode choisie pour la phase d'encrassement conformément au paragraphe 3.1.2 ci-dessus.
- 3.2.2 Les conditions relatives à l'essai et au véhicule énoncées à l'annexe 4 pour l'essai du type I s'appliquent avant que le premier essai d'émission valide soit effectué.
- 3.2.3 Une phase de régénération ne doit pas se produire pendant la préparation du véhicule. Ce résultat peut être obtenu par l'une des méthodes suivantes:
- 3.2.3.1 Un dispositif de régénération "factice" ou partiel peut être installé pour les cycles de conditionnement;
- 3.2.3.2 Une autre méthode peut être choisie d'entente entre le constructeur et l'autorité d'homologation de type.
- 3.2.4 Un essai d'émissions d'échappement lors du démarrage à froid incluant une phase de régénération est effectué conformément au cycle d'essai du type I ou d'un cycle d'essai équivalent au banc-moteur. Si les essais d'émissions entre deux cycles où se produit une phase de régénération sont exécutés sur un banc d'essai moteur, l'essai d'émissions incluant une phase de régénération doit aussi être effectuée sur un banc-moteur.
- 3.2.5 Si la phase de régénération occupe plus d'un cycle d'essai, un ou plusieurs nouveaux cycles d'essai complet sont immédiatement exécutés, sans arrêt du moteur, jusqu'à ce que la phase complète de régénération soit terminée (des cycles complets doivent être effectués). Le délai entre deux cycles, pour changement du filtre à particules par exemple, doit être aussi court que possible. Le moteur doit être arrêté pendant cette période.
- 3.2.6 Les valeurs d'émissions  $M_{ri}$  pendant une phase de régénération sont calculées conformément au paragraphe 8 de l'annexe 4. Le nombre de cycles de fonctionnement ( $d$ ) pour une régénération complète est enregistré.
- 3.3 Calcul des émissions d'échappement combinées d'un dispositif à régénération unique

$$1) \quad M_{si} = \frac{\sum_{j=1}^n M'_{sij}}{n} \quad n \geq 2$$

$$2) \quad M_{ri} = \frac{\sum_{j=1}^d M'_{rij}}{d}$$

$$3) \quad M_{pi} = \left\{ \frac{M_{si} \cdot D + M_{ri} \cdot d}{D + d} \right\}$$

où, pour chaque polluant i considéré:

$M'_{sij}$  = émissions massiques de polluant i, en g/km, sur un cycle d'essai du type I (ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur), sans régénération

$M'_{rij}$  = émissions massiques de polluant i, en g/km, sur un cycle d'essai du type I (ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur), pendant la régénération (si  $d > 1$ , le premier essai du type I est effectué à froid, et les cycles suivants à chaud)

$M_{si}$  = émissions massiques moyennes de polluant i, en g/km, sans régénération

$M_{ri}$  = émissions massiques moyennes de polluant i, en g/km, pendant la régénération

$M_{pi}$  = émissions massiques moyennes de polluant i, en g/km

n = nombre de points où des mesures des émissions (cycle d'essai du type I ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur) sont effectuées entre deux cycles où se produit une régénération,  $\geq 2$

d = nombre de cycles d'essai occupés par la régénération

D = nombre de cycles d'essai entre deux cycles où se produit une régénération

La figure 8/1 représente les paramètres mesurés.

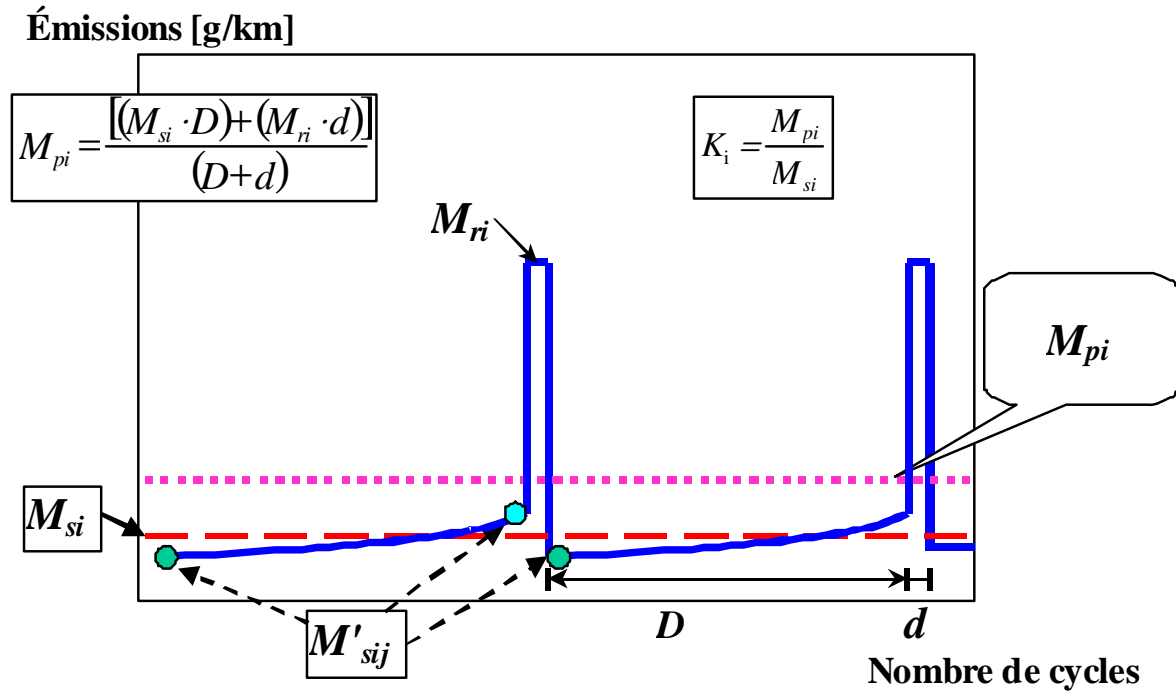


Figure 8/1: Paramètres mesurés lors des essais d'émissions pendant et entre les cycles où se produit une régénération (il s'agit d'un exemple: les émissions pendant la période "D" peuvent en fait augmenter ou diminuer)

3.3.1 Calcul du coefficient de régénération K pour chaque polluant i considéré

$$K_i = M_{pi} / M_{si}$$

Les résultats en ce qui concerne  $M_{si}$ ,  $M_{pi}$  et  $K_i$  doivent être enregistrés dans le procès-verbal d'essai délivré par le service technique.

$K_i$  peut être déterminé après exécution d'une seule séquence.

3.4 Calcul des émissions d'échappement combinées des dispositifs à régénération périodique multiple

$$1) \quad M_{sik} = \frac{\sum_{j=l}^{n_k} M'_{sik,j}}{n_k} \quad n_k \geq 2$$

$$2) \quad M_{rik} = \frac{\sum_{j=l}^{d_k} M'_{rik,j}}{d_j}$$

$$3) \quad M_{si} = \frac{\sum_{k=l}^x M_{sik} \cdot D_k}{\sum_{k=l}^x D_k}$$

$$4) \quad M_{ri} = \frac{\sum_{k=l}^x M_{rik} \cdot d_k}{\sum_{k=l}^x d_k}$$

$$5) \quad M_{pi} = \frac{M_{si} \cdot \sum_{k=l}^x D_k + M_{ri} \cdot \sum_{k=l}^x d_k}{\sum_{k=l}^x (D_k + d_k)}$$

$$6) \quad M_{pi} = \frac{\sum_{k=l}^x (M_{sik} \cdot D_k + M_{rik} \cdot d_k)}{\sum_{k=l}^x (D_k + d_k)}$$

$$7) \quad K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$$

où:

$M_{si}$  = émissions massiques, pendant toutes les phases k, de polluant i, en g/km, sans régénération

$M_{ri}$  = émissions massiques, pendant toutes les phases k, de polluant i, en g/km, pendant la régénération

$M_{pi}$  = émissions massiques, pendant toutes les phases k, de polluant i, en g/km

$M_{sik}$  = émissions massiques, pendant la phase k, de polluant i, en g/km, sans régénération

$M_{rik}$  = émissions massiques, pendant la phase k, de polluant i, en g/km, pendant la régénération

$M'_{sik,j}$  = émissions massiques, pendant la phase k, de polluant i, en g/km, pendant un cycle d'essai de type I (ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur) sans régénération, mesurées au point j;  $1 \leq j \leq n_k$

$M'_{rik,j}$  = émissions massiques, pendant la phase k, de polluant i, en g/km, pendant un cycle d'essai de type I (ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur),

pendant la régénération (lorsque  $j > 1$ , le premier essai de type I se fait à froid et les cycles suivants à chaud), mesurées au point  $j$ ;  $1 \leq j \leq n_k$

$n_k$  = nombre de points, pendant la phase  $k$ , où sont faites les mesures d'émission (cycle d'essai de type I ou cycle d'essai équivalent au banc-moteur) entre deux cycles pendant lesquels se produisent des phases de régénération,  $\geq 2$

$d_k$  = nombre de cycles d'essai, pendant la phase  $k$ , nécessaires à la régénération

$D_k$  = nombre de cycles d'essai, pendant la phase  $k$ , entre deux cycles où se produisent des phases de régénération

La figure 8/2 représente les paramètres mesurés.

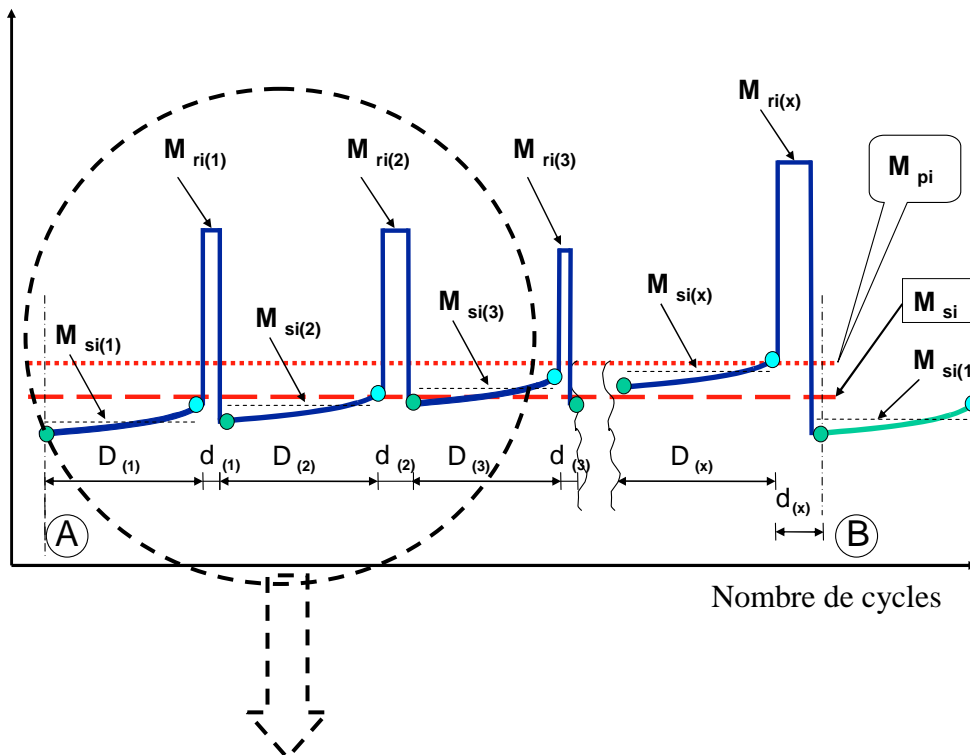


Figure 8/2: Paramètres mesurés lors des essais d'émissions pendant et entre les cycles où se produit une régénération (il ne s'agit que d'un exemple)



Pour plus de détails sur l'exemple de procédé voir la figure 8/3

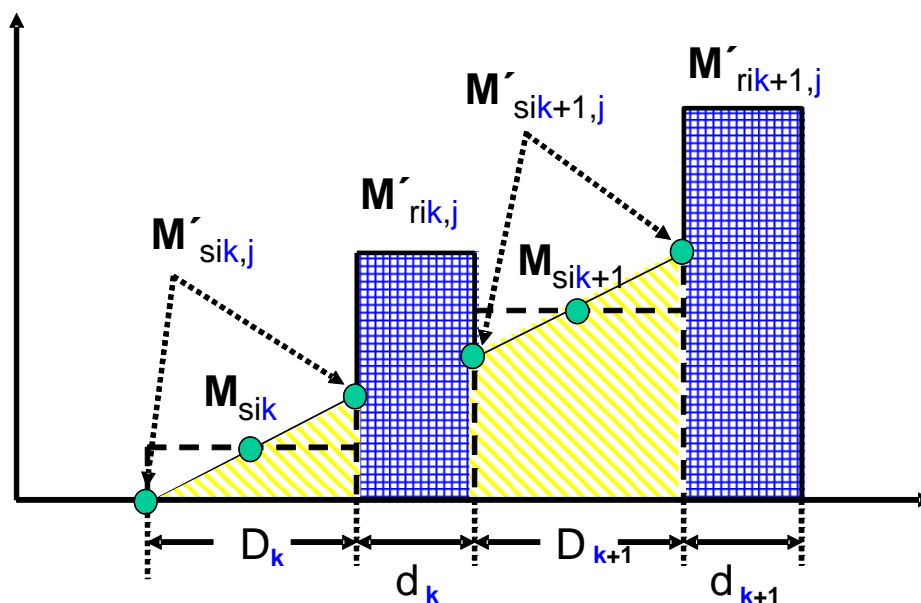


Figure 8/3: Paramètres mesurés lors des essais d'émissions pendant et entre les cycles où se produit une régénération (il ne s'agit que d'un exemple)

Ci-après est donnée l'explication détaillée du cas à la fois simple et réaliste qu'est l'exemple de la figure 8/3 ci-dessus:

1. DPF: régénération à intervalles réguliers et émissions équivalentes ( $\pm 15\%$ ) entre les phases de régénération

$$D_k = D_{k+1} = D_1$$

$$d_k = d_{k+1} = d_1$$

$$M_{rik} - M_{sik} = M_{rik+1} - M_{sik+1}$$

$$n_k = n$$

2. DeNOx: la désulfuration (extraction du  $SO_2$ ) commence avant que l'incidence du soufre sur les émissions soit décelable ( $\pm 15\%$  des émissions mesurées)

$$M'_{sik,j=1} = \text{const.} \rightarrow M_{sik} = M_{sik+1} = M_{si2}$$

$$M_{rik} = M_{rik+1} = M_{ri2}$$

Pour l'extraction du  $SO_2$ :

$$M_{ri2}, M_{si2}, d_2, D_2, n_2 = 1$$

3. Système complet (DPF + DeNOx):

$$M_{si} = \frac{n \cdot M_{si1} \cdot D_1 + M_{si2} \cdot D_2}{n \cdot D_1 + D_2}$$

$$M_{ri} = \frac{n \cdot M_{ri1} \cdot d_1 + M_{ri2} \cdot d_2}{n \cdot d_1 + d_2}$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} + M_{ri}}{n \cdot (D_1 + d_1) + D_2 + d_2} = \frac{n \cdot (M_{si1} \cdot D_1 + M_{ri1} \cdot d_1) + M_{si2} \cdot D_2 + M_{ri2} \cdot d_2}{n \cdot (D_1 + d_1) + D_2 + d_2}$$

Le calcul du facteur  $K_i$  pour les dispositifs à régénération périodique multiple n'est possible qu'après un certain nombre de phases de régénération pour chaque dispositif. À l'issue de la procédure complète (A à B, voir fig. 8/2), on devrait retrouver les conditions de départ A.

3.4.1 Extension de l'homologation pour un dispositif à régénération périodique multiple

3.4.1.1 Si le ou les paramètres techniques et/ou la stratégie de régénération d'un dispositif à régénération multiple pour toutes les phases comprises dans ce système combiné sont modifiés, l'ensemble de la procédure, y compris tous les dispositifs de régénération devrait consister à effectuer des mesures pour mettre à jour le facteur multiple  $K_i$ .

3.4.1.2 Si un seul élément d'un dispositif à régénération multiple n'était modifié qu'en ce qui concerne ses paramètres de stratégie (c'est-à-dire "D" et/ou "d" pour le DPF) et que le constructeur puisse présenter au service technique des données prouvant que:

- a) il n'existe aucune interaction détectable avec le ou les autres éléments du dispositif, et
- b) les paramètres importants (c'est-à-dire la construction, le principe de fonctionnement, le volume, l'emplacement, etc.) sont identiques,

la procédure nécessaire de mise à jour du facteur  $K_i$  pourrait être simplifiée.

Comme convenu entre le constructeur et le service technique dans un cas de ce genre, il suffirait de procéder à une seule phase d'échantillonnage/stockage et de régénération et les résultats des essais ( $M_{si}$  et  $M_{ri}$ ) associés aux nouveaux paramètres (D et/ou d) pourraient être introduits dans la ou les formules pertinentes pour mettre à jour le facteur multiple  $K_i$  de façon mathématique, par substitution de la ou des formules de base du facteur  $K_i$ .».

-----