

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 octobre 2015
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-douzième session**

Genève, 12-15 janvier 2016

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules utilitaires lourds – Règlements n^{os} 49**(Émissions des moteurs à allumage par compression
et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL))
et 132 (Dispositifs antipollution non montés d'origine)****Proposition de nouveau complément à la série 06
d'amendements au Règlement n^o 49 [Émissions
des moteurs à allumage par compression et des
moteurs à allumage commandé (GNC et GPL)]****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à adapter les prescriptions relatives à la surveillance des défauts de fonctionnement de l'injection de carburant [systèmes de diagnostic embarqué (OBD)] aux technologies actuelles. Il s'inspire du document informel GRPE-71-06 (voir le rapport publié sous la cote ECE/TRANS/WP.29/GRPE/71, par. 25 et 26). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n^o 49 sont indiquées en caractères gras pour les parties nouvelles et biffées pour les parties supprimées.

* 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.



I. Proposition

Annexe 9A, paragraphe 2.3.1, modifier comme suit :

« 2.3.1 Injecteurs défaillants

En lieu et place du dispositif de contrôle spécifié à la ligne d) du tableau du point 7 de l'appendice 3 de l'annexe 9B du présent Règlement, le fabricant peut choisir de respecter les dispositions des paragraphes 2.3.1.1 à 2.3.1.2.1 de la présente annexe. ».

Annexe 9B, appendice 3, point 7, modifier comme suit :

« Surveillance du système d'alimentation en carburant

Le système OBD doit surveiller, sur les moteurs équipés, les caractéristiques ci-dessous du système d'alimentation en carburant pour contrôler le bon fonctionnement :

	<i>Gazole</i>	<i>Gaz</i>
a) Pression d'alimentation: capacité du système d'alimentation en carburant à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée – surveillance de l'efficacité.	X	
b) Pression d'alimentation: capacité du système à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée au cas où telle sorte que la pression puisse être commandée indépendamment d'autres paramètres – surveillance de l'efficacité.	X	
c) Point d'injection: capacité du système d'alimentation en carburant à respecter le point d'injection prévu pendant au moins un cycle d'injection lorsque le moteur est équipé des sondes appropriées – surveillance de l'efficacité.	X	
d) Quantité de carburant injectée: capacité du système à injecter la quantité de carburant prescrite en détectant les erreurs de dosage pendant au moins un cycle d'injection (par exemple, avant, pendant ou après l'injection) – surveillance des seuils d'émission.	X	
e) Rapport air-carburant: capacité du système d'injection à maintenir le rapport air-carburant souhaité (compte tenu entre autres, mais non exclusivement, des capacités d'auto-adaptation) – surveillance de l'efficacité.		X

».

II. Justification

1. La surveillance de l'encrassement des systèmes d'injection a été introduite dans la législation afin de prévenir un niveau élevé d'émissions de particules lorsqu'une défaillance partielle du filtre à particules diesel se produit simultanément.

2. À l'heure actuelle, aucune technique spécifique de surveillance n'est prescrite, mais il est nécessaire, au stade C, que chaque constructeur présente à son Autorité d'homologation une technique de surveillance visant à détecter l'éventuel encrassement des injecteurs.

3. Étant donné qu'un système d'injection encrassé affectera toujours la quantité de carburant délivrée, il est proposé de transposer dans le Règlement n° 49 les dispositions relatives à « la capacité du système à injecter la quantité de carburant prescrite » qui sont spécifiées dans le Règlement technique mondial n° 5.

4. Les prescriptions actuelles demeureraient inchangées et seraient considérées comme une solution de substitution à la technique de surveillance de l'alimentation en carburant employée par « défaut », ce qui permettrait aux constructeurs qui sont déjà convenus avec leur Autorité d'homologation d'une autre technique de surveillance de ne pas être pénalisés par un « changement de dernière minute ».
