

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
2 septembre 2016  
Français  
Original : anglais

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****170<sup>e</sup> session**

Genève, 15-18 novembre 2016

Point 4.9.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d'amendements  
à des Règlements existants, soumis par le GRPE****Proposition de complément 8 à la série 06 d'amendements  
au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules  
des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie\***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixante-treizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/73, par. 9), est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/11. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de novembre 2016.

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

GE.16-15283 (F) 260916 280916



\* 1 6 1 5 2 8 3 \*

Merci de recycler



## Complément 8 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)

*Paragraphe 7.1.4.1, lire :*

« 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :

Moteur :

a) Procédé de combustion.

Dispositif à régénération discontinue (catalyseur, piège à particules) :

a) Configuration (type d'enveloppe, nature du métal précieux et du substrat, densité alvéolaire) ;

b) Type et principe de fonctionnement ;

c) Système d'additif et dosage ;

d) Volume  $\pm 10$  % ;

e) Emplacement (température  $\pm 50$  °C à 120 km/h ou température maximale moins 5 % à la pression maximale). ».

*Appendice 6, ajouter un nouveau paragraphe 8.1.1, libellé comme suit :*

« 8.1.1 Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre. La désactivation permanente du système d'incitation du conducteur ne peut être effectuée que par le constructeur du véhicule. ».

*Annexe 4a, appendice 3, paragraphe 1.2.12.6, lire :*

« 1.2.12.6 Le détecteur à ionisation de flamme chauffé (HFID) doit être utilisé avec un système à débit constant (échangeur de chaleur) pour assurer un prélèvement représentatif, à moins qu'une compensation ne soit effectuée pour la variation du débit volumique en cas d'utilisation d'un CVS. ».

*Annexe 7, paragraphe 7.5.2, lire :*

« 7.5.2 L'inspecteur peut essayer les véhicules en appliquant le paragraphe 7.1 de la présente annexe. ».

*Annexe 11,*

*Paragraphe 3.3.3.1, lire :*

« 3.3.3.1 Le système OBD surveille la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NMHC et de NO<sub>x</sub>. Les constructeurs peuvent prévoir un dispositif de surveillance uniquement pour le catalyseur en amont ou en combinaison avec le ou les catalyseurs suivants en aval. Un catalyseur ou un assemblage de catalyseurs est réputé dysfonctionner lorsque les émissions dépassent les valeurs limites de NMHC ou NO<sub>x</sub> visées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Par dérogation, l'exigence de surveillance de la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NO<sub>x</sub> ne s'applique qu'à partir des dates visées au paragraphe 12.1.4. ».

*Paragraphe 3.3.3.4, lire :*

- « 3.3.3.4 S'ils sont actifs sur le type de carburant sélectionné, les autres composants ou dispositifs du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe motopropulseur relatifs aux émissions, qui sont raccordés à un ordinateur et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. ».

*Paragraphe 3.3.4.4, lire :*

- « 3.3.4.4 Les autres composants ou systèmes du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe propulseur relatifs aux émissions, qui sont connectés à un ordinateur, et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Il s'agit, par exemple, des composants ou systèmes chargés de surveiller et de contrôler le débit d'air massique, le débit d'air volumétrique (et la température), la pression de suralimentation et la pression dans la tubulure d'admission (ainsi que des capteurs qui permettent l'exécution de ces contrôles). ».

*Paragraphe 3.3.5, lire :*

- « 3.3.5 Les constructeurs peuvent démontrer à l'autorité chargée de l'homologation que certains composants ou systèmes ne doivent pas être soumis à une surveillance si le niveau des émissions ne dépasse pas les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe lorsque ces composants ou systèmes subissent une défaillance totale ou sont retirés. ».
-