

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 octobre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Groupe de travail de la pollution et de l'énergie****Soixante-douzième session**

Genève, 12-15 janvier 2016

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Règlements n^{os} 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 n^o 115 (Systèmes de conversion au GPL
et GNC)****Communication du président du groupe informel des véhicules
fonctionnant au gaz (GFV)***

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 n^o 115 sont indiquées en caractères gras pour les additions et en caractères biffés pour les suppressions.

* 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.



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 n° 115

(N° d'homologationN° d'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			

1.12. 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)	NO _x ³ (g/km)	CO ₂ ³ (g/km)	Puissance (kW)	CO ³ (g/km)	HC ³ (g/km)	NO _x (g/km)	CO ₂ ²¹ (g/km)
1										
2										
n										

¹ Biffer la mention inutile.

²¹ 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 n° 115

(N° d'homologationN° d'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			

1.12. Résultats des essais :

Rapport $CO_{2CNG} / CO_{2petrol}^{\ddagger}$:

Rapport $Power_{CNG} / Power_{petrol (or diesel)}$:

Type de véhicule	Essence (ou gazole) [†]					GPL				
	Puissance (kW)	CO [‡] (g/km)	HC [‡] (g/km)	NO _x [‡] (g/km)	CO ₂ [‡] (g/km)	Puissance (kW)	CO [‡] (g/km)	HC [‡] (g/km)	NO _x (g/km)	CO ₂ ^{‡1} (g/km)
1										
2										
n										

¹ ~~Biffer la mention inutile.~~

²¹ 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 (c'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 (c'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 n° 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 n° 115) par les émissions de CO₂ d'origine en mode essence (voir le certificat de conformité).