



Conseil économique
et social

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2008/2
5 novembre 2007

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

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Cinquante-cinquième session
Genève, 15-18 janvier 2008
Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

AMENDEMENTS AUX RÈGLEMENTS DE LA CEE

RÈGLEMENT N° 83
(Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Proposition de rectificatif 1 au complément 6 à la série 05
d'amendements au Règlement n° 83

Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile*

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à permettre l'utilisation d'un système d'autodiagnostic (OBD), conçu pour que les systèmes «à monocarburation plus» puissent également être utilisés comme système «à bicarburation», lorsque certaines conditions sont remplies. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte existant du Règlement sont indiquées en caractères **gras**.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, harmoniser et de mettre à jour les Règlements dans le but d'améliorer la performance des véhicules en matière de pollution et d'énergie. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Annexe 11, paragraphe 3.9.4, modifier comme suit:

- «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 **si l'un ou plusieurs des diagnostics indiquant la disponibilité est propre au type de carburant**:
- a) Le code d'état est propre au carburant, c'est-à-dire que l'on utilise deux codes d'état, un pour chaque type de carburant;
 - b) Le code d'état doit indiquer que les systèmes de contrôle ont été intégralement évalués pour les deux types de carburant (essence et GN/GPL), dès que ces systèmes ont été intégralement évalués pour l'un des types de carburant.
Si aucun diagnostic indiquant la disponibilité n'est propre au type de carburant, un code d'état seulement doit être pris en charge.»

B. JUSTIFICATION

La prescription concernant le système d'autodiagnostic des véhicules à bicarburation a été instaurée 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 des 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 plusieurs années à la mise au point de systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules à mono et bicarburation conformément aux prescriptions du Règlement n° 83, les associations du secteur – CLEPA, European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) et Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) – en sont venues à la conclusion que satisfaire aux prescriptions concernant les systèmes d'autodiagnostic était beaucoup plus onéreux parce qu'exigeant beaucoup plus de matériel, de logiciels et de travail de mise au point sur les véhicules à bicarburation que sur les véhicules à monocarburation, sans aucun avantage pour l'environnement, les propriétaires ou les réparateurs.

Les associations ont donc proposé 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 et travail de mise au point) sur ceux des véhicules à monocarburation, afin de réduire les obstacles à la mise sur le marché de véhicules à bicarburation (équipementier).

Cette proposition de l'industrie a été examinée par un groupe spécial créé lors de la cinquantième session du GRPE, adoptée par le GRPE à sa cinquante et unième session et adoptée par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à sa cent trente-neuvième session. Elle fait partie du complément 6 à la série 05 des amendements au Règlement n° 83 de la CEE.

Lorsque la version finale de l'amendement a été établie, un point qui avait été discuté n'a pas été pleinement pris en compte. Plus précisément, le paragraphe 3.9.4 de l'annexe 11 prévoit que le système OBD doit fournir deux informations de disponibilité, l'une pour le gaz et l'autre pour l'essence (option a) (l'option b permet «l'écrasement» de l'information de disponibilité pour un type de carburant si l'information de disponibilité pour l'autre type de carburant est complète). Dans le cas particulier d'un système OBD sans diagnostic propre au type de carburant devant signaler la disponibilité, les deux octets de disponibilité seront toujours identiques.

Néanmoins, le paragraphe 3.9.4 de l'annexe 11 prévoit que le système OBD doit fournir deux informations de disponibilité, l'une pour le gaz et l'autre pour l'essence.

Ce n'était pas là le but visé lorsque le texte a été rédigé. L'objectif général était de permettre la mise en œuvre d'un système OBD pour les véhicules «à bicarburation» qui soit essentiellement identique à celui d'un système «à monocarburation plus» (comme indiqué dans les divers documents justificatifs durant le processus législatif). Dans ce cas particulier uniquement, l'utilisation d'un octet de disponibilité indépendant du type de carburant est suffisante.

Nous estimons qu'il s'agit là d'un amendement important qui vise à permettre l'utilisation d'un système d'autodiagnostic conçu pour que les systèmes «à monocarburation plus» puissent être également utilisés comme système «à bicarburation» (lorsque certaines conditions sont remplies). L'amendement vise principalement à corriger le libellé du complément 6 afin d'apporter les modifications nécessaires.
