



Conseil économique et social

Distr. générale
21 septembre 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

158^e session

Genève, 13-16 novembre 2012

Point 4.10.1 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 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GN et GPL))

Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie*

Rectificatif

1. Page 24, paragraphe 6.1 et tableau 1

Remplacer

- 6.1 Les moteurs bicarburant doivent être soumis aux essais de laboratoire indiqués dans le tableau 1 ci-dessous.

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, 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.

Tableau 1
Essais de laboratoire pour les moteurs HDDE

	Type 1A	Type 1B	Type 2A
WHTC	HCNM; CH ₄ ; CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃	<u>Mode bicarburant:</u>	HCT; HCNM; CH ₄
		HCNM; CH ₄	CO; NO _x ; MP; NP; NH ₃
		CO; NO _x	
		MP; NP; NH ₃	
		<u>En mode diesel:</u>	
		HCT	
		CO; NO _x	
		MP; NP; NH ₃	
WHSC	Aucun essai	<u>Mode bicarburant:</u>	HCNM
		Aucun essai	CO; NO _x
			MP; NP; NH ₃
		<u>En mode diesel:</u>	
		HCT	
		CO; NO _x	
		MP; NP; NH ₃	
Essai de laboratoire WNTE	Aucun essai	<u>Mode bicarburant:</u>	[HC]
		Aucun essai	CO; NO _x
			MP
		<u>En mode diesel:</u>	
		HCT	
		CO; NO _x	
		MP	

par

- 6.1 Les moteurs bicarburant doivent être soumis aux essais de laboratoire indiqués dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1
Essais de laboratoire pour les moteurs bicarburant

	Type 1A	Type 1B	Type 2A	Type 2B	Type 3B
WHTC	NMHC; CH ₄ ; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	<u>Mode bicarburant:</u> NMHC; CH ₄ ; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃ <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	THC; NMHC; CH ₄ ; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	<u>Mode bicarburant:</u> THC; NMHC; CH ₄ ; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃ <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃
WHSC	Aucun essai	<u>Mode bicarburant:</u> Aucun essai <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	NMHC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	<u>Mode bicarburant:</u> NMHC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃ <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃	THC; CO; NO _x ; PM; PN; NH ₃
Essai de laboratoire WNTE	Aucun essai	<u>Mode bicarburant:</u> Aucun essai <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM	[HC]; CO; NO _x ; PM	<u>Mode bicarburant:</u> [HC]; CO; NO _x ; PM <u>En mode diesel:</u> THC; CO; NO _x ; PM	THC; CO; NO _x ; PM

2. Page 30, paragraphe 12

Remplacer

Appendice 2 Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules HDDF – Description et illustrations

par

Appendice 2 Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules bicarburant – Description et illustrations

3. Page 32, titre de l'annexe 15 – appendice 2

Remplacer

Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules HDDF – Description et illustrations

par

Mécanismes d'activation et de désactivation du ou des compteurs, du témoin d'alerte, de la restriction de fonctionnement, du mode service, dans le cas des moteurs et des véhicules bicarburant – Description et illustrations

4. Page 39, paragraphe A.3.1.3 (modification sans objet en français)

5. Page 40, paragraphes A.3.3 et A.3.3.1 (apparaît deux fois dans le texte)

Remplacer

A.3.3 Restriction de fonctionnement

Dans le cas où un moteur bicarburant du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en tant qu'entité technique séparée, la capacité du système moteur à commander une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Dans le cas où un véhicule à bicarburation du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en ce qui concerne ses émissions, l'entrée en fonction d'une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Note: Des prescriptions d'installation relatives à la restriction de fonctionnement sur un moteur bicarburant homologué sont énoncées au paragraphe 6.2 de la présente annexe.

A.3.3.1 Le défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.

Dans le cas où un moteur bicarburant du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en tant qu'entité technique séparée, la capacité du système moteur à commander une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Dans le cas où un véhicule à bicarburation du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en ce qui concerne ses émissions, l'entrée en fonction d'une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système

d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Note: Des prescriptions d'installation relatives à la restriction de fonctionnement sur un moteur bicarburant homologué sont énoncées au paragraphe 6.2 de la présente annexe.

- A.3.3.1 Le mauvais fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.

par

A.3.3 Restriction de fonctionnement

Dans le cas où un moteur bicarburant du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en tant qu'entité technique séparée, la capacité du système moteur à commander une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Dans le cas où un véhicule à bicarburation du type 1A ou du type 2A reçoit l'homologation de type en ce qui concerne ses émissions, l'entrée en fonction d'une restriction de fonctionnement lorsqu'il est détecté un réservoir de carburant gazeux vide, ou un défaut de fonctionnement du système d'alimentation en gaz, et une anomalie de la consommation de gaz en mode bicarburant doit être démontrée lors de l'homologation de type.

Note: Des prescriptions d'installation relatives à la restriction de fonctionnement sur un moteur bicarburant homologué sont énoncées au paragraphe 6.2 de la présente annexe.

- A.3.3.1 Le mauvais fonctionnement du système d'alimentation en gaz et l'anomalie concernant la consommation de gaz peuvent être simulés à la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation.