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 5 de l’ordre du jour provisoire

Règlements nos 85 (Mesure de la puissance nette),   
115 (Systèmes de conversion au GPL et GNC)   
et 133 (Recyclage des véhicules automobiles)

Proposition de nouveau complément à la version d’origine   
du Règlement no115 (Systèmes de conversion au GPL   
et GNC)

Communication du président du groupe informel des véhicules   
fonctionnant au gaz (GFV)[[1]](#footnote-1)\*

Le texte reproduit ci-dessous a été établi par le président du groupe informel des véhicules fonctionnant au gaz (GFV). Il est fondé sur le document informel GRPE-71-03 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRPE/71, par. 36 et 37); il a pour objet de simplifier le modèle de fiche de communication concernant l’homologation. Les modifications au texte actuel du Règlement no 115 sont indiquées en caractères gras pour les additions et en caractères biffés pour les suppressions.

I. Proposition

*Annexe 1A-Additif*, lire :

« Annexe 1A – Additif

Additif à la fiche de communication concernant   
un type d’équipement de conversion au GPL   
conforme au Règlement no 115

(Nod’homologation Nod’extension )

1. Véhicules sur lesquels le système de conversion a été essayé :

| *Numéro de véhicule* | *1* | *2* | *n* |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Marque |  |  |  |
| Type |  |  |  |
| Catégorie |  |  |  |
| **Type du moteur** |  |  |  |
| ~~Limites~~ **Niveau** d’émissions |  |  |  |
| Puissance |  |  |  |
| Type du système antipollution |  |  |  |

**1.1**~~2~~.Résultats des essais :

~~Rapport CO~~~~2LPG~~ ~~/CO~~~~2petrol~~~~2~~:

~~Rapport Power~~~~LPG~~~~/Power~~~~petrol (or diesel)~~~~:~~

| *Carburant* | | *Essence (~~ou gazole~~)*1 | | | | | *GPL* | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Numéro de véhicule* | *Puissance (kW)* | | *CO*~~3~~ *(g/km)* | *HC*~~3~~ *(g/km)* | *NOx*~~3~~ *(g/km)* | *CO2*~~3~~ *(g/km)* | *Puissance  (kW)* | *CO*~~3~~ *(g/km)* | *HC*~~3~~ *(g/km)* | *NOx**(g/km)* | *CO2~~2~~1 (g/km)* |
| 1 |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| n |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1 ~~Biffer la mention inutile~~.

~~2~~ 1 Réservé aux véhicules des catégories M1 et N1.

~~3~~ ~~Réservé au(x) véhicule(s) de base.~~

**2. Rapports**

**2.1 Rapport CO2: CO2 LPG/CO2 petrol:**

**2.2 Rapport Power: LPG/Power petrol:**

3. **Liste des** types de véhicules sur lesquels le système de conversion peut être monté :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | ***Type du véhicule*** | ***Type du moteur*** | ***Puissance (kW)*** |
| **1** |  |  |  |
| **2** |  |  |  |
| **3** |  |  |  |
| **n** |  |  |  |

».

*Annexe 1B-Additif*, lire :

« Annexe 1B – Additif

Additif à la fiche de communication concernant   
un type d’équipement de conversion au GNC   
conforme au Règlement no115

(Nod’homologation Nod’extension )

1. Véhicules sur lesquels le système de conversion a été essayé :

| *Nombre de véhicules* | *1* | *2* | *n* |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Marque |  |  |  |
| Type |  |  |  |
| Catégorie |  |  |  |
| **Type du moteur** |  |  |  |
| ~~Limites~~ **Niveau** d’émissions |  |  |  |
| Puissance |  |  |  |
| Type du système antipollution |  |  |  |

**1.1**~~2~~. Résultats des essais :

~~Rapport CO2CNG / CO2~~ ~~petrol~~~~2~~~~:~~

~~Rapport PowerCNG / Powerpetrol~~ ~~(or diesel)~~~~:~~

| *Essence ~~(ou gazole)~~*~~1~~ | | | | | | *GPL* | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Type  de véhicule* | *Puissance  (kW)* | *CO~~3~~  (g/km)* | *HC~~3~~  (g/km)* | *NOx~~3~~  (g/km)* | *CO2~~3~~  (g/km)* | *Puissance  (kW)* | *CO~~3~~  (g/km)* | *HC~~3~~  (g/km)* | *NOx**(g/km)* | *CO2~~2~~1* *(g/km)* |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| n |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1 ~~Biffer la mention inutile~~.

~~2~~ 1 Réservé aux véhicules des catégories M1 et N1.

~~3~~ ~~Réservé au(x) véhicule(s) de base.~~

**2. Rapports :**

**2.1 Rapport CO2: CO2 CNG/CO2 petrol:**

**2.2 Rapport Power: CNG/Power petrol:**

3. **Liste des** types de véhicules sur lesquels le système de conversion peut être monté :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | ***Type du véhicule*** | ***Type du moteur*** | ***Puissance (kW)*** |
| **1** |  |  |  |
| **2** |  |  |  |
| **3** |  |  |  |
| **n** |  |  |  |

».

II. Justification

1. L’amendement proposé vise à simplifier le modèle de fiche de communication concernant l’homologation.

2. Le modèle actuel exige la communication d’un facteur de CO2 calculé ainsi que des émissions spécifiques de CO2 en mode gaz pour les types de véhicules pour lesquels le système de conversion peut être utilisé (ç'est-à-dire autres que les véhicules de base).

3. Étant donné que les émissions spécifiques de CO2 en mode gaz sont calculées en appliquant le facteur de CO2 aux émissions « d’origine » en mode essence, la communication du facteur de CO2 seulement est suffisante pour déterminer les émissions de CO2 en mode gaz de tout type de véhicule en cas de besoin .

4. Pour cette raison, il est proposé de supprimer la communication des valeurs d’émissions de CO2 et les chiffres de puissance de chaque véhicule spécifique, en réservant la communication de valeurs pour les véhicules de base essayés.

5. Cela n’obligerait pas le fabricant du système de conversion à connaître à l’avance les émissions de CO2 d’origine de tous les véhicules qualifiés ou à demander une extension d’homologation lorsque (comme il se produit souvent) un nouveau modèle ou une variante du même véhicule (ç’est-à-dire avec un chiffre de CO2 différent) est mis sur le marché.

6. Ainsi par exemple, dans les Parties contractantes où les émissions de CO2 en mode gaz d’un véhicule converti conformément au Règlement no 115 doivent obligatoirement être publiés, au moment de l’enregistrement de la « conversion », le service administratif peut facilement calculer les émissions de CO2 en mode gaz en multipliant les facteur de CO2 pour ce véhicule spécifique (publié dans le modèle de fiche de communication du Règlement no 115) par les émissions de CO2 d’origine en mode essence (voir le certificat de conformité).

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/224, par. 105, 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. [↑](#footnote-ref-1)