

26 juillet 2017

---

## Accord

### **Concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions\***

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

---

## **Additif 82 : Règlement n° 83**

### **Révision 5 – Amendement 4**

Complément 4 à la série 07 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 22 juin 2017

### **Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant**

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2016/109.



**Nations Unies**

---

\* Ancien titre de l'Accord : Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.



*Paragraphe 7.1.4.1, lire :*

« 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :

Moteur :

a) Procédé de combustion.

Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) :

a) Configuration (type d'enveloppe, nature du métal précieux et du substrat, densité alvéolaire) ;

b) Type et principe de fonctionnement ;

c) Système d'additif et dosage ;

d) Volume  $\pm 10$  % ; et

e) Emplacement (température  $\pm 50$  °C à 120 km/h ou température maximale moins 5 % à la pression maximale). ».

*Appendice 6, ajouter un nouveau paragraphe 8.1.1, libellé comme suit :*

« 8.1.1 Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre. La désactivation permanente du système d'incitation du conducteur ne peut être effectuée que par le constructeur du véhicule. ».

*Annexe 2, additif, point 2.1.1, lire :*

« 2.1.1 Dans le cas des véhicules bicarburant, il faut reproduire le tableau du type I pour les deux carburants. S'agissant des véhicules polycarburant, lorsqu'il faut effectuer des essais du type I sur les deux carburants conformément au tableau A du présent Règlement, ainsi que pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane, qu'ils soient monocarburant ou bicarburant, il faut reproduire le tableau pour chacun des gaz de référence utilisés lors de l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les plus mauvais résultats obtenus. Le cas échéant, conformément aux paragraphes 3.1.4 et 3.1.5 de l'annexe 12 du présent Règlement, il faut indiquer si les résultats ont été mesurés ou calculés. ».

*Annexe 4a, appendice 3, paragraphe 1.2.12.6, lire :*

« 1.2.12.6 Le détecteur à ionisation de flamme chauffé (HFID) doit être utilisé avec un système à débit constant (échangeur de chaleur) pour assurer un prélèvement représentatif, à moins qu'une compensation ne soit effectuée pour la variation du débit volumique en cas d'utilisation d'un CVS. ».

*Annexe 10, Type : Essence (E10), tableau, lire :*

«

|                |       |                     |          |
|----------------|-------|---------------------|----------|
| ...            | ...   | ...                 | ...      |
| Teneur en eau  | % v/v | max 0,05            | EN 12937 |
| Aspect à -7 °C |       | Claire et brillante |          |
| ...            | ...   | ...                 | ...      |

».

*Annexe 11,*

*Paragraphe 3.3.3.1, lire :*

« 3.3.3.1 La baisse d'efficacité du convertisseur catalytique en ce qui concerne les émissions de HCT et de NO<sub>x</sub>. Les constructeurs peuvent prévoir un dispositif de surveillance uniquement pour le catalyseur en amont ou en combinaison avec le ou les catalyseurs suivants en aval. Un catalyseur ou un assemblage de catalyseurs est réputé dysfonctionner lorsque les émissions dépassent les valeurs limites de NMHC ou NO<sub>x</sub> visées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. ».

*Paragraphe 3.3.3.4, lire :*

« 3.3.3.4 S'ils sont actifs sur le type de carburant sélectionné, les autres composants ou dispositifs du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe motopropulseur relatifs aux émissions, qui sont raccordés à un ordinateur et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. ».

*Paragraphe 3.3.4.4, lire :*

« 3.3.4.4 Les autres composants ou systèmes du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe propulseur relatifs aux émissions, qui sont connectés à un ordinateur, et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Il s'agit, par exemple, des composants ou systèmes chargés de surveiller et de contrôler le débit d'air massique, le débit volumétrique (et la température), la pression de suralimentation et la pression dans la tubulure d'admission (ainsi que des capteurs qui permettent l'exécution de ces contrôles). ».

*Paragraphes 3.3.5 à 3.3.5.2, lire :*

« 3.3.5 Les constructeurs peuvent démontrer à l'autorité chargée de l'homologation que certains composants ou systèmes ne doivent pas être soumis à une surveillance si le niveau des émissions ne dépasse pas les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe.

3.3.5.1 Sur les dispositifs ci-après, la défaillance totale ou le retrait doivent cependant faire l'objet d'une surveillance (si le retrait est susceptible d'entraîner un dépassement des limites d'émission applicables définies au paragraphe 5.3.1.4 du présent Règlement) :

- a) Un filtre à particules installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné ;
- b) Un dispositif de traitement aval des NO<sub>x</sub> installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné ;
- c) Un catalyseur à oxydation pour moteur diesel installé sur des moteurs à allumage par compression en tant qu'élément distinct ou intégré dans un dispositif de réduction des émissions combiné.

3.3.5.2 Les dispositifs visés au paragraphe 3.3.5.1 de la présente annexe doivent également être soumis à une surveillance au cas où une défaillance quelconque entraînerait un dépassement des valeurs limites OBD. ».

---