



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-seizième session

Genève, 9-12 janvier 2018

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Véhicules utilitaires lourds – Règlements n^{os} 49 (Émissions
des moteurs à allumage par compression et des moteurs
à allumage commandé (GPL et GNC)) et 132
(Dispositifs antipollution de mise à niveau)****Proposition de nouveau complément à la série 05
d'amendements au Règlement n^o 49 (Émissions
des moteurs à allumage par compression et des
moteurs à allumage commandé (GPL et GNC))****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à améliorer la disposition relative au contrôle aléatoire et à définir l'arrondissement des résultats d'essais calculés conformément à l'annexe 4A de la série 05 d'amendements au Règlement n^o 49. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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 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.



I. Proposition

Paragraphe 5.2.3.1, modifier comme suit :

« 5.2.3.1 La masse spécifique d'oxydes d'azote mesurée aux points de contrôle choisis au hasard dans la zone de contrôle de l'essai ESC ne doit pas excéder de plus de 10 % les valeurs calculées par interpolation entre les modes d'essai adjacents (voir à ce sujet les paragraphes 5.6.2 et 5.6.3 de l'appendice 1 de l'annexe 4A) **ou les valeurs limites du tableau 1 du paragraphe 5.2.1, les plus grandes valeurs étant retenues.** ».

Annexe 6, ajouter un nouveau paragraphe 5, libellé comme suit :

« **5. Arrondissement**

Le résultat d'essai définitif doit être arrondi au même nombre de décimales que la norme d'émission applicable. Il n'est pas permis d'arrondir les valeurs intermédiaires utilisées pour déterminer le résultat final en matière d'émissions spécifiques au banc. ».

II. Justification

1. Disposition relative au contrôle aléatoire (paragraphe 5.2.3.1)

Les dispositions actuelles empêchent la mise en service de moteurs ayant des niveaux d'émission nettement inférieurs à ceux définis par les normes EURO IV/V (par exemple : EURO VI < 0,4 g/kWh). La marge de tolérance de 10 % de ces très faibles valeurs d'émissions est inférieure au niveau de précision de cette méthode (mesure, interpolation, etc.). Cette disposition, qui a été définie pour les moteurs EURO IV/V, a pour effet d'empêcher les moteurs à faibles émissions (EURO VI) de satisfaire aux dispositions. Cette proposition permet de certifier des catégories de moteurs dérivés de l'Euro VI pour des marchés spécifiques conformément à la série 05 d'amendements au Règlement n° 49.

2. Arrondissement des résultats d'essais (Annexe 6)

La série 05 d'amendements au Règlement n° 49 ne précise pas de quelle façon il convient d'arrondir les chiffres pour le calcul des résultats d'essais conformément aux prescriptions de l'annexe 4A (un exemple de calcul est fourni dans l'annexe 6). Cela conduit à des interprétations divergentes. La présente proposition est conforme à la pratique qui était en vigueur lorsque ce Règlement a été appliqué dans l'Union européenne dans le passé (EURO III à V), aux principes généraux d'arrondissement suivis dans les calculs mathématiques et à la méthode d'arrondissement appliquée par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis d'Amérique (40 CFR Part 1065). L'ajout du nouveau paragraphe 5 dans l'annexe 6 apportera une clarification.
