|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/9 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale10 février 2016FrançaisOriginal : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l’harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

**Groupe de travail des dispositions générales de sécurité**

**110e session**

Genève, 26-29 avril 2016

Point 12 de l’ordre du jour provisoire

**Règlement no 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL)**

 Proposition d’amendement au Règlement no 110
(Véhicules alimentés au GNC/GNL)

 Communication de l’expert des Pays-Bas[[1]](#footnote-2)\*

 Le texte reproduit ci-après, établi par l’expert des Pays-Bas, a pour objectif de corriger une erreur typographique et d’apporter une plus grande clarté aux dispositions actuelles du Règlement. Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte du Règlement ONU no 110 sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

 I. Proposition

*Paragraphe 7.1*, modifier comme suit :

« 7.1 Lorsque les échantillons d’organes GNC présentés à l’homologation satisfont aux prescriptions des paragraphes 8.1 à 8.11 du présent Règlement, une homologation du type d’organe correspondant est accordée.

 Lorsque les échantillons d’organes GNL présentés à l’homologation satisfont aux prescriptions des paragraphes 8.12 à ~~8.21~~ **8.22** du présent Règlement, une homologation du type d’organe correspondant est accordée. ».

*Annexe 4A, paragraphes 4.2.3 et 4.2.4*, modifier comme suit :

« 4.2.3 Pour la classe 1, la soupape de surpression et le dispositif de surpression doivent être conçus de manière à être étanches à une pression égale à 1,5 fois la pression maximale de fonctionnement (en MPa), l’orifice de sortie étant fermé (voir annexe 5B)

4.2.4 Pour ~~les classes 1 et~~ la classe 2, la soupape de surpression doit être conçue de manière à être étanche à une pression égale à 2 fois la pression maximale de fonctionnement, l’orifice de sortie étant fermé. ».

*Annexe 4H, paragraphe 2.2*, modifier comme suit :

« 2.2 Le délai de fermeture de la vanne automatique à partir du moment où le moteur cale ne doit pas dépasser ~~5~~ **2** s. ».

 II. Justification

1. La présente proposition vise à corriger une erreur typographique dans le paragraphe 7.1, celui-ci devant renvoyer aux paragraphes 8.12 à 8.22, dans lesquels sont énumérés les organes GNL concernés.

2. Elle tend, en outre, à rectifier les éléments suivants :

 a) Dans l’annexe 4A, les prescriptions concernant les essais des organes de la classe 1 se contredisent dans les paragraphes 4.2.2 et 4.2.3 ; et

 b) Dans l’annexe 4H, le paragraphe 2.2 contredit le paragraphe 18.6.1.2, dans lequel il est indiqué ce qui suit :

« 18.6.1.2 La vanne automatique de la bouteille doit fonctionner de telle manière que l’arrivée de carburant soit coupée quand le moteur est arrêté, quelle que soit la position de la commande marche/arrêt du moteur et qu’elle reste fermée tant que le moteur ne tourne pas. Un retard de 2 s est toléré́ pour la fonction diagnostic. ».

3. Il convient donc d’uniformiser les délais susmentionnés (soit 2 soit 5 secondes, mais pas les deux).

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-2)