



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****170^e session**

Genève, 15-18 novembre 2016

Point 4.9.2 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements
existants, soumis par le GRPE****Proposition de complément 4 à la série 07
d'amendements au Règlement n° 83
(Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail
de la pollution et de l'énergie***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixante-treizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/73, par. 9), est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/11. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de novembre 2016.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), 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.



Complément 4 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Paragraphe 7.1.4.1, lire :

- « 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :
- Moteur :
- a) Procédé de combustion.
- Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) :
- a) Configuration (type d'enveloppe, nature du métal précieux et du substrat, densité alvéolaire) ;
 - b) Type et principe de fonctionnement ;
 - c) Système d'additif et dosage ;
 - d) Volume ± 10 % ; et
 - e) Emplacement (température ± 50 °C à 120 km/h ou température maximale moins 5 % à la pression maximale) ».

Appendice 6, ajouter un nouveau paragraphe 8.1.1, libellé comme suit :

- « 8.1.1 Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre. La désactivation permanente du système d'incitation du conducteur ne peut être effectuée que par le constructeur du véhicule ».

Annexe 2, additif, point 2.1.1, lire :

- « 2.1.1 Dans le cas des véhicules bicarburant, il faut reproduire le tableau du type I pour les deux carburants. S'agissant des véhicules polycarburant, lorsqu'il faut effectuer des essais du type I sur les deux carburants conformément au tableau A du présent Règlement, ainsi que pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane, qu'ils soient monocarburant ou bicarburant, il faut reproduire le tableau pour chacun des gaz de référence utilisés lors de l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les plus mauvais résultats obtenus. Le cas échéant, conformément aux paragraphes 3.1.4 et 3.1.5 de l'annexe 12 du présent Règlement, il faut indiquer si les résultats ont été mesurés ou calculés ».

Annexe 4a, appendice 3, paragraphe 1.2.12.6, lire :

- « 1.2.12.6 Le détecteur à ionisation de flamme chauffé (HFID) doit être utilisé avec système à débit constant (échangeur de chaleur) pour assurer un prélèvement représentatif, à moins qu'une compensation ne soit effectuée pour la variation du débit volumique en cas d'utilisation d'un CVS ».

Annexe 10, Type : Essence (E10), tableau, lire :

«

...
Teneur en eau	% v/v	max 0,05	EN 12937
Aspect à -7 °C		Claire et brillante	
...

».

Annexe 11,

Paragraphe 3.3.3.1, lire :

« 3.3.3.1 Le système OBD surveille la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NMHC et de NO_x. Les constructeurs peuvent prévoir un dispositif de surveillance uniquement pour le catalyseur en amont ou en combinaison avec le ou les catalyseurs suivants en aval. Un catalyseur ou un assemblage de catalyseurs est réputé dysfonctionner lorsque les émissions dépassent les valeurs limites de NMHC ou NO_x visées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe ».

Paragraphe 3.3.3.4, lire :

« 3.3.3.4 S'ils sont actifs sur le type de carburant sélectionné, les autres composants ou dispositifs du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe motopropulseur relatifs aux émissions, qui sont raccordés à un ordinateur et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe ».

Paragraphe 3.3.4.4, lire :

« 3.3.4.4 Les autres composants ou systèmes du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe propulseur relatifs aux émissions, qui sont connectés à un ordinateur, et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Il s'agit, par exemple, des composants ou systèmes chargés de surveiller et de contrôler le débit d'air massique, le débit volumétrique (et la température), la pression de suralimentation et la pression dans la tubulure d'admission (ainsi que des capteurs qui permettent l'exécution de ces contrôles) ».

Paragraphes 3.3.5 à 3.3.5.2, lire :

« 3.3.5 Les constructeurs peuvent démontrer à l'autorité chargée de l'homologation que certains composants ou systèmes ne doivent pas être soumis à une surveillance si le niveau des émissions ne dépasse pas les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe lorsque ces composants ou systèmes subissent une défaillance totale ou sont retirés.

- 3.3.5.1 Sur les dispositifs ci-après, la défaillance totale ou le retrait doivent cependant faire l'objet d'une surveillance (si le retrait est susceptible d'entraîner un dépassement des limites d'émission applicables définies au paragraphe 5.3.1.4 du présent Règlement) :
- a) Un filtre à particules installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné ;
 - b) Un dispositif de traitement aval des NO_x installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné ;
 - c) Un catalyseur à oxydation pour moteur diesel installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné.
- 3.3.5.2 Les dispositifs visés au paragraphe 3.3.5.1 de la présente annexe doivent également être soumis à une surveillance au cas où une défaillance quelconque entraînerait un dépassement des valeurs limites OBD ».
-