



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****163^e session**

Genève, 24-27 juin 2014

Point 4.7.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRPE****Proposition de complément 4 à la série 06 d'amendements
au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie***

Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/68, par. 25), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2014/3 tel que modifié par le paragraphe 25 du rapport et le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2014/7 non modifié. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* 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.



Ajouter un nouveau paragraphe 1.2, ainsi conçu:

- «1.2 Les véhicules ci-après n'ont pas à être homologués conformément au présent Règlement: véhicules dont la masse de référence est supérieure à 2 380 kg et ne dépasse pas 2 610 kg, et équipés de moteurs qui ont été homologués par extension conformément au Règlement n° 49.».

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)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	L ₂ + L ₃ (mg/km)	L ₅ (mg/km)	L ₆ (nombre/km)							
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ¹	CI	PI	CI
M	-	Toutes	1 000	500	100	-	68	-	60	180	-	230	4,5	4,5	-	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	-	68	-	60	180	-	230	4,5	4,5	-	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	-	90	-	75	235	-	295	4,5	4,5	-	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM ²	2 270	740	160	-	108	-	82	280	-	350	4,5	4,5	-	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	-	Toutes	2 270	740	160	-	108	-	82	280	-	350	4,5	4,5	-	6,0 × 10 ¹¹

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

Notes:

¹ Les normes concernant 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 qui satisfont "des besoins sociospécifiques", selon la définition.».