



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****190^e session**

Genève, 20-22 juin 2023

Point 4.7.7 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU existants,
soumis par le GRPE****Proposition de complément 16 à la série 07 d'amendements
au Règlement ONU n° 83 (Émissions polluantes 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 quatre-vingt-septième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/87, par. 16), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2023/10 et le document informel GRPE-87-13-Rev.2, tels que modifiés par l'annexe VI du rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2023.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), par. 20.6), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



*Annexe 4A**Paragraphe 3.2.7, lire :*

« 3.2.7 Le véhicule soumis aux essais doit être équipé du système de feux de circulation diurne qui a la plus grande consommation d'énergie électrique parmi ceux qui sont installés par le constructeur sur les véhicules du groupe représenté par le véhicule faisant l'objet d'une homologation de type. À cet égard, le constructeur doit fournir la documentation technique appropriée aux autorités d'homologation de type.

Les feux de circulation diurne tels que définis au paragraphe 2 du Règlement ONU n° 48 doivent être allumés durant le cycle d'essai. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.2.8, libellé comme suit :

« 3.2.8 Pour les essais réalisés conformément au présent Règlement, après le [xx-xx-20xx¹], les feux de position arrière doivent être réglés selon les conditions de fonctionnement appliquées à une luminosité ambiante supérieure à 7 000 lux (dans le mode banc à rouleaux du véhicule, par exemple). ».

Annexe 11, paragraphe 3.2.1.2, lire :

« 3.2.1.2 Le constructeur peut désactiver un programme de surveillance OBD particulier pour un cycle de conduite donné à une température ambiante ou une température du liquide de refroidissement inférieure à 266 K (-7 °C) ou à une altitude de plus de 2 500 m au-dessus du niveau de la mer, à condition qu'il produise des données et/ou une évaluation technique prouvant que le système OBD ne serait pas fiable dans ces conditions. Il peut aussi demander la désactivation d'un programme de surveillance OBD particulier à d'autres températures ambiantes ou températures du liquide de refroidissement ou à d'autres altitudes s'il apporte la preuve à l'autorité compétente, grâce à des données et/ou à une évaluation technique, que le diagnostic serait faussé dans ces conditions. Il n'est pas nécessaire que le témoin de défaillance (TD) s'allume en cas de dépassement des seuils OBD pendant la régénération, sous réserve qu'aucun défaut ne soit présent.

La température du liquide de refroidissement n'est considérée comme soumise à homologation que si elle est utilisée en substitution de la température ambiante. ».

*Annexe 11, appendice 1**Paragraphe 6.5.1.3, lire :*

« 6.5.1.3 Pour tous les systèmes antipollution pour lesquels des essais spécifiques d'évaluation en fonctionnement sont réalisés conformément à la présente annexe (catalyseur, sonde à oxygène, etc.) à l'exception de la détection des ratés d'allumage, de la surveillance du système d'alimentation en carburant et de la surveillance complète des composants, les résultats de l'essai le plus récent subi par le véhicule et les limites par rapport auxquelles le système est comparé peuvent être obtenus par l'intermédiaire du port série du connecteur de diagnostic normalisé, conformément aux spécifications indiquées au paragraphe 6.5.3 du présent appendice. En ce qui concerne les composants et systèmes mentionnés ci-dessus comme faisant l'objet d'une exception, une indication de succès ou d'échec pour l'essai le plus récent doit être disponible via le connecteur normalisé.

Toutes les données requises devant être enregistrées en ce qui concerne l'efficacité en service du système OBD conformément au paragraphe 7.6 du présent appendice doivent être disponibles par l'intermédiaire du port série du connecteur de diagnostic normalisé conformément aux spécifications visées au paragraphe 6.5.3 du présent appendice. ».

¹ Date à remplacer par la date d'entrée en vigueur de la présente proposition lorsque cette date sera connue.

Paragraphes 6.5.3.4 et 6.5.3.5, lire :

« 6.5.3.4 Les données de diagnostic de base (définies au paragraphe 6.5.1 du présent appendice) et les informations de contrôle bidirectionnel doivent être fournies selon le format et à l'aide des unités prévues dans la norme indiquée à l'alinéa a) du paragraphe 6.5.3.2 du présent appendice et être accessibles au moyen d'un analyseur de diagnostic respectant les prescriptions de la norme indiquée à l'alinéa b) du paragraphe 6.5.3.2 du présent appendice.

Le constructeur du véhicule doit communiquer à l'organisme de normalisation compétent des données détaillées de diagnostic relatif aux émissions, par exemple les identificateurs de paramètre (PID), les identificateurs de programme de surveillance (monitor ID), et les identificateurs d'essai (test ID) non spécifiés dans la norme indiquée à l'alinéa a) du paragraphe 6.5.3.2 du présent appendice mais liés au présent Règlement.

6.5.3.5. Lorsqu'une défaillance est enregistrée, le constructeur doit l'identifier en utilisant un code d'erreur ISO/SAE approprié comme spécifié dans l'une des normes énumérées à l'alinéa d) du paragraphe 6.5.3.2 du présent appendice, concernant les codes d'erreur du système antipollution. Si cela est impossible, le constructeur peut utiliser les codes d'anomalie visés dans la même norme. L'accès aux codes d'erreur doit être assuré sans restriction au moyen d'un analyseur de diagnostic normalisé conforme aux dispositions du paragraphe 6.5.3.3 du présent appendice.

Le constructeur du véhicule doit communiquer à l'organisme de normalisation compétent des données détaillées de diagnostic relatif aux émissions, par exemple les identificateurs de paramètre (PID), les identificateurs de programme de surveillance (monitor ID), et les identificateurs d'essai (test ID) non spécifiés dans la norme indiquée à l'alinéa a) du paragraphe 6.5.3.2 du présent appendice mais liés au présent Règlement. ».
