



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**175^e session

Genève, 19-22 juin 2018

Point 14.3 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par le Comité exécutif de projets de RTM ONU
et/ou de projets d'amendements à des RTM ONU existants,
s'il y a lieu****Proposition d'amendement 1 au RTM ONU n° 19 (Procédure
d'essai mondiale harmonisée pour les émissions des voitures
particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP))****Communication du Japon et de l'Union européenne*****Additif**

Le texte reproduit ci-après, tendant à l'insertion de corrections mineures à l'annexe 1 du document ECE/TRANS/WP.29/2018/73, a été établi par le représentant du Japon. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 pour examen à leurs sessions de juin 2018, sous réserve de l'approbation définitive du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie à sa session de juin 2018.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, activité 3.1), 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.



Document ECE/TRANS/WP.29/2018/73, annexe 1,

Paragraphe 6.6.1.7.2, modifier comme suit :

« 6.6.1.7.2 Dans les 15 minutes qui suivent l'instant où la température ambiante atteint 35 °C, la soupape de surpression du réservoir doit être ouverte afin de charger le canister. La charge peut être effectuée à l'intérieur ou à l'extérieur de l'enceinte. Une fois chargé conformément aux dispositions du présent paragraphe, le canister doit être déconnecté et conservé dans la zone de stabilisation. Un canister factice doit être installé sur le véhicule aux fins de la procédure visée aux paragraphes 6.6.1.9 à 6.6.1.12 de la présente annexe. »

Paragraphe 6.6.1.8.2, modifier comme suit :

« 6.6.1.8.2 À défaut, le trop-plein de pertes liées à la dépressurisation peut être mesuré au moyen d'une enceinte SHED.

Dans les 15 minutes qui suivent l'instant où la température ambiante atteint 35 °C, tel que décrit au paragraphe 6.6.1.6 de la présente annexe, l'enceinte doit être scellée et la procédure de mesure doit commencer.

L'analyseur d'hydrocarbures doit être mis à zéro et calibré, après quoi la concentration en hydrocarbures, la température et la pression barométrique doivent être mesurées afin d'enregistrer les valeurs initiales C_{HCi} , P_i et T_i nécessaires à la détermination du trop-plein de pertes liées à la dépressurisation.

La température ambiante T de l'enceinte ne doit pas être inférieure à 25 °C pendant la durée de la procédure de mesure.

À la fin de la procédure décrite au paragraphe 6.6.1.7.2 de la présente annexe, la concentration en hydrocarbures dans l'enceinte doit être mesurée dans un délai de 60 ± 5 s. La température et la pression barométrique doivent aussi être mesurées. Ces mesures correspondent aux valeurs finales C_{HCf} , P_f et T pour le trop-plein de pertes liées à la dépressurisation.

Le trop-plein de pertes liées à la dépressurisation doit être calculé conformément au paragraphe 7.1 de la présente annexe et consigné. »

Paragraphe 7.1, modifier comme suit :

« 7.1 Les essais d'émissions par évaporation décrits dans la présente annexe permettent de calculer les émissions d'hydrocarbures à l'issue de l'essai de trop-plein de pertes liées à la dépressurisation, de l'essai diurne et de l'essai d'émissions après accumulation de chaleur. Les pertes par évaporation au cours de chacun de ces essais doivent être calculées en utilisant les valeurs initiales et finales pour la concentration en hydrocarbures, la température et la pression, ainsi que le volume net de l'enceinte.

L'équation suivante doit être appliquée :

$$M_{HC} = k \times V \times \left(\frac{C_{HCf} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{HCi} \times P_i}{T_i} \right) + M_{HC,out} - M_{HC,in}$$

Où :

M_{HC} est la masse d'hydrocarbures, en g ;

$M_{HC,out}$ est la masse d'hydrocarbures ayant quitté l'enceinte dans le cas d'une enceinte à volume fixe pour les essais d'émissions diurnes, en g ;

$M_{HC,in}$ est la masse d'hydrocarbures ayant pénétré dans l'enceinte dans le cas d'une enceinte à volume fixe pour les essais d'émissions diurnes, en g ;

C_{HC} est la concentration en hydrocarbures mesurée dans l'enceinte, en ppm (volume) en équivalent C_1 ;

- V est le volume net de l'enceinte, corrigé du volume du véhicule fenêtres et compartiment à bagage ouverts, en m^3 . Si le volume du véhicule n'est pas connu, on soustrait un volume de $1,42 m^3$;
- T est la température ambiante de l'enceinte, en K ;
- P est la pression barométrique, en kPa ;
- H/C est le rapport hydrogène/carbone ;
- H/C est présumé égal à 2,33 pour le trop-plein de pertes liées à la dépressurisation et à l'essai diurne ;
- H/C est présumé égal à 2,20 pour les pertes par imprégnation à chaud ;
- k est égal à $1,2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$, en $(g \times K)/(m^3 \times kPa)$;
- i est l'indice de valeur initiale ;
- f est l'indice de valeur finale ; ».
-