

**Conseil économique et social**

Distr. générale
8 avril 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****169^e session**

Genève, 21-24 juin 2016

Point 4.7.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, présentés par le GRPE**

**Proposition de complément 4 à la série 06 d'amendements
au Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage
par compression et des moteurs à allumage commandé
(GPL et GNC))****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-douzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/72, par. 42, 44 et 46), est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6, ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 modifié par le document GRPE-72-11 tel qu'il est reproduit dans l'annexe IV au rapport et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 modifié par le document GRPE-72-04 tel qu'il est reproduit dans l'annexe V au rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2016.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, activité 3.1), 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 en vertu de ce mandat.



Complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC))

Annexe 4, paragraphes 9.2.1 et 9.2.1.1, modifier comme suit :

« 9.2.1 Vérification de la linéarité

9.2.1.1 Introduction

Une vérification de la linéarité doit être exécutée pour chaque système de mesure énuméré au tableau 7. On doit introduire dans le système au moins 10 valeurs de référence, ou comme spécifié par ailleurs. Pour les vérifications individuelles de la linéarité de pression et de température, on prendra en compte au moins trois valeurs de référence. Les valeurs mesurées doivent être comparées aux valeurs de référence par régression linéaire par les moindres carrés conformément à l'équation 11 (par. 7.8.7). Les valeurs limites maximales du tableau 7 sont les valeurs limites maximales attendues lors des essais. ».

Annexe 9A, paragraphe 2.3.1, modifier comme suit :

« 2.3.1 Injecteurs défaillants

En lieu et place du dispositif de contrôle spécifié à la ligne d) du tableau du point 7 de l'appendice 3 de l'annexe 9B du présent Règlement, le fabricant peut choisir de respecter les dispositions des paragraphes 2.3.1.1 à 2.3.1.2.1 de la présente annexe. ».

Annexe 9B, appendice 3, point 7, modifier comme suit :

« Surveillance du système d'alimentation en carburant

Le système OBD doit surveiller, sur les moteurs équipés, les caractéristiques ci-dessous du système d'alimentation en carburant pour contrôler le bon fonctionnement :

	Gazole	Gaz
a) Pression d'alimentation : capacité du système d'alimentation en carburant à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée – surveillance de l'efficacité.	X	
b) Pression d'alimentation : capacité du système à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée de telle sorte que la pression puisse être commandée indépendamment d'autres paramètres – surveillance de l'efficacité.	X	
c) Point d'injection : capacité du système d'alimentation en carburant à respecter le point d'injection prévu pendant au moins un cycle d'injection lorsque le moteur est équipé des sondes appropriées – surveillance de l'efficacité.	X	
d) Quantité de carburant injectée : capacité du système à injecter la quantité de carburant prescrite en détectant les erreurs de dosage pendant au moins un cycle d'injection lorsque le moteur est équipé des sondes appropriées (par exemple, avant, pendant ou après l'injection) – surveillance des seuils d'émission.	X	

	<i>Gazole</i>	<i>Gaz</i>
e) Rapport air-carburant : capacité du système d'injection à maintenir le rapport air-carburant souhaité (compte tenu entre autres, mais non exclusivement, des capacités d'auto-adaptation) – surveillance de l'efficacité.		X

».

Annexe 10, paragraphe 11, modifier comme suit :

« 11. Documentation

L'autorité d'homologation doit prescrire au constructeur de fournir un dossier d'information. Celui-ci devrait comprendre une description tant des éléments de conception et des stratégies de réduction des émissions du système moteur que des moyens par lesquels celui-ci contrôle, directement ou indirectement, ses variables de sortie.

Ces informations doivent comprendre une description complète de la stratégie de réduction des émissions. Elles doivent aussi comprendre des informations sur le fonctionnement de toutes les stratégies auxiliaires et stratégies de base, notamment une description des paramètres qui sont modifiés par les stratégies auxiliaires et les conditions limites dans lesquelles celles-ci fonctionnent, et doit indiquer quelles stratégies auxiliaires et stratégies de base sont susceptibles d'être actives dans les conditions des procédures d'essai décrites à l'annexe 10 au présent Règlement.

Ces informations doivent être consignées dans le "dossier d'information détaillé", conformément aux prescriptions relatives à la documentation énoncées au paragraphe 5.1.4. ».
