



Conseil économique et social

Distr. générale
24 octobre 2013
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-huitième session

Genève, 7-10 janvier 2014

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

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

Proposition de complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Communication de l'expert de l'OICA*

Le texte ci-après a été établi par l'expert de la Commission européenne pour aligner intégralement les dispositions du Règlement n° 83 concernant les «véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociospécifiques» sur le cadre réglementaire de l'Union européenne.

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte d'origine en langue anglaise sont indiquées à l'aide de la fonction «suivi des modifications». Dans les versions française et russe, ces mêmes modifications sont signalées en caractères gras lorsqu'il s'agit d'ajouts et en caractères barrés en cas de suppression.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94 et ECE/TRANS/2012/12, 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 dans le cadre de ce mandat.

I. Proposition

Paragraphe 5.3.1.4, Tableau 1, ajouter la note 2 comme suit:

«5.3.1.4 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.3.1.5, l'essai doit être exécuté trois fois. Pour chaque essai, les résultats doivent être multipliés par les facteurs de détérioration appropriés déterminés d'après le paragraphe 5.3.6 et, dans le cas des dispositifs à régénération discontinue tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.20, par les coefficients K_i déterminés selon l'annexe 13. Les masses résultantes d'émissions gazeuses et, dans le cas des véhicules à moteur à allumage par compression, la masse des particules obtenue à chaque essai devraient être inférieures aux valeurs limites indiquées dans le tableau 1 suivant:

Tableau 1
Limites d'émission

Valeurs limites																
Catégorie	Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures totaux (HCT)		Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC)		Masse d'oxydes d'azote (NO _x)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HCT + (NO _x))		Masse de particules (PM)		Nombre de particules (P)	
			L ₁ (mg/km)	CI	L ₂ (mg/km)	CI	L ₃ (mg/km)	CI	L ₄ (mg/km)	CI	L ₂ + L ₃ (mg/km)	CI	L ₅ (mg/km)	CI	L ₆ (nombre/km)	CI
M	-	Toutes	1 000	500	100	-	68	-	60	180	-	230	4,5	4,5	-	6,0 x 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1,305	1 000	500	100	-	68	-	60	180	-	230	4,5	4,5	-	6,0 x 10 ¹¹
	II	1,305 < RM ≤ 1,760	1 810	630	130	-	90	-	75	235	-	295	4,5	4,5	-	6,0 x 10 ¹¹
	III	1,760 < RM ²	2 270	740	160	-	108	-	82	280	-	350	4,5	4,5	-	6,0 x 10 ¹¹
N ₂	-	Toutes	2 270	740	160	-	108	-	82	280	-	350	4,5	4,5	-	6,0 x 10 ¹¹

Légende: PI = allumage commandé; CI = allumage par compression.

Notes:

¹ Les normes sur la masse de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés d'un moteur à injection directe.

² **Y compris les véhicules de la catégorie M₁ «conçus pour satisfaire des besoins sociospécifiques» selon la définition.**

.».

II. Justification

1. Le document propose des modifications à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83 en vue d'aligner intégralement les prescriptions du Règlement concernant les «véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociospécifiques» sur le cadre réglementaire de l'Union européenne.
 2. Dans la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83, les prescriptions de conformité des émissions pour ces véhicules sont basées sur les limites pour la catégorie M uniquement, alors que dans la réglementation de l'UE ces véhicules peuvent satisfaire aux limites pour la catégorie N₁, classe 3.
-