



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRPE/2005/10  
18 mars 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)  
(Cinquantième session, 31 mai-3 juin 2005,  
point 5.2 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 83

(Émissions des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)

Transmis par les experts de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL),  
de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA)  
et de l'European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA)

Note: Le document reproduit ci-après, établi par les experts de l'AEGPL, de la CLEPA et de l'ENGVA, a pour objet de modifier les prescriptions applicables aux véhicules à bicarburation qui répondent à tous les principaux objectifs des systèmes d'autodiagnostic (OBD). En outre, cette proposition élimine les restrictions inutiles et aligne les coûts sur ceux des véhicules à monocarburation, ce qui réduit les obstacles à l'introduction sur le marché des véhicules à bicarburation. Les modifications au texte actuel du Règlement apparaissent en **caractères gras**.

\* \* \*

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts de la pollution et de l'énergie.

## A. PROPOSITION

Annexe 11,

Paragraphe 3.9 et 3.9.1, modifier comme suit:

«3.9 Véhicules à bicarburation

**Toutes les prescriptions relatives aux systèmes OBD qui sont applicables aux véhicules à monocarburation s'appliquent également aux véhicules à bicarburation pour les deux types de carburant. Afin de satisfaire à ces prescriptions, on peut utiliser un seul système diagnostic ou deux systèmes distincts, comme indiqué aux paragraphes 3.9.1 et 3.9.2, ou encore une combinaison de ces deux options.**

**3.9.1 Un seul système d'autodiagnostic pour les deux types de carburant.**

**3.9.1.1 Les procédures suivantes doivent être exécutées pour chaque diagnostic par un seul système OBD pour les deux systèmes d'alimentation, soit indépendamment du carburant utilisé, soit en tenant compte du type de carburant:**

- **Activation du témoin de défaillance (TD) (voir par. 3.5 de la présente annexe);**
- **Stockage des codes d'erreur (voir par. 3.6 de la présente annexe);**
- **Extinction du TD (voir par. 3.7 de la présente annexe);**
- **Suppression d'un code d'erreur (voir par. 3.8 de la présente annexe).**

**Pour les composants ou les systèmes à contrôler, on peut utiliser soit un diagnostic séparé pour chaque type de carburant, soit un diagnostic commun.**

**3.9.1.2 Le système d'autodiagnostic peut être logé dans un ou plusieurs ordinateurs.».**

Insérer les nouveaux paragraphes 3.9.2 à 3.9.4, comme suit:

**«3.9.2 Deux systèmes d'autodiagnostic distincts, un pour chaque type de carburant.**

**3.9.2.1 Les procédures suivantes seront exécutées indépendamment selon que le véhicule fonctionne à l'essence ou au gaz:**

- **Activation du témoin de défaillance (TD) (voir par. 3.5 de la présente annexe);**
- **Stockage des codes d'erreur (voir par. 3.6 de la présente annexe);**
- **Extinction du TD (voir par. 3.7 de la présente annexe);**
- **Suppression d'un code d'erreur (voir par. 3.8 de la présente annexe).**

- 3.9.2.2 Les systèmes d'autodiagnostic distincts peuvent être logés dans un ou plusieurs ordinateurs.**
- 3.9.3 Prescriptions particulières applicables à la transmission des signaux de diagnostic des véhicules à bicarburation.**
- 3.9.3.1 À la mise en œuvre d'un instrument de diagnostic, les signaux du diagnostic sont transmis à une ou plusieurs adresses sources. L'utilisation des adresses sources est décrite dans la norme ISO DIS 15031-5 "Véhicules routiers – Communication entre un véhicule et un équipement externe pour le diagnostic relatif aux émissions – Partie 5: Services de diagnostic relatif aux émissions", du 1<sup>er</sup> novembre 2001.**
- 3.9.3.2 L'identification des informations concernant particulièrement le carburant peut être obtenue par l'utilisation:**
- **Des adresses sources et/ou**
  - **D'un commutateur de sélection du carburant et/ou**
  - **De codes d'erreur spécifiques du carburant.**
- 3.9.4 En ce qui concerne le code d'état (décrit au paragraphe 3.6 de la présente annexe), l'une des deux options suivantes doit être utilisée:**
- **Le code d'état est particulier au carburant, c'est-à-dire que l'on utilise deux codes d'état, un pour chaque type de carburant;**
  - **Le code d'état doit indiquer que les systèmes de contrôle ont été intégralement évalués pour les deux types de carburants (essence et gaz) dès lors que ces systèmes ont été intégralement évalués pour l'un des types de carburant.».**

Paragraphe 4.5 à 4.5.2: supprimer.

Paragraphe 4.6 et 4.6.1: deviennent paragraphes 4.5 et 4.5.1.

Paragraphe 4.6.1.1: supprimer.

Paragraphe 4.6.2 et 4.7: deviennent paragraphes 4.5.2 et 4.6.

Annexe 11, appendice 1, paragraphes 6.6 à 6.6.3: supprimer.

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

La prescription actuelle concernant l'autodiagnostic pour les véhicules à bicarburation a été ajoutée très tardivement par modification de la législation initiale qui n'établissait une différence qu'entre les moteurs à allumage commandé et les moteurs à allumage par compression. À l'origine, l'adaptation pour les véhicules à bicarburation ne pouvait être réalisée que par une seule solution technique. Pour respecter les délais et sachant que d'autres solutions étaient en cours d'élaboration, ces solutions ont été incorporées par le biais des «défauts admis».

Après avoir travaillé pendant deux ans à la mise au point de systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules à mono et à bicarburation conformément aux prescriptions du Règlement n° 83, les associations du secteur – CLEPA, ENGVA, AEGPL – et les membres de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) en sont venus à la conclusion que satisfaire aux prescriptions concernant les systèmes d'autodiagnostic était beaucoup plus onéreux parce qu'exigeant beaucoup plus de matériels, de logiciels et de mise au point pour les véhicules à bicarburation que pour les véhicules à monocarburation, sans qu'il en résulte des avantages pour l'environnement, pour les propriétaires des véhicules ou pour les réparateurs.

Dans la réglementation actuelle, les prescriptions OBD pour les véhicules à bicarburation ne proposent toujours qu'une seule solution technique. D'autres solutions qui satisfont à tous les objectifs fondamentaux de ces systèmes ont été mises en œuvre et homologuées.

Les associations souhaitent donc proposer une modification des prescriptions applicables aux véhicules à bicarburation qui réponde à tous les objectifs fondamentaux de l'autodiagnostic mais supprime les restrictions inutiles et aligne les coûts (en matériel, logiciels, mise au point) sur ceux des véhicules à monocarburation, afin de réduire les obstacles à l'introduction sur le marché de véhicules à bicarburation (OEM).

Le principe de cet amendement est d'éliminer les dispositions relatives aux défauts figurant au paragraphe 4.5 de l'annexe 11 du Règlement en autorisant d'autres possibilités. Enfin, le paragraphe 3.9 de l'annexe 11 est modifié de manière à couvrir toutes les prescriptions particulières aux véhicules à bicarburation. Les paragraphes 4.5 et 4.6.1.1 de l'annexe 11 ainsi que le paragraphe 6.6 de l'appendice 1 de l'annexe 11 deviennent donc inutiles et sont supprimés.

-----