



Conseil économique et social

Distr. générale
23 mars 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Soixante-treizième session

Genève, 7-10 juin 2016

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules légers – Règlements n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale, y compris des véhicules électriques purs), 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁), 101 (Émissions de CO₂/consommation de carburant) et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)

Proposition de nouveau complément aux séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n^o 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Communication de l'expert de la Commission européenne*

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Commission européenne, est fondé sur les documents informels GRPE-72-14 et GRPE-72-15 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRPE/72, par. 20 et 21). La proposition vise à fournir des éclaircissements et à corriger des erreurs dans les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n^o 83. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées **en caractères gras** pour les ajouts et ~~en caractères biffés~~ pour les suppressions.

* 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 élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Propositions

A. Nouveau complément à la série 06 d'amendements

Paragraphe 7.1.4.1, modifier comme suit :

« 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :

a) Moteur ;

Moteur :

~~b~~a) Procédé de combustion ;

~~e~~ — Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) ;

Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) :

~~d~~a) Configuration (type d'enveloppe, nature du métal précieux et du substrat, densité alvéolaire) ;

~~e~~b) Type et principe de fonctionnement ;

~~f~~c) Système d'additif et dosage ;

~~g~~d) Volume ($\pm 10\%$) ; et

~~h~~e) Emplacement (température ± 50 °C à 120 km/h ou température maximale moins 5 % à la pression maximale). ».

Annexe 4a, appendice 3, paragraphe 1.2.12.6, modifier comme suit :

« 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 des systèmes CFV ou CFO volumique en cas d'utilisation d'un CVS. ».

Annexe 7, paragraphe 7.5.2, modifier comme suit :

« 7.5.2 L'inspecteur peut essayer les véhicules en appliquant le ~~paragraphe 8.2.5 du présent Règlement~~ **paragraphe 7.1 de la présente annexe**. ».

Annexe 11,

Paragraphe 3.3.3.1, modifier comme suit :

« 3.3.3.1 Le système OBD surveille la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de ~~CTH~~ 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. Par dérogation, l'exigence de surveillance de la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NO_x ne s'applique qu'à partir des dates visées au paragraphe 12.1.4. ».

Paragraphe 3.3.3.4, modifier comme suit :

- « 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, modifier comme suit :

- « 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 d'air 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); ».

Paragraphe 3.3.5, modifier comme suit :

- « 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. ».

B. Nouveau complément à la série 07 d'amendements

Paragraphe 7.1.4.1, modifier comme suit :

- « 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :

a) ~~Moteur~~ ;

Moteur :

~~b~~)a) Procédé de combustion ;

e) ~~Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) ;~~

Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) :

~~d~~)a) Configuration (type d'enveloppe, nature du métal précieux et du substrat, densité alvéolaire) ;

e)b) Type et principe de fonctionnement ;

~~f~~)c) Système d'additif et dosage ;

~~g~~)d) Volume ($\pm 10\%$) ; et

~~h~~)e) Emplacement (température ± 50 °C à 120 km/h ou température maximale moins 5 % à la pression maximale). ».

Annexe 2, additif, point 2.1.1, modifier comme suit :

« 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, modifier comme suit :

« 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 ~~des systèmes CFV ou CFO~~ **volumique en cas d’utilisation d’un CVS.** ».

Annexe 10, Type : Essence (E10), tableau, modifier comme suit :

«

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

»

Annexe 11,

Paragraphe 3.3.3.1, modifier comme suit :

« 3.3.3.1 Le système OBD surveille la baisse d’efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de ~~THC~~ **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, modifier comme suit :

« 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, modifier comme suit :

« 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, modifier comme suit:

« 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. ».

II. Justification

1. Il est proposé de modifier la présentation du paragraphe 7.1.4.1 pour en améliorer la précision et l'harmoniser avec le texte équivalent du paragraphe 2.1.1 de l'annexe 13. Les termes « moteur » et « dispositif à régénération discontinue » doivent être deux sous-rubriques plutôt que faire partie de la liste des éléments tels qu'actuellement énumérés au paragraphe 7.1.4.1.

2. Dans la série 07 d'amendements, l'amendement au paragraphe 2.1.1 de l'additif à l'annexe 2 vise à corriger une erreur terminologique.

3. L'amendement proposé au paragraphe 1.2.12.6 de l'appendice 3 de l'annexe 4a corrige une inexactitude terminologique en remplaçant « du débit des systèmes CFV ou CFO » par « du débit volumique en cas d'utilisation d'un CVS ».

4. L'amendement au paragraphe 7.5.2 de l'annexe 7 vise à corriger une erreur de références croisées qui subsiste dans la série 06 d'amendements.

5. Dans la série 07 d'amendements, il est proposé de modifier le tableau de l'annexe 10 pour le type Essence (E10) pour l'harmoniser avec les amendements au Règlement technique mondial n° 15 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3. L'unité de mesure devrait être le pourcentage volumique (% v/v) au lieu du pourcentage massique (% m/m). L'« aspect » est un paramètre lié à la teneur en eau, mais constitue une catégorie distincte. Une nouvelle ligne est donc prévue pour « Aspect à -7 °C ».
 6. L'amendement au paragraphe 3.3.3.1 de l'annexe 11 vise à corriger une erreur. Il devrait être fait référence aux émissions d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC) au lieu des hydrocarbures totaux (THC), étant donné que les limites définies au paragraphe 3.3.2 de l'annexe 11 sont applicables aux NMHC.
 7. L'amendement aux paragraphes 3.3.3.4, 3.3.4.4 et 3.3.5 de l'annexe 11 remplace « limites » par « valeurs limites OBD » par souci de clarté, étant donné qu'il s'agit d'une référence aux valeurs limites OBD et non pas aux limites d'émissions dans le tableau 1 du paragraphe 5.3.1.4 du Règlement.
 8. Au paragraphe 3.3.5.1 de l'annexe 11 de la série 07 d'amendements, l'ajout du libellé « au paragraphe 5.3.1.4 du présent Règlement » vise à préciser que les limites d'émissions visées sont celles définies dans le tableau 1 du paragraphe 5.3.1.4 du Règlement et non les valeurs limites OBD définies au paragraphe 3.3.2 de l'annexe 11.
-