



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Résolution mutuelle n° 3 (R.M.3) des Accords de 1958
et de 1998 concernant la qualité de l'air
à l'intérieur des véhicules (QAIV)**

Le texte ci-après a été adopté le 14 novembre 2017 par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) au titre de l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (Accord de 1958), et le 15 novembre 2017 par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998) (ECE/TRANS/WP.29/1118, par. 99 à 101). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2017/136.



Résolution mutuelle n° 3 (R.M.3) des Accords de 1958 et de 1998 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV)

Table des matières

| | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| I. Exposé des fondements techniques et des motifs | 3 |
| A. Introduction | 3 |
| B. Historique | 3 |
| C. Règlements et normes en vigueur | 4 |
| D. Fondements techniques et motifs | 5 |
| E. Faisabilité technique, coûts et avantages à prévoir | 8 |
| II. Texte de la Résolution mutuelle | 9 |
| 1. Objet | 9 |
| 2. Portée et champ d'application | 9 |
| 3. Définitions | 9 |
| 4. Abréviations | 10 |
| 5. Dispositions générales | 11 |
| 6. Références normatives | 11 |
| 7. Prescriptions concernant le véhicule d'essai | 11 |
| 8. Prescriptions concernant l'appareillage, les instruments et les équipements d'essai | 12 |
| 9. Procédure d'essai, modes d'essai et conditions d'essai | 15 |
| 10. Calcul, présentation des résultats, précision et incertitude | 18 |
| 11. Caractéristiques d'efficacité | 18 |
| 12. Assurance – qualité/contrôle de qualité | 19 |
| Annexes | |
| I. Enceinte d'essai du véhicule complet | 20 |
| II. Point d'échantillonnage | 21 |
| III. Programme d'essai | 22 |
| IV. Procès-verbal d'essai | 24 |

I. Exposé des fondements techniques et des motifs

A. Introduction

1. De nombreux matériaux entrent dans la composition des aménagements intérieurs des véhicules, notamment des matières plastiques, des adhésifs, des détergents, des plastifiants, de la peinture, des mastics, des lubrifiants, pour n'en citer que quelques-uns.
2. Les matériaux utilisés à l'intérieur de l'habitacle dégagent un certain nombre de substances chimiques qui peuvent contenir des composés organiques volatils (COV) y compris certains carbonyles tels que les aldéhydes ; certaines de ces matières ne sont pas toxiques pour le corps humain alors que d'autres sont connues pour provoquer certaines maladies. La quantité de matières chimiques dégagées par les aménagements intérieurs peut être très élevée, notamment au début de la vie du véhicule.
3. Les effets de ces matières sur les occupants dépendent de leur santé et de leur condition physique mais aussi de la durée de l'exposition et de la concentration de ces matières. La présente Résolution mutuelle vise précisément à ce que la concentration de ces matières chimiques soit mesurée dans des conditions réelles d'exposition.
4. De nombreux pays à travers le monde ont commencé à réglementer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules. Plusieurs pays ont, pour leur part, déjà adopté des règlements ou des directives concernant les émissions provenant des aménagements intérieurs. Bien que les procédures d'essai soient très semblables, les conditions dans lesquelles les essais sont effectués sont très différentes.
5. La présente Résolution mutuelle passe en revue les procédures d'essai harmonisées utilisées pour mesurer les émissions provenant des aménagements intérieurs, en tenant compte des normes en vigueur. Elle vise à encourager une réduction de l'utilisation des matériaux et des matières chimiques toxiques pour les humains. Elle encourage en outre l'utilisation accrue de matériaux dégagant moins de produits toxiques afin d'améliorer la qualité de l'air à l'intérieur de l'habitacle.
6. Les experts, quant à eux, ont intérêt à ce que s'instaure une harmonisation mondiale, car elle permettrait un développement plus efficace, une adaptation au progrès technique et des possibilités de collaboration. En outre elle faciliterait l'échange de renseignements entre les parties intéressées.
7. La sévérité de la réglementation devrait différer d'une région à l'autre dans un avenir prévisible en raison des différents niveaux de développement, des différentes cultures régionales et des coûts liés à la limitation des émissions provenant des aménagements intérieurs. C'est la raison pour laquelle la présente Résolution n'a pas pour objet de fixer des limites aux émissions provenant des aménagements intérieurs.

B. Historique

8. À leurs sessions de novembre 2014, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ont entériné le projet de plan d'action visant, dans un premier temps, à recueillir des renseignements, passer en revue les normes en vigueur et élaborer des recommandations. L'AC.3 a pris note des différents aspects de la question de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules, notamment sous l'angle de la sécurité (ECE/TRANS/WP.29/1112, par. 133).
9. Le Groupe de travail informel de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules, qui relève du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a rendu compte de la nouvelle recommandation applicable à cette question, qui se concentre sur les émissions provenant des matériaux constituant les aménagements intérieurs, cela dans un premier temps.
10. La présente Résolution mutuelle R.M.3 passe en revue les procédures d'essai harmonisées utilisées pour mesurer les émissions provenant des aménagements intérieurs, en tenant compte des normes en vigueur.

C. Règlements et normes en vigueur

11. De nombreux pays à travers le monde ont commencé à réglementer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules. Plusieurs pays ont, pour leur part, déjà adopté des règlements ou des directives concernant les émissions provenant des aménagements intérieurs. Bien que les procédures d'essai soient très semblables, les conditions dans lesquelles les essais sont effectués sont très différentes.

12. Les experts, quant à eux, ont intérêt à ce que s'instaure une harmonisation mondiale, car elle permettrait un développement plus efficace, une adaptation au progrès technique et des possibilités de collaboration. En outre, elle faciliterait l'échange de renseignements entre les parties intéressées.

13. Le Groupe de travail informel a étudié en détail comment les pays s'occupaient de la question de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules et il a établi les présentes recommandations à partir des normes nationales adoptées par la République de Corée, la Chine et l'Organisation internationale de normalisation (ISO), ainsi que des normes non contraignantes adoptées par des équipementiers comme l'Association des constructeurs automobiles japonais (JAMA) (Rapport n° 98 de la JAMA).

14. Exemples de règlements et de normes en vigueur :

a) République de Corée

Loi sur la gestion des automobiles, en date du 18 décembre 2012, article 33-3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules neufs ;

Avis du Ministère du territoire, des infrastructures et du transport n° 539, en date du 5 juin 2007, définissant les normes applicables à la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules neufs ;

La Corée a publié en 2007 un règlement relatif à la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules neufs. Ce règlement définit les procédures d'essai à suivre et les limites d'émission de certains COV et prévoit une concertation avec les constructeurs d'automobile et la publication des résultats concernant ces essais.

b) Chine

HJ/T 400, en date du 7 décembre 2007, concernant la détermination des quantités de composés organiques volatils et de composés carbonylés dans l'habitacle des véhicules ;

GB/T 27630-2011, en date du 1^{er} mars 2012, concernant des directives applicables à l'évaluation de la qualité de l'air dans les voitures particulières ;

Dans la norme chinoise, le Ministère de l'environnement et l'Administration chargée de contrôler la qualité de l'air, des inspections et de la mise en quarantaine ont défini un certain nombre de concentrations limites pour huit COV, limites qui devraient bientôt faire l'objet d'une norme nationale obligatoire.

c) Fédération de Russie

GOST R 51206 qui contient des prescriptions techniques et des méthodes d'essai pour définir la concentration en polluants dans l'habitacle des véhicules routiers ;

Dans la Fédération de Russie, les méthodes d'essai et les règlements portent principalement sur les émissions de COV provenant des systèmes d'échappement des véhicules, susceptibles de pénétrer à l'intérieur de l'habitacle pendant la conduite. La norme nationale GOST R 51206 a été mise au point en 2004 pour limiter la quantité de ces gaz ;

L'expert de la Fédération de Russie a indiqué que les travaux du Groupe de travail informel devraient porter non seulement sur les émissions provenant

des aménagements intérieurs mais aussi sur l'air pollué venant de l'extérieur qui pénètre dans l'habitacle. Le GRPE a estimé qu'il serait envisageable à un stade ultérieur d'élargir le mandat du Groupe de travail informel à l'air pollué provenant de l'extérieur (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/71).

d) Normes ISO

ISO 12219_1 :2011 « Air intérieur des véhicules routiers – Partie I : Enceinte d'essai pour un véhicule complet – spécification et méthode de détermination des composés organiques volatils dans les habitacles d'automobile » ;

Le Groupe TC22/TC146 SC6 JWG13 de l'ISO a mis au point une méthode harmonisée de mesure de l'air de l'habitacle inspirée des méthodes utilisées par la Corée, l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA), et de la JAMA. La norme ISO 12219_1 définit la quantité de COV à laquelle le ou les occupants du véhicule sont exposés selon qu'ils se trouvent dans le véhicule, qu'ils y pénètrent alors que le véhicule est garé en plein soleil ou qu'ils le conduisent.

La norme non contraignante JAMA a été alignée sur la norme ISO 12219_1 en 2013.

D. Fondements techniques et motifs

15. La présente section contient les principaux points examinés par le Groupe de travail informel et les justifications techniques motivant la mise au point d'une procédure d'essai harmonisée pour la mesure des émissions émanant des aménagements intérieurs.

16. Dans l'habitacle d'un véhicule, la teneur en COV peut très facilement varier en fonction de la température, de l'hygrométrie, de la pression atmosphérique, du rayonnement solaire, des conditions de stationnement, de l'âge du véhicule, etc. C'est pourquoi il importe de normaliser les procédures d'essai afin d'obtenir des résultats valables.

1. Catégories de véhicules visées

17. La question de savoir quelles catégories de véhicules devraient être visées a fait l'objet d'intenses discussions. Il est apparu que les normes en vigueur étaient très variables, car certaines s'appliquaient seulement aux petits véhicules particuliers alors que d'autres s'appliquaient aussi aux autobus.

18. Il a été généralement convenu que les normes devraient porter principalement sur les véhicules particuliers mais aussi inclure les véhicules utilitaires utilisés pour le transport de personnes. En revanche, il a été décidé d'exclure les autobus utilisés comme moyens de transport public et les camions servant uniquement au transport de marchandises. Les véhicules de la catégorie 1-1, selon la définition de l'Accord de 1998 (ECE/TRANS/WP.29/1045), devraient être utilisés conformément à la définition de la Résolution spéciale n° 1. Bien que la catégorie 1-1 se compose principalement de véhicules particuliers, certains pays y englobent d'autres types de véhicule parce que leur système national de classification le prévoit ainsi.

2. Véhicule neuf

19. Le véhicule soumis à l'essai doit être un véhicule neuf produit en série. Le véhicule neuf doit être directement acheminé de la chaîne de production jusqu'au laboratoire d'essai, à condition qu'il roule sur moins de 80 km (à vérifier sur le compteur kilométrique). Il peut aussi être transporté jusqu'au laboratoire. Les véhicules usagés, les prototypes ou les véhicules réservés aux essais ne peuvent être utilisés parce qu'il est probable qu'ils contiennent des matériaux ou des éléments non autorisés ou qu'ils aient été contaminés pendant leur utilisation par des matériaux qui ne sont pas d'origine et conduits dans des conditions spéciales.

3. Âge du véhicule d'essai

20. L'idéal serait de soumettre le véhicule aux essais le jour même de sa sortie de la chaîne de production, étant donné que c'est à ce moment-là que son habitacle émet la plus grande quantité de substances chimiques. En effet, le taux d'émission et la concentration de ces substances diminuent avec le temps. Plus les mesures sont effectuées tôt, plus les concentrations sont élevées. Cependant, il est très difficile pour le client ou pour la personne chargée des essais de se procurer le véhicule le jour même de sa sortie de la chaîne de production et, comme la concentration diminue rapidement, cela fausse les résultats.

21. L'âge du véhicule d'essai devrait être aussi proche que possible de l'âge auquel les véhicules neufs sont généralement remis à leur propriétaire. Les normes en vigueur définissent un âge moyen d'environ un mois. Étant donné que les variations peuvent être grandes, il a été décidé, afin d'obtenir des résultats reproductibles, de fixer cet âge, compte tenu des définitions existantes, à 28 ± 5 jours.

4. Mode d'essai

22. Afin d'obtenir des résultats reproductibles et comparables, il a également été décidé d'établir une méthode d'essai prévue pour un environnement parfaitement défini, ce qui n'est possible que dans un laboratoire. Il est donc impossible de reproduire des conditions réelles de conduite. Aujourd'hui, les laboratoires d'essai mesurent la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules selon trois modes : le mode ambiant, le mode stationnement et le mode conduite.

5. Mode ambiant

23. En mode ambiant, on simule le stationnement du véhicule d'essai dans un garage pendant une nuit à une température ambiante comprise entre 21 °C et 27 °C sans renouvellement de l'air. Plusieurs avis ont été émis sur la fourchette de température à retenir. L'expert de la Corée par exemple a présenté les résultats d'essais effectués à une température ambiante comprise entre 23 °C et 25 °C , c'est-à-dire des valeurs très proches des valeurs prescrites. La température d'essai en mode ambiant doit être comprise entre $23,0\text{ °C}$ et $25,0\text{ °C}$ (mais aussi près que possible de $25,0\text{ °C}$), compte tenu de considérations techniques.

24. Il a été montré qu'une période de stabilisation de 16 ± 1 h suffit pour que toutes les parties du véhicule reviennent à la température prescrite en mode ambiant. Une durée plus courte risquerait de fausser les résultats alors qu'une durée plus longue entraînerait une perte de temps pour le personnel du laboratoire et donc une augmentation des coûts.

6. Mode stationnement

25. Pour le mode stationnement, on simule les conditions d'un véhicule stationné en plein soleil au moyen d'un appareil de chauffage à rayonnement.

26. Plutôt que de chauffer le véhicule à une température constante, ce qui ne permettrait pas de distinguer les véhicules bien isolés des véhicules mal isolés, il est préférable de simuler un rayonnement solaire constant reproduisant les conditions de stationnement en plein soleil. On a considéré qu'un rayonnement solaire de $400 \pm 50\text{ W/m}^2$ représentait la meilleure moyenne pour le monde entier. Quant à la période de stabilisation, on a estimé que 4 h suffisaient pour que la température de l'air à l'intérieur de l'habitacle revienne à une valeur constante. Les émissions de formaldéhyde sont mesurées en mode stationnement comme indicateur des émissions sous des températures élevées.

7. Mode conduite

27. Pour le mode conduite, on simule un véhicule immobile, moteur tournant au ralenti, qui est resté garé en plein soleil. Au début de l'essai, la température à l'intérieur de l'habitacle est élevée et le système de ventilation est enclenché. Les concentrations mesurées en mode conduite sont proches des concentrations auxquelles sont exposés les occupants d'un véhicule pendant la conduite. C'est la raison pour laquelle ce sont les valeurs relevées en mode conduite qui sont retenues pour les évaluations toxicologiques.

8. Substances à mesurer

28. Les matériaux de l'habitacle des véhicules émettent de nombreuses substances. D'après les connaissances du groupe de travail informel et les normes en vigueur, les principales substances émises sont les suivantes : formaldéhyde, acétaldéhyde, benzène, toluène, xylène, éthylbenzène, styrène et acroléine.

29. Cependant, en raison des disparités de niveau de développement, de particularités culturelles et du coût qu'entraînera la réduction des émissions, toutes les régions ne prendront pas des mesures d'égale rigueur dans un avenir prévisible. Il n'est donc pas question, pour l'instant, de fixer des valeurs limites d'émission. Ces valeurs seront fixées par les Parties contractantes en fonction de la situation de chacune d'elles.

9. Conditions de transport et de stockage

30. Les résultats des essais de qualité de l'air à l'intérieur des véhicules dépendent étroitement des conditions dans lesquelles ces essais sont effectués, comme les conditions de transport, les conditions de stockage, la température, l'humidité et l'aération de l'habitacle. Étant donné que, dans les véhicules neufs, la concentration des substances contenues dans l'habitacle s'atténue progressivement avec le temps, il faudrait définir des conditions harmonisées de sorte que le véhicule d'essai passe le moins de temps possible entre la sortie de la chaîne de production et le mode conduite.

31. Pendant la période de stockage, les portes et vitres du véhicule devraient être fermées et le système de chauffage, de ventilation et de climatisation devrait être en position de recyclage afin d'éviter toute contamination par les polluants extérieurs et de conserver, autant que faire se peut, le véhicule dans son état initial. En outre, il devra être stocké dans les conditions prévues et protégé des conditions météorologiques, notamment du soleil en été.

32. Étant donné que les conditions de stockage sur le lieu de production sont difficiles à maîtriser, elles n'ont pas été prévues dans la présente procédure d'essai mais devraient néanmoins être conformes à l'usage.

10. Renouvellement des mesures

33. Pour des raisons de contrôle qualité, il est recommandé d'effectuer des mesures sur plusieurs véhicules et d'effectuer plusieurs prélèvements dans le même véhicule. Ce faisant, on pourrait se rendre compte que les valeurs obtenues sont très proches. Pour des raisons de coût, il a été décidé d'effectuer des mesures sur un seul véhicule et d'effectuer un seul prélèvement de COV et un seul prélèvement d'aldéhydes. Quoi qu'il en soit, il faudrait néanmoins procéder régulièrement à des contrôles de qualité.

11. Familles de véhicules

34. Pour des raisons de coût, il est recommandé de constituer des familles de véhicules ayant des habitacles comparables et de n'effectuer des prélèvements que dans les véhicules représentant le cas le plus défavorable. En général, les véhicules de couleur sombre aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur devraient être les plus sensibles à la chaleur et donc émettre les plus grandes quantités de polluants. De plus, les véhicules les plus polluants devraient être équipés du maximum d'aménagements intérieurs, comme un toit vitré, des sièges actifs ou encore un système de climatisation. En ce qui concerne les éléments extérieurs du véhicule comme le moteur, les pneumatiques ou la batterie, par exemple, leur incidence sur la qualité de l'air est négligeable, même sur les véhicules les plus polluants.

E. Faisabilité technique, coûts et avantages à prévoir

35. La présente Résolution mutuelle a été élaborée à partir des réflexions des nombreuses parties prenantes, notamment des autorités chargées de la réglementation, des constructeurs d'automobiles et des consultants techniques. Elle a été spécialement conçue pour mettre à jour et améliorer les normes en vigueur. Les prescriptions qu'elle contient se fondent sur des idées empruntées aux normes en vigueur dans plusieurs Parties contractantes.

36. Étant donné que la présente Résolution mutuelle s'inspire des normes en vigueur, les Parties contractantes sont invitées à adopter la procédure d'essai pour la mesure des émissions provenant de l'habitacle. En ce qui concerne le mode ambiant, le mode stationnement et le mode conduite, les Parties contractantes auront le loisir de les accepter ou de les refuser en fonction de leur situation. C'est la raison pour laquelle aucune étude économique ou étude de faisabilité technique n'a été considérée comme nécessaire. Avant de transposer la présente recommandation dans leurs normes nationales, les Parties contractantes sont priées d'examiner sa faisabilité économique, compte tenu de leur propre situation.

37. La présente Résolution mutuelle n'a pas de valeur obligatoire pour les Parties contractantes, ce qui ne devrait pas les dissuader – ni non plus les constructeurs – de s'y référer même si elles disposent de leurs propres normes et règlements pour évaluer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules.

38. Le principal avantage économique de la présente recommandation sera de réduire le nombre d'essais, avec des prescriptions identiques ou quasiment semblables.

39. Selon la façon dont les Parties contractantes mettront en œuvre la présente Résolution mutuelle, elles auraient intérêt à harmoniser leurs prescriptions d'essai. Cette harmonisation pourrait même faciliter l'utilisation par les constructeurs de matériaux non polluants pour l'environnement.

40. En ce qui concerne les avantages pour la sécurité que présentera la Résolution mutuelle, tout dépendra des limites fixées dans les normes nationales.

41. Il n'est pas possible pour l'instant de chiffrer le coût total de la présente Résolution mutuelle. Cependant, l'harmonisation des procédures d'essai réduira le coût global de la gestion de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules dans les pays qui appliqueront la recommandation en suivant une procédure administrative.

42. La présente Résolution mutuelle devrait apporter des avantages pour la sécurité mais il est encore trop tôt pour savoir exactement quelle sera son incidence globale sur la santé humaine.

II. Texte de la Résolution mutuelle

1. Objet

La présente Résolution mutuelle contient les dispositions et la procédure d'essais harmonisée pour la mesure des émissions provenant des aménagements intérieurs de l'habitacle des véhicules, afin de protéger les passagers et le conducteur des émissions chimiques provenant des matériaux utilisés dans l'habitacle pour la construction du véhicule.

2. Portée et champ d'application

La présente Résolution mutuelle s'applique aux véhicules de la catégorie 1-1, telle qu'elle est définie dans la Résolution spéciale n° 1¹.

3. Définitions

Aux fins de la présente Recommandation, on entend par :

- 3.1 « *Véhicule d'essai* », le véhicule neuf soumis à l'essai. Il doit être soumis à l'essai 28±5 jours après sa date de production ;
- 3.2 « *Date de production* », la date à laquelle le véhicule quitte la chaîne de production ;
- 3.3 « *Substances d'essai* », les substances à mesurer dans l'air, à savoir les composés organiques volatils (COV) et les composés carbonylés. La volatilité des COV est comprise entre n-C6 et n-C16 pour des points d'ébullition situés dans des plages comprises entre 50-100 °C et 240-260 °C. Les composés carbonylés comprennent les aldéhydes et les cétones. Dans le cadre de la procédure d'essai, les composés mesurés sont regroupés sous les termes « COV » et « composés carbonylés » étant donné qu'on emploie, pour chacun de ces groupes, deux méthodes uniques d'échantillonnage actif et d'analyse aux fins de la mesure des substances d'essai ;
- 3.3.1 « *Composés carbonylés* », le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et l'acroléine. Les composés carbonylés doivent être mesurés conformément à la norme ISO 16000-3 ;
- 3.3.2 « *COV* », les composés organiques volatils dont la volatilité est comprise entre n-C6 et n-C16, par exemple le benzène, le toluène, le xylène, l'éthylbenzène ou le styrène. Les COV doivent être mesurés conformément à la norme ISO 16000-6 ;
- 3.3.3 « *Autre méthode de mesure des COV* », une méthode dont il est avéré qu'elle est équivalente à celles qui sont décrites dans les normes ISO 16000-3 ou 16000-6. Parmi les autres méthodes de mesure, on peut notamment citer une version améliorée de la méthode actuelle de dosage par échantillonnage actif et désorption conforme à la norme 16000-6, ou encore une méthode de mesure par échantillonnage direct ;
- 3.4 « *Concentration ambiante* », la concentration de chaque substance d'essai dans l'enceinte d'essai du véhicule complet ;
- 3.5 « *Mode ambiant* », le mode dans lequel les échantillons de substances sont prélevés dans l'air intérieur du véhicule d'essai à une température ambiante

¹ ECE/TRANS/WP.29/1045, tel que modifié par les amendements 1 et 2 (Résolution spéciale n° 1, www.unece.org/trans/main/WP29/wp29wgs/wp29fen/wp29resolutions.html).

normalisée comprise entre 23,0 °C et 25,0 °C (mais aussi près que possible de 25,0 °C) ;

- 3.6 « *Mode stationnement* », le mode dans lequel les échantillons de substances sont prélevés dans l'air intérieur du véhicule d'essai, à des températures élevées, causées par une source de rayonnement thermique externe définie ;
- 3.7 « *Mode conduite* », le mode dans lequel les substances sont prélevées dans l'air de l'habitacle du véhicule d'essai dans des conditions normalisées, en commençant par des températures élevées, moteur et système de climatisation en marche. On simule un véhicule en marche, moteur tournant au ralenti, après avoir été garé en plein soleil ;
- 3.8 « *Zone de respiration* », la zone hémisphérique de 50 cm de rayon se trouvant en avant du visage du conducteur ;
- 3.9 « *Circuit d'échantillonnage* », l'appareil servant à collecter les échantillons d'air dans l'habitacle du véhicule d'essai au niveau de la zone de respiration et dans l'ensemble de la chambre d'essai du véhicule, en piégeant les substances d'essai dans des tubes à absorption, dans des conditions normalisées ;
- 3.10 « *Véhicule de la catégorie 1* », un véhicule à moteur à quatre roues ou plus, conçu et construit principalement pour le transport d'une ou de plusieurs personnes ;
- 3.11 « *Véhicule de la catégorie 1-1* », un véhicule de la catégorie 1 ne comportant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur. Un véhicule de la catégorie 1-1 ne peut pas transporter de voyageurs debout.

4. Abréviations

4.1 Abréviations générales

| | |
|-------|---|
| QAIV | Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules |
| GC-MS | Chromatographie en phase gazeuse – spectrométrie de masse |
| HPLC | Chromatographie liquide haute performance |
| DNPH | Dinitrophénylhydrazine |
| COV | Composés organiques volatils |
| HVAC | Chauffage, ventilation et climatisation |

4.2 Symboles chimiques

| | |
|---------------------------------|--|
| CH ₂ O | Formaldéhyde [CAS#: 50-00-0] |
| C ₂ H ₄ O | Acétaldéhyde [CAS#: 75-07-0] |
| C ₃ H ₄ O | Acroléine, aldéhyde acrylique [CAS#: 107-02-8] |
| C ₆ H ₆ | Benzène [CAS#: 71-43-2] |
| C ₈ H ₁₀ | Éthylbenzène [CAS#: 100-41-4] |
| C ₈ H ₈ | Styrène [CAS#: 100-42-5] |
| C ₇ H ₈ | Toluène [CAS#: 108-88-3] |
| C ₈ H ₁₀ | Xylène [CAS#: 1330-20-7] |

5. Dispositions générales

- 5.1 Au moment où elles devront incorporer cette procédure d'essai dans leurs normes nationales, les Parties contractantes sont priées d'adopter la présente

Résolution mutuelle pour la mesure des émissions provenant des aménagements intérieurs de l'habitacle des véhicules.

- 5.2 La présente Résolution mutuelle n'a pas de valeur obligatoire pour les Parties contractantes, ce qui ne devrait pas les dissuader – ni non plus les constructeurs – de s'y référer même si elles disposent déjà de leurs propres normes et règlements pour évaluer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules.
- 5.3 Il existe déjà plusieurs méthodes pour évaluer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules et la présente Résolution mutuelle en tient compte. Par ailleurs il existe trois modes d'essai, qui s'accompagnent chacun de sa propre méthode. Les Parties contractantes peuvent choisir l'un ou l'autre de ces modes d'essai en fonction de leur situation.
- 5.4 La présente Résolution mutuelle favorisera une réduction de l'utilisation des matériaux et des produits chimiques nuisibles pour les êtres humains. Elle encouragera aussi une utilisation accrue de matériaux non polluants pour l'environnement afin d'améliorer la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules.
- 5.5 Les substances à mesurer sont le formaldéhyde, l'acétaldéhyde, le benzène, le toluène, le xylène, l'éthylbenzène, le styrène et l'acroléine.
- 5.6 Cependant, en raison des disparités de niveau économique, des facteurs de culture régionale et du coût qu'exigera la réduction des émissions, toutes les régions ne prendront pas des mesures d'égale rigueur dans un avenir prévisible. Il n'est donc pas question, pour l'instant, de fixer des valeurs limites d'émission.

6. Références normatives

- 6.1 ISO 16000-3 : air intérieur – partie 3 : dosage du formaldéhyde et d'autres composés carbonylés dans l'air intérieur et dans l'air des chambres d'essai – méthode par échantillonnage actif.
- 6.2 ISO 16000-6:2011, air intérieur – partie 6 : dosage des composés organiques volatils dans l'air intérieur des locaux et chambres d'essai par échantillonnage actif sur le sorbant Tenax TA®, absorption thermique et chromatographie en phase gazeuse utilisant la spectrographie de masse ou la spectrographie de masse associée à la détection par ionisation de flamme.

7. Prescriptions concernant le véhicule d'essai

- 7.1 Le véhicule d'essai doit être un véhicule neuf produit en série. Les véhicules usagés ne sont pas admis. Les véhicules choisis pour les essais devraient être choisis parmi ceux représentant le cas le plus défavorable du point de vue de l'intérieur, afin de réduire le coût des essais. Il est recommandé de choisir des véhicules de couleur extérieure foncée et si possible de couleur intérieure noire ou foncée pour les essais à température élevée. De plus, il est recommandé de regrouper en familles les véhicules présentant une qualité de l'air semblable. Ces familles pourraient aussi être constituées de véhicules ayant des valeurs d'émissions intérieures semblables, à savoir de véhicules ayant des caractéristiques intérieures semblables et un volume d'habitacle semblable.
- 7.2 Le véhicule d'essai doit être un véhicule neuf, conduit sur moins de 80 km, ayant quitté la chaîne de production au maximum depuis 28 ± 5 jours et produit en série.
- 7.3 Conditions d'acheminement du véhicule depuis l'atelier de montage jusqu'au lieu d'entreposage et au laboratoire d'essai
- 7.3.1 L'acheminement du véhicule doit s'effectuer dans des conditions normales de transport.

- 7.3.2 Toutes les vitres de fenêtres et les orifices de ventilation doivent être fermés, ainsi que toutes les entrées d'air afin d'éviter toute contamination.
- 7.3.3 Veiller à ce que les véhicules d'essai ne soient pas transportés en même temps que des matériaux émettant des gaz toxiques. Éviter de laisser les véhicules en plein soleil. Indiquer sous forme d'observations tous les écarts relevés par rapport aux conditions normales de transport dans le cadre du protocole d'essai.
- 7.3.4 L'influence du conducteur sur l'état du véhicule d'essai doit être aussi minime que possible. Les agents de manutention et le conducteur du véhicule ne doivent ni fumer, ni manger, ni transporter d'objets extérieurs, ni porter de parfum, que ce soit à l'intérieur ou à proximité du véhicule d'essai.
- 7.3.5 Les housses de protections utilisées pour le véhicule d'essai devront être les mêmes que celles utilisées pour les autres véhicules produits. Les absorbeurs ne seront autorisés que s'ils sont normalement utilisés pendant le transport.
- 7.4 Conditions d'entreposage du véhicule
- 7.4.1 Toutes les vitres de fenêtres, portières et orifices de ventilation devront être fermés afin d'éviter toute contamination et d'éviter le rayonnement direct du soleil.
- 7.4.2 Il ne doit pas être utilisé de produit de nettoyage pour enlever des résidus. Il est possible en revanche d'essuyer la poussière avec un chiffon, de nettoyer à l'aspirateur ou de nettoyer à l'eau claire. Le nettoyage à l'eau claire est autorisé depuis l'extérieur.
- 7.4.3 Aucun carburant ne devra être ajouté à la quantité de carburant mise dans le réservoir à la sortie de la chaîne de production.
- 7.4.4 Le personnel chargé de s'occuper du véhicule devra éviter de le contaminer.
- 7.4.5 On devra enlever toutes les protections, papiers, films, adhésifs, absorbants, par exemple, au moins 24 h avant le début des mesures.
- 7.5 Conditions d'entreposage du véhicule (24 h avant le début des mesures)
- 7.5.1 L'entreposage devra durer 24 h (période de stabilisation) avant le début des mesures à proximité des installations d'essai. On devra s'assurer que la température d'entreposage, une fois stabilisée, est aussi proche que possible de la température ambiante, c'est-à-dire entre 20 °C et 30 °C.

8. Prescriptions concernant l'appareillage, les instruments et les équipements d'essai

- 8.1 Enceinte d'essai pour véhicule complet
- 8.1.1 L'enceinte d'essai doit être suffisamment grande pour contenir le véhicule complet et elle doit comprendre un système de chauffage, de refroidissement, d'humidification, de ventilation et de filtrage de l'air et de simulation du rayonnement solaire si nécessaire.
- 8.1.2 L'enceinte d'essai doit pouvoir être maintenue à une température comprise entre 23,0 °C et 25,0 °C.
- 8.1.3 En mode ambiant, l'humidité relative dans l'enceinte d'essai devrait être de 50±10 %.
- 8.1.4 L'humidité relative en mode ambiant, en mode stationnement et en mode conduite doit être relevée dans l'enceinte d'essai.
- 8.1.5 La concentration ambiante maximum pour chaque substance d'essai ne doit pas dépasser 20 µg/m³ ou 10 % de la valeur cible ou de la valeur limite si cette seconde valeur est moins élevée. Si tel n'est pas le cas, la source de la

- contamination doit être définie et supprimée ou encore occultée pour qu'elle n'influence pas le résultat de l'essai.
- 8.1.6 L'air contenu dans l'enceinte d'essai doit être renouvelé au minimum deux fois par heure.
- 8.2 Radiateur de chauffage
- 8.2.1 Pour simuler le rayonnement solaire, on peut utiliser un radiateur infrarouge, halogène ou tout autre type de radiateur. La lumière longueur d'onde inférieure à 300 nm doit être filtrée. Le radiateur doit être réglé de façon à produire un rayonnement au point de référence situé au milieu de la surface du toit du véhicule d'essai compris entre $400 \pm 50 \text{ W/m}^2$, soit dans une plage comprise entre 350 et 450 W/m^2 .
- 8.2.2 La surface chauffée doit être au moins égale à la surface du véhicule d'essai augmentée de 0,5 m de chaque côté du bas du vitrage (voir annexe I). Le radiateur doit être positionné au-dessus du toit de telle sorte qu'il forme un angle d'incidence de 90° par rapport à la zone chauffée. L'angle d'incidence peut être légèrement modifié afin d'obtenir une uniformité du rayonnement solaire. Aucun radiateur ne doit être placé sur les côtés. La zone chauffée doit être divisée en carrés de 25 cm x 25 cm pour un rayonnement d'une intensité de $400 \pm 50 \text{ W/m}^2$. La densité de rayonnement requise doit être obtenue dès l'allumage des lampes, ou en tous cas dans les quelques minutes qui suivent. L'intensité du rayonnement doit être mesurée conformément à la norme ISO 9060.
- 8.2.3 On doit veiller à ne pas placer le radiateur trop près de la surface à chauffer afin d'éviter les points chauds.
- 8.3 Circuits d'échantillonnage
- 8.3.1 Prescriptions concernant l'échantillonnage et la mesure des COV et des composés carbonylés dans l'air de l'habitacle du véhicule d'essai et dans l'air de l'enceinte d'essai
- 8.3.2 L'échantillonnage de l'air à l'intérieur du véhicule d'essai doit être effectué au moyen de quatre circuits d'échantillonnage ou d'un seul appareil séparé en quatre lignes parallèles : deux pour la mesure des COV et deux pour la mesure des composés carbonylés. L'échantillon obtenu par la deuxième méthode est prélevé en réserve à des fins d'analyse uniquement. Une ligne d'échantillonnage munie d'un collecteur pour la séparation du flux d'échantillonnage à l'extérieur du véhicule est autorisée. Le circuit d'échantillonnage doit se composer d'une ligne d'échantillonnage chauffée le cas échéant, d'un tube d'absorption, d'une cartouche DNPH pour les composés carbonylés, de débitmètres et de pompes.
- 8.3.3 Échantillonnage de l'air de l'enceinte d'essai. Quatre circuits d'échantillonnage sont utilisés pour déterminer la concentration ambiante en COV et en composés carbonylés dans l'ensemble de l'enceinte d'essai. Les circuits d'échantillonnage sont identiques à ceux du 8.3.2, à l'exception de la ligne d'échantillonnage qui est beaucoup plus courte et qui n'est pas chauffée.
- 8.3.4 Avant l'échantillonnage, l'ensemble du système d'échantillonnage doit être éprouvé en conditions réelles pour s'assurer de son étanchéité. Cette étape est indispensable parce que toute fuite risque de fausser les résultats des essais en raison de la forte contre-pression produite dans les tubes et les cartouches. Pour s'assurer de l'absence de toute fuite, on branche le tuyau d'entrée directement au système d'échantillonnage. Ensuite, à l'aide d'une pompe, on produit dans le système d'échantillonnage un vide de 71 kPa, puis fermer la soupape entre le système d'échantillonnage et la pompe. Au bout de 30 s, le vide créé par le système d'échantillonnage doit être supérieur à 68 kPa. Si tel n'est pas le cas, on doit rechercher la fuite, la colmater et recommencer. On ne doit modifier d'aucune manière les circuits d'échantillonnage une fois effectuée la recherche

de fuites. D'autres méthodes de vérification de l'étanchéité peuvent être employées.

- 8.3.5 Par ligne d'échantillonnage, on entend les tuyaux qui relient les points de prélèvement à l'intérieur du véhicule d'essai ou à l'extérieur, par l'intermédiaire du collecteur, aux tubes d'absorption des COV ou aux cartouches DNPH (voir annexe I).
- 8.3.6 La ligne d'échantillonnage doit avoir les caractéristiques suivantes :
- a) Être aussi courte que possible (5 m maximum) et avoir un diamètre intérieur d'au moins 4 mm ;
 - b) Être constituée d'un matériau inerte, non polluant et non absorbant ni adsorbant, par exemple de l'acier inoxydable, du polytétrafluoroéthylène (PTFE) ou du verre ;
 - c) Ne présenter aucun signe connu de contamination ni effet de piégeage ;
 - d) Être munie d'un dispositif de chauffage le cas échéant, afin d'éviter toute condensation ou dépôt sur ses parois internes. La meilleure solution est de maintenir une température d'environ 20 °C au-dessus de la température de l'air à l'intérieur de l'habitacle du véhicule d'essai.
- 8.3.7 Les tuyaux devraient passer entre une portière et son encadrement ou entre une portière et sa vitre et être suffisamment rigides pour ne pas obstruer le passage de l'air.
- 8.3.8 La ligne d'échantillonnage de l'air de l'ensemble de l'enceinte d'essai est placée à proximité du véhicule d'essai et raccordée en parallèle aux tubes à absorption ou aux cartouches DNPH. Elle est identique à celle d'échantillonnage de l'air à l'intérieur du véhicule décrite précédemment mais sans chauffage. Cette seconde ligne sert à surveiller la concentration ambiante dans l'enceinte d'essai. La mesure est effectuée après une période de stabilisation de la température de 24 h mais juste avant l'ouverture des portières du véhicule pour la phase de conditionnement pour les COV.
- 8.4 Équipement et matériel d'analyse
- 8.4.1 Le matériel d'analyse servant à déterminer la concentration en COV et en composés carbonylés ou en formaldéhyde seul doit être conforme à la norme ISO 16000-6 (pour les COV) ou à la norme ISO 16000-3 (pour les composés carbonylés). D'autres méthodes de mesure des COV peuvent être employées s'il est avéré qu'elles sont équivalentes à celles qui sont décrites dans les normes ISO 16000-3 ou 16000-6.
- 8.4.2 Il doit être démontré que les tubes à absorption servant à la mesure des COV et les cartouches DNPH ne sont pas saturés ; cela est possible grâce à un tube à absorption auxiliaire qui doit être analysé séparément conformément à la norme ISO 16017-1.
- 8.5 Mesures à blanc
- 8.5.1 Échantillons zéro
- 8.5.1.1 Les échantillons utilisés comme échantillons zéro pour les COV et les composés carbonylés doivent appartenir au même lot et être traités de la même façon que ceux utilisés pour l'échantillonnage et l'analyse, y compris tous les dispositifs et toutes les manipulations, sauf qu'aucun gaz ne doit être prélevé par le circuit d'échantillonnage. Les capuchons des éprouvettes contenant les échantillons zéro ne doivent jamais être retirés.
- 8.5.1.2 Un échantillon zéro doit être prélevé au moins avant chaque série de mesures, c'est-à-dire de mesures consécutives sur plusieurs véhicules.
- 8.5.1.3 L'échantillon zéro ne doit pas être déduit de la valeur mesurée.

- 8.5.1.4 Tous les échantillons zéro doivent être déclarés avec les valeurs mesurées correspondantes.
- 8.5.1.5 Les prescriptions concernant les échantillons zéro pour analyse et les échantillons obtenus par GC-MS sont énoncées dans les normes ISO 16000-3 et ISO 16000-6.

9. Procédure d'essai, modes d'essai et conditions d'essai

- 9.1 La procédure de préparation est divisée en trois parties :
- a) Conditionnement de l'enceinte d'essai ;
 - b) Conditionnement du véhicule d'essai ;
 - c) Prélèvement d'échantillons et mesures analytiques.
- 9.2 Préparation et conditionnement de l'ensemble de l'enceinte d'essai, du véhicule proprement dit, des circuits d'échantillonnage et des échantillons zéro.
- 9.2.1 Préparation :
- a) Raccorder l'appareillage d'essai au véhicule d'essai. Fixer les câbles et les tuyaux d'échantillonnage au cadre d'une portière de telle sorte que lorsque les portières sont fermées, elles le soient de manière quasiment étanche. Installer en outre dans le véhicule d'essai la ligne d'échantillonnage pour le prélèvement des COV et des composés carbonylés. L'échantillon doit être positionné comme indiqué à l'annexe I ;
 - b) Raccorder la ligne d'échantillonnage au collecteur et le collecteur aux circuits d'échantillonnage pour la mesure des COV et des composés carbonylés à l'extérieur du véhicule d'essai ;
 - c) Raccorder l'appareillage d'essai à l'intérieur de l'enceinte d'essai ;
 - d) Installer les radiateurs de chauffage ainsi que les autres équipements énumérés au paragraphe 6.1.
- 9.2.2 Conditionnement de l'enceinte d'essai
- 9.2.2.1 Régler la température de l'enceinte d'essai à 23,0-25,0 °C (aussi près que possible de la valeur de 25,0 °C) en mode ambiant. Il est possible qu'un dispositif de chauffage ou de refroidissement soit nécessaire. L'hygrométrie doit être réglée à 50±10 % en mode ambiant.
- 9.2.2.2 L'enceinte d'essai doit être bien ventilée et l'air doit être renouvelé complètement au moins deux fois par heure voire plus. Les matériaux se trouvant dans l'enceinte d'essai ne doivent quasiment pas émettre de gaz susceptible de contaminer l'air intérieur du véhicule d'essai ; voir le paragraphe 8.3.8 concernant la mesure des concentrations ambiantes. La sonde est placée à 1 m du véhicule ; se reporter au paragraphe 9.4.1.1 pour savoir quand effectuer la mesure, et à l'annexe I pour savoir en quel point.
- 9.2.2.3 L'intérieur de l'habitacle et les surfaces extérieures du véhicule d'essai doivent être chauffés au moyen de radiateurs à rayonnement placés à l'extérieur du véhicule en mode conduite simulant le rayonnement solaire.
- 9.2.3 Conditionnement du véhicule d'essai
- 9.2.3.1 Les principales étapes du conditionnement sont présentées ci-après. En mode ambiant, la température doit être maintenue entre 23,0 °C et 25,0 °C (aussi près que possible de la valeur de 25,0 °C) au moyen du système de conditionnement de l'enceinte d'essai. Le conditionnement commence par l'ouverture de la

portière pendant 30 à 60 min, après quoi elle est refermée pendant 16 ± 1 h, pour stabilisation (voir annexe III).

- 9.2.4 Échantillons d'air ambiant et échantillons zéro
 - 9.2.4.1 Préparer les échantillons d'air ambiant et les échantillons zéro avant de procéder aux mesures (voir par. 8.5). Installer dans les circuits d'échantillonnage des échantillons de tubes d'absorption pour les COV et une cartouche DNPH pour les composés carbonylés afin de mesurer la concentration ambiante dans l'enceinte d'essai. Les échantillons zéro doivent être traités comme ceux utilisés pour la mesure des COV et des composés carbonylés, sauf qu'il n'est pas nécessaire de prélever de l'air par les circuits d'échantillonnage. Les échantillons zéro doivent rester scellés et être conservés aux fins d'analyse avec les échantillons prélevés à l'intérieur du véhicule.
 - 9.2.4.2 Prélever au moins un jeu d'échantillons zéro pour chaque série de mesures. Les prélèvements pour analyse, les prélèvements par GC-MS et les prélèvements par HPLC doivent être effectués conformément au paragraphe 8.5.
- 9.3 Récapitulation des modes d'essai
 - 9.3.1 Mode ambiant

En mode ambiant, la température doit être comprise entre $23,0$ °C et $25,0$ °C (aussi près que possible de $25,0$ °C), après une période de stabilisation de 16 ± 1 h, par exemple pendant une nuit. Au terme de la période de stabilisation, on procède à l'échantillonnage des COV et des composés carbonylés dans l'air intérieur.
 - 9.3.2 Mode stationnement

En mode stationnement, le véhicule d'essai est exposé pendant 4 h à un rayonnement solaire, après quoi on procède au prélèvement des composés carbonylés dans l'habitacle.
 - 9.3.3 Mode conduite

En mode conduite, on simule une utilisation du véhicule après une période de stationnement à température élevée d'une durée de 30 min pendant laquelle on effectue le prélèvement des COV et des composés carbonylés dans l'habitacle.
- 9.4 Procédures d'essai

Entreposer le véhicule d'essai à une température comprise entre 20 °C et 30 °C pendant 24 h avant le début des essais.

 - 9.4.1 Mode ambiant
 - 9.4.1.1 Après avoir réglé les conditions dans l'enceinte d'essai à une température de $23,0$ - $25,0$ °C (aussi près que possible de $25,0$ °C), à une hygrométrie égale à 50 ± 10 % et à un taux recommandé de renouvellement de l'air d'au moins deux fois par heure, la procédure d'essai est lancée. Mettre en marche les quatre circuits d'échantillonnage dans l'enceinte d'essai afin de déterminer la concentration ambiante des COV et des composés carbonylés, à raison de deux circuits de désorption thermique pour les COV et deux cartouches DNPH pour les composés carbonylés. La sonde doit être placée à 1,0 m du véhicule (voir annexe I). L'hygrométrie et la température sont mesurées au même endroit. Une fois que le prélèvement d'échantillons est terminé dans l'enceinte d'essai, on passe au conditionnement du véhicule d'essai en ouvrant toutes les portières pendant 30 à 60 min. On installe le circuit d'échantillonnage, notamment les deux tubes à absorption des COV et les deux cartouches DNPH et on vérifie l'étanchéité du circuit. On trouvera à l'annexe III une récapitulation sur le nombre d'échantillons à prélever.

- 9.4.1.2 Conditionner ensuite l'enceinte d'essai et fermer toutes les portières du véhicule d'essai pendant 16 ± 1 h, par exemple pendant une nuit, afin que la température se stabilise à $23,0$ - $25,0$ °C (aussi près que possible de $25,0$ °C) et que l'hygrométrie soit égale à 50 ± 10 % et s'assurer que dans l'enceinte d'essai l'air se renouvelle complètement au moins deux fois par heure. Le véhicule d'essai ne doit pas être ventilé mécaniquement.
- 9.4.1.3 Avant le début du prélèvement des échantillons, purger complètement la ligne d'échantillonnage. Faire démarrer les pompes des quatre circuits d'échantillonnage, à savoir deux pour les COV et deux pour les composés carbonylés montés en parallèle. Prélever des échantillons d'air dans l'habitacle du véhicule d'essai, en mode ambiant, alors que la température est comprise entre $23,0$ °C et $25,0$ °C (aussi près que possible de $25,0$ °C) pendant 30 min. Régler le débit à un maximum de 0,2 l/min pour les COV et à 1,0 l/min pour les composés carbonylés. Les mesures doivent être effectuées conformément aux procédures définies dans les normes ISO 16000-6 et ISO 16000-3.
- 9.4.1.4 Arrêter les pompes pour l'échantillonnage des COV et des composés carbonylés, relever les valeurs enregistrées et enlever les tubes à absorption des COV et les cartouches DNPH, placés à l'extérieur de l'habitacle, du circuit d'échantillonnage. Sceller les tubes et les cartouches et analyser leur contenu conformément aux normes ISO 16000-6 et ISO 16000-3.
- 9.4.2 Mode stationnement
- 9.4.2.1 Lancer les opérations en mode stationnement par la procédure d'échauffement. Commencer à chauffer au moyen des radiateurs (voir par. 8.2). Le rayonnement doit être réglé sur 400 ± 50 W/m² pendant 4,5 h (voir annexe III). Veiller à ce que l'air dans l'enceinte d'essai se renouvelle complètement au moins deux fois par heure. Valeur recommandée pour l'échantillonnage de l'air dans l'enceinte d'essai.
- 9.4.2.2 Mettre en place deux cartouches DNPH dans les deux circuits d'échantillonnage destinés au véhicule d'essai et deux autres cartouches dans l'enceinte d'essai. Avant le début de l'échantillonnage, vérifier l'étanchéité des circuits (voir par. 8.3.3) et purger les tubes complètement. Mettre en marche les pompes des quatre circuits d'échantillonnage. Procéder au prélèvement du formaldéhyde dans l'habitacle du véhicule d'essai à des températures élevées pendant 30 min. Le débit doit être réglé à un maximum de 1,0 l/min pour les composés carbonylés. La procédure de mesure doit être conforme à la norme ISO 16000-3.
- 9.4.2.3 Arrêter les pompes pour le prélèvement du formaldéhyde et retirer les cartouches DNPH du circuit d'échantillonnage aux fins d'analyse conformément à la norme ISO 16000-3. Noter et consigner les valeurs de volume relevées.
- 9.4.3 Mode conduite
- 9.4.3.1 Au préalable, installer les deux tubes à absorption de COV et les deux cartouches DNPH, vérifier l'étanchéité du circuit (voir par. 8.3.3) et purger les conduites. Raccorder le tuyau d'échappement du véhicule d'essai au système de ventilation de l'enceinte d'essai afin de chasser les gaz d'échappement à l'extérieur.
- 9.4.3.2 Ouvrir la portière du conducteur et mettre le moteur en marche. Mettre en marche le système de climatisation. La température du véhicule doit être réglée à 23 °C s'il s'agit d'un système de climatisation automatique ou à la température minimum s'il s'agit d'un système semi-automatique ou manuel. Pour les véhicules dépourvus de système de climatisation automatique, faire tourner le ventilateur à la vitesse maximum (voir annexe III) avec ventilation en air frais. Fermer la portière du conducteur. Soixante secondes au maximum doivent s'écouler entre la mise en marche du moteur et la fermeture de la

portière du conducteur. Les portières et les vitres du véhicule d'essai doivent rester fermées pendant la totalité de l'essai en mode conduite. Laisser tourner le moteur pendant la totalité de l'essai en mode conduite au régime de ralenti minimum déclaré par le constructeur.

9.4.3.3 Soixante secondes après avoir fermé la portière, mettre en marche les pompes des quatre circuits d'échantillonnage : deux pour les COV et deux pour les composés carbonyles, montés en parallèle. Le prélèvement des échantillons d'air dans l'habitacle du véhicule s'effectue à des températures élevées pendant 30 min. Le débit doit être réglé à un maximum de 0,2 l/min pour les COV et à 1,0 l/min pour les composés carbonyles. Les procédures de mesure doivent être conformes aux normes ISO 16000-6 pour les COV et ISO 16000-3 pour les composés carbonyles.

9.4.3.4 Couper le moteur ainsi que les pompes des circuits d'échantillonnage et le radiateur ou les lampes utilisées pour le chauffage. Les volumes d'échantillons prélevés doivent être relevés et enregistrés. Les tubes à absorption pour COV et les cartouches DNPH doivent être retirés du circuit d'échantillonnage pour être analysés conformément aux normes ISO 16000-6 et ISO 16000-3. La mesure continue de la température et de l'hygrométrie doit être arrêtée, ce qui marque la fin du mode d'essai.

10. Calcul, présentation des résultats, précision et incertitude

Les calculs et la présentation des résultats doivent être effectués conformément aux normes ISO 16000-6 et ISO 16000-3 ; la précision et d'incertitude doivent aussi être déterminées conformément à ces normes. Le fichier de données doit être conforme au format de l'annexe IV. Tout ajout par rapport au format du procès-verbal d'essai doit être convenu entre le client et le laboratoire.

11. Caractéristiques d'efficacité

Les limites de détection et les écarts-types indiqués dans la norme ISO 16000-6 pour les COV et dans la norme ISO 16000-3 pour les composés carbonyles doivent être respectés dans la présente procédure de mesure. On juge de l'efficacité de la procédure d'essai à l'absence de contamination ou d'effet de piégeage dans les lignes d'échantillonnage. Cette caractéristique doit être prouvée avant les mesures et étayée par des documents.

12. Assurance – qualité/contrôle de qualité

Le contrôle de qualité doit être conforme aux normes ISO 16000-3 et ISO 16000-6, à savoir :

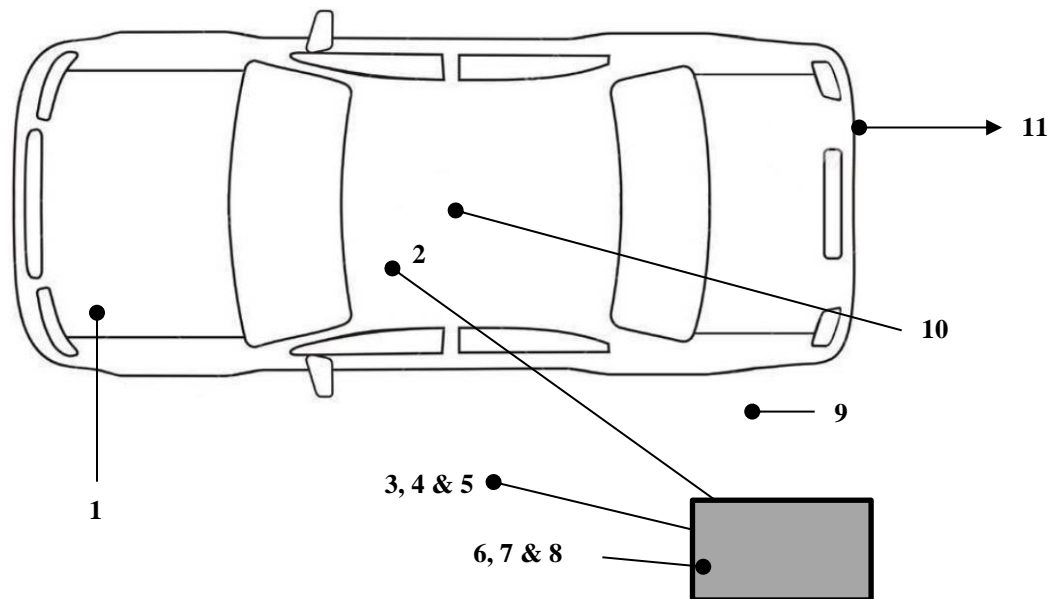
- a) Les échantillons zéro doivent être préparés conformément au paragraphe 9.2.4 ;
- b) L'échantillon zéro est considéré comme acceptable si les pics d'artefact ne sont pas supérieurs de plus de 10 % des zones typiques des COV et des composés carbonyles d'intérêt ;
- c) L'efficacité de désorption des COV et des composés carbonyles devrait être vérifiée conformément aux normes ISO 16000-3 et ISO 16000-6 ;
- d) Le contrôle de l'efficacité de collecte peut être effectué au moyen de tubes de réserve ou en prélevant des échantillons de volumes variables inférieurs au volume sûr ;
- e) La répétabilité de la méthode de mesure doit être déterminée, par exemple en utilisant et en analysant des échantillons doubles ; un

coefficient de variation ≤ 15 % (voir normes ISO 16000-3 et ISO 16000-6) devrait être obtenu ;

- f) La récupération des hydrocarbures de C6 à C16 doit être égale à 95 % en masse (ISO 16000-6) ;
- g) Documentation établissant l'étalonnage des appareils de mesure de la température, de l'hygrométrie et du débit.

Annexe 1

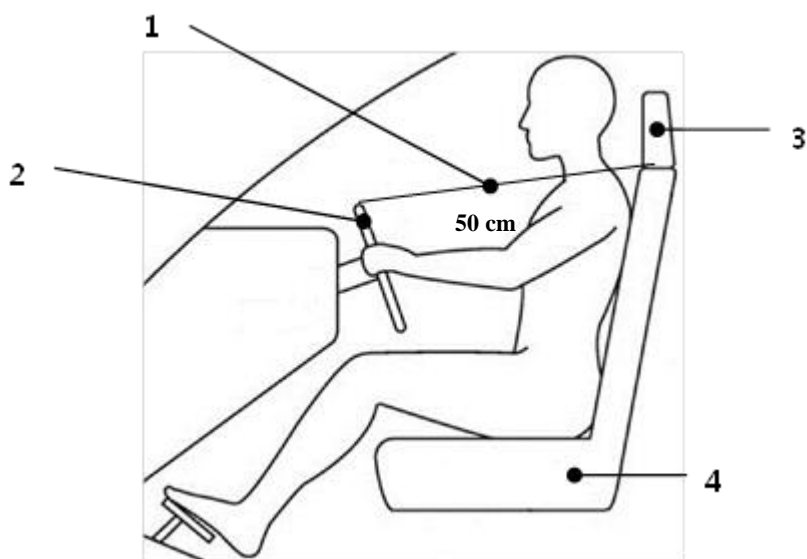
Enceinte d'essai du véhicule complet



1. Véhicule d'essai
2. Point d'échantillonnage du véhicule
3. Point d'échantillonnage de l'enceinte d'essai, à 1 m du véhicule et à 1 m du sol
4. Point de mesure de la température de l'enceinte d'essai
5. Point de mesure de l'hygrométrie de l'enceinte d'essai
6. Système de prélèvement débit-masse
7. Échantillons d'air ambiant (2 dans les tubes, 2 dans les cartouches et un échantillon de réserve)
8. Échantillons zéro
9. Zones exposées au rayonnement solaire, zone uniforme s'étendant jusqu'à 0,5 m des vitres du véhicule
10. Point de mesure du rayonnement solaire au sommet du toit
11. Tuyau d'échappement

Annexe II

Point d'échantillonnage



1. Point de prélèvement de l'échantillon dans le véhicule : à 50 cm du sommet du volant en direction de la base de l'appuie-tête
2. Volant de direction réglé dans sa position la plus haute
3. Appuie-tête réglé dans la position la plus basse
4. Siège dans sa position la plus en arrière et la plus basse, le dossier formant un angle d'environ 90° avec l'assise

Annexe III

Programme d'essai

| Modes | Mode ambiant | | | | | Mode stationnement | | Mode conduite |
|---|---|---|------------------------|-----------------------------|-------------|--|--|--|
| | Conditionnement en température | Échantillon | Conditionnement COV | Période de stabilisation | Échantillon | Période de stabilisation | Échantillon | Échantillon |
| Durée | 24 heures | 30 minutes | 30 à 60 minutes | 16 (+/-1) heures | 30 minutes | 4 heures | 30 minutes | 30 minutes |
| Heure de début (hh:mm) (les heures données sont fondées sur les délais les plus courts) | 00:00 | 24:00 | 24:30 | 25:00 | 41:00 | 41:30 | 45:30 | 46:00 |
| Température de l'enceinte d'essai | 20 °C à 30 °C | 23,0 à 25,0 °C (mais aussi près que possible de 25,0 °C) | | | | Aussi près que possible de 25,0 °C | | |
| Hygrométrie de l'enceinte d'essai | 50±10 % d'humidité relative | | | | | Aussi près que possible de 50 % d'humidité relative | | |
| Rayonnement solaire | NÉANT | | | | | 400±50 W/m ² | | |
| Âge du véhicule | 28±5 jours (et moins de 80 km au compteur) | | | | | | | |
| Portières du véhicule | FERMÉES | OUVERTES | FERMÉES | | | | OUVERTES Pendant moins de 1 min | |
| Vitres du véhicule | FERMÉES | | | | | | | |
| Moteur du véhicule | ARRÊTÉ | | | | | | | EN MARCHE |
| Système de conditionnement de l'air, manuel ou automatique | ARRÊTÉ | | | | | | | Automatique ou mode face |
| Climatisation | ARRÊTÉE | | | | | | | EN MARCHE |
| Ventilateur | ARRÊTÉ | | | | | | | Automatique ou grande vitesse |
| Réglage de la température | ARRÊTÉ | | | | | | | 23 °C ou la t° la plus basse (mais sans climatisation) |
| Entrées d'air | OUVERTES | | | | | | | Automatiques |
| Sorties d'air | GRANDES OUVERTES (en position verticale) | | | | | | | |

| Modes | Mode ambiant | | | | | Mode stationnement | | Mode conduite |
|--|-----------------|-----------------|--|--|-----------------|-----------------------|-----------------|------------------|
| | | | | | | | | |
| Total échantillons prélevés par tubes ¹ (véhicule) | | | | | 2 | | | 2 |
| Total échantillons prélevés par tubes ¹ (enceinte d'essai) | | 2 | | | | | | |
| Total échantillons prélevés par tubes ^{1, 2} (échantillon zéro) | | 2 | | | | | | |
| Durée du prélèvement par tubes | | 30 min | | | 30 min | | 30 min | 30 min |
| Plages de débit de l'échantillonnage par tubes ³ | | 0,1 à 0,2 l/min | | | 0,1 à 0,2 l/min | | 0,1 à 0,2 l/min | 0,1 à 0,2 l/min |
| Plages de volume de l'échantillonnage par tubes ³ | | 3 à 6 L | | | 3 à 6 L | | 3 à 6 L | 3 à 6 L |
| Total échantillons prélevés par cartouche ¹ (véhicule) | | | | | 2 | | 2 | 2 |
| Total échantillons prélevés par cartouche ¹ (enceinte d'essai) | | 2 | | | | | | |
| Total échantillons prélevés par cartouche ^{1, 2} (échantillon zéro) | | 2 | | | | | | |
| Durée du prélèvement par cartouche | | 30 min | | | 30 min | | 30 min | 30 min |
| Plages de débit de l'échantillonnage par cartouche ³ | | 0,4 à 1,0 l/min | | | 0,4 à 1,0 l/min | | 0,4 à 1,0 l/min | 0,4 à 1,0 l/min |
| Plages de volume de l'échantillonnage par cartouche ³ | | 12 à 30 l | | | 12 à 30 l | | 12 à 30 l | 12 à 30 l |

¹ Analyser un seul échantillon et consigner la valeur relevée. En cas d'analyse de deux échantillons, consigner la valeur moyenne relevée.

² Les échantillons zéro doivent rester fermés et ne doivent pas être ouverts ni dans l'enceinte d'essai ni dans le véhicule et aucune partie ne doit en être extraite. Le même résultat peut être utilisé pour d'autres essais effectués le même jour.

³ Le débit et le volume des prélèvements doivent être relevés à une température et une pression normalisées. Ces valeurs doivent être utilisées pour le calcul de la masse et de la concentration de COV.

Annexe IV

Procès-verbal d'essai

Format de présentation et échange des données

Le fichier de données doit être constitué comme suit. Les valeurs de concentration de COV ainsi que tous les autres paramètres pertinents doivent être consignés et échangés dans un fichier de données au format csv. Les valeurs doivent être séparées par une virgule (Code ASCII-#h2C). Le signe décimal des valeurs numériques doit être un point (Code ASCII-#h2E) et les lignes doivent se terminer par un retour chariot (Code ASCII-#h0D). Il n'y a pas d'espace entre les milliers.

En-tête du fichier de données

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|---------|--|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|---|
| 1 | Code processus | N(2) | Nombre entier | | | 0 | 99 | Version du procès-verbal d'essai. Le premier ensemble de données est N = 0, la valeur la plus élevée correspondant à la dernière correction de l'ensemble de données existant |
| 2 | Nom du témoin | A(250) | Chaîne | | | | | Selon le cas, nom complet du témoin et nom et coordonnées de la société pour l'homologation de l'essai. Utiliser la mention « auto-certifié » si aucun témoin n'est requis |
| 3 | Code d'identification de l'essai | A(50) | Chaîne | | | | | Identification de l'essai de série |
| 4 | Nom du ou des agents ayant procédé à l'essai du véhicule | A(50) | Chaîne | | | | | Prénom et nom |
| 5 | Nom du ou des agents ayant procédé à l'analyse des résultats | A(50) | Chaîne | | | | | Prénom et nom |
| 6 | Laboratoire d'essai | A(200) | Chaîne | | | | | Nom et adresse postale complète du laboratoire d'essai |
| 7 | Laboratoire d'analyse | A(200) | Chaîne | | | | | Nom et adresse postale complète du laboratoire d'analyse |
| 8 | Validité des essais | A(5) | Chaîne | | | | | Indiquer si l'essai est valide ou nul |
| 9 | Observations concernant l'essai | A(1000) | Chaîne | | | | | Observations concernant le procès-verbal d'essai |

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|--------------------|--|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|---|
| 10 | Date de production | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 11 | Date de transport | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 12 | Date d'entreposage | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 13 | Date de conditionnement | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 14 | Date de l'essai du véhicule | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 15 | Date de l'analyse des résultats | A(10) | Chaîne | | | | | Voir ISO 8601 (par exemple AAAA-MM-JJ) |
| 16 | Nombre de jours écoulés depuis la date de production | N(3) | Nombre entier | | | | | Nombre de jours écoulés entre la date de production et la fin de la procédure d'échantillonnage |
| 17-20 ^l | ... | ... | ... | | | | | ... |
| 21 | Nom du constructeur | A(50) | Chaîne | | | | | Équipementier |
| 22 | Nom de l'usine | A(50) | Chaîne | | | | | Lieu de production |
| 23 | Numéro d'identification du véhicule | A(17) | Chaîne | | | | | Numéro d'identification du véhicule à 17 caractères |
| 24 | Catégorie de véhicule (catégorie 1-1 seulement) | A(1) | Énumération | | | | | A = véhicule de très petite taille B = véhicule de petite taille C = véhicule de taille moyenne D = véhicule de grande taille E = véhicule de prestige F = véhicule de luxe J = tout terrain de loisir (y compris les autres tout terrain) M = véhicule polyvalent S = véhicule de sport P = pick-up léger T = pick-up normal |
| 25 | Nom du modèle | A(50) | Chaîne | | | | | Nom du modèle indiqué par le constructeur |
| 26 | Couleur extérieure | A(50) | Chaîne | | | | | Couleur de la peinture extérieure |

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|--------------------|---|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|--|
| 27 | Couleur intérieure | A(50) | Chaîne | | | | | Couleur des garnitures de sièges |
| 28 | Matériau des sièges | A(50) | Chaîne | | | | | Matériau utilisé pour les garnitures de sièges (par exemple cuir ou tissu) |
| 29 | Valeur affichée au compteur kilométrique | N(5) | Nombre entier | | | | | Le véhicule devrait avoir roulé moins de 80 km |
| 30 | Historique du véhicule | A(50) | Chaîne | | | | | Description facultative du véhicule d'essai |
| 31 | Type/caractéristiques du système de climatisation | A(20) | Chaîne | | | | | Description du système de climatisation |
| 32 | Commande du système de climatisation d'air | A(1) | Énumération | | | | | M = manuel A = automatique |
| 33-49 ^l | ... | ... | ... | | | | | ... |
| 50 | Formaldéhyde présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 50-00-0 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 51 | Acétaldéhyde présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 75-07-0 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 52 | Acroléine présente dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 107-02-8 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 53 | Benzène présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 71-43-2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 54 | Toluène présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 108-88-3 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 55 | Xylène présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 1330-20-7 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 56 | Éthylbenzène présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-41-4 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 57 | Styrène présent dans l'enceinte d'essai | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-42-5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|--------------------|---|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|---|
| 58-69 ^l | ... | ... | Nombre décimal | 6 | 1 | 0,0 | 99999,9 | ... |
| 70 | Formaldéhyde présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 50-00-0 [µg/m ³] |
| 71 | Acétaldéhyde présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 75-07-0 [µg/m ³] |
| 72 | Acroléine présente dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 107-02-8 [µg/m ³] |
| 73 | Benzène présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 71-43-2 [µg/m ³] |
| 74 | Toluène présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 108-88-3 [µg/m ³] |
| 75 | Xylène présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 1330-20-7 [µg/m ³] |
| 76 | Éthylbenzène présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-41-4 [µg/m ³] |
| 77 | Styrène présent dans l'échantillon zéro | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-42-5 [µg/m ³] |
| 78-89 ^l | ... | ... | Nombre décimal | 6 | 1 | 0,0 | 99999,9 | ... |
| 90 | Formaldéhyde présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 50-00-0 [µg/m ³] |
| 91 | Acétaldéhyde présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 75-07-0 [µg/m ³] |
| 92 | Acroléine présente dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 107-02-8 [µg/m ³] |
| 93 | Benzène présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 71-43-2 [µg/m ³] |

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|----------------------|---|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|---|
| 94 | Toluène présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 108-88-3 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 95 | Xylène présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 1330-20-7 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 96 | Éthylbenzène présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-41-4 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 97 | Styrène présent dans le véhicule en mode ambiant | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-42-5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 98-109 ^l | ... | ... | Nombre décimal | 6 | 1 | 0,0 | 99999,9 | ... |
| 110 | Formaldéhyde présent dans le véhicule en mode stationnement | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 50-00-0 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 111-129 ^l | ... | ... | Nombre décimal | 6 | 1 | 0,0 | 99999,9 | ... |
| 130 | Formaldéhyde présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 50-00-0 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 131 | Acétaldéhyde présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 75-07-0 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 132 | Acroléine présente dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 107-02-8 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 133 | Benzène présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 71-43-2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 134 | Toluène présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 108-88-3 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 135 | Xylène présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 1330-20-7 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |

| Ligne # | Paramètre | Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)] | Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier] | Total chiffres | Chiffres décimaux | Valeur minimum | Valeur maximum | Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités |
|----------------------|--|--|--|----------------|-------------------|----------------|----------------|---|
| 136 | Éthylbenzène présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-41-4 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 137 | Styrène présent dans le véhicule en mode conduite | N(4,1) | Nombre décimal | 5 | 1 | 0,0 | 9999,9 | CAS#: 100-42-5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] |
| 138-149 ^l | ... | ... | Nombre décimal | 6 | 1 | 0,0 | 99999,9 | ... |
| 150 | Température de stockage | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 151 | Humidité de stockage | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 152 | Température de conditionnement | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 153 | Humidité de conditionnement | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 154 | Température dans l'habitacle en mode ambiant | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 155 | Humidité dans l'habitacle en mode ambiant | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 156 | Température dans l'enceinte d'essai en mode ambiant | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 157 | Humidité dans l'enceinte d'essai en mode ambiant | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 158 | Température dans l'habitacle en mode stationnement | N(3,1) | Nombre décimal | 4 | 1 | 0,0 | 999,9 | Unité [°C] |
| 159 | Humidité dans l'habitacle en mode stationnement | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |

| <i>Ligne #</i> | <i>Paramètre</i> | <i>Type de données de base [A = Alphabétique ou N = Numérique (longueur maximum, fractions)]</i> | <i>Type de données [Énumération chaîne, chiffre décimal, nombre entier]</i> | <i>Total chiffres</i> | <i>Chiffres décimaux</i> | <i>Valeur minimum</i> | <i>Valeur maximum</i> | <i>Valeurs autorisées pour l'énumération, la description ou les unités</i> |
|----------------------|---|--|---|-----------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| 160 | Température dans l'enceinte d'essai en mode stationnement | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 161 | Humidité dans l'enceinte d'essai en mode stationnement | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 162 | Température dans l'habitacle en mode conduite | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 163 | Humidité dans l'habitacle en mode conduite | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 164 | Température dans l'enceinte d'essai en mode conduite | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [°C] |
| 165 | Humidité dans l'enceinte d'essai en mode conduite | N(2,1) | Nombre décimal | 3 | 1 | 0,0 | 99,9 | Unité [% d'humidité relative] |
| 166-179 ¹ | ... | ... | ... | | | | | ... |

¹ D'autres paramètres peuvent être insérés ici pour définir les conditions d'essai.