



Conseil économique et social

Distr. générale
10 février 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

110^e session

Genève, 26-29 avril 2016

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL)

Proposition d'amendement au Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL)

Communication de l'expert des Pays-Bas*

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, a pour objectif de corriger une erreur typographique et d'apporter une plus grande clarté aux dispositions actuelles du Règlement. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du Règlement ONU n° 110 sont indiquées 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 7.1, modifier comme suit :

« 7.1 Lorsque les échantillons d'organes GNC présentés à l'homologation satisfont aux prescriptions des paragraphes 8.1 à 8.11 du présent Règlement, une homologation du type d'organe correspondant est accordée.

Lorsque les échantillons d'organes GNL présentés à l'homologation satisfont aux prescriptions des paragraphes 8.12 à ~~8.21~~ **8.22** du présent Règlement, une homologation du type d'organe correspondant est accordée. ».

Annexe 4A, paragraphes 4.2.3 et 4.2.4, modifier comme suit :

« 4.2.3 Pour la classe 1, la soupape de surpression et le dispositif de surpression doivent être conçus de manière à être étanches à une pression égale à 1,5 fois la pression maximale de fonctionnement (en MPa), l'orifice de sortie étant fermé (voir annexe 5B)

4.2.4 Pour ~~les classes 1 et~~ la classe 2, la soupape de surpression doit être conçue de manière à être étanche à une pression égale à 2 fois la pression maximale de fonctionnement, l'orifice de sortie étant fermé. ».

Annexe 4H, paragraphe 2.2, modifier comme suit :

« 2.2 Le délai de fermeture de la vanne automatique à partir du moment où le moteur cale ne doit pas dépasser ~~5~~ **2** s. ».

II. Justification

1. La présente proposition vise à corriger une erreur typographique dans le paragraphe 7.1, celui-ci devant renvoyer aux paragraphes 8.12 à 8.22, dans lesquels sont énumérés les organes GNL concernés.

2. Elle tend, en outre, à rectifier les éléments suivants :

a) Dans l'annexe 4A, les prescriptions concernant les essais des organes de la classe 1 se contredisent dans les paragraphes 4.2.2 et 4.2.3 ; et

b) Dans l'annexe 4H, le paragraphe 2.2 contredit le paragraphe 18.6.1.2, dans lequel il est indiqué ce qui suit :

« 18.6.1.2 La vanne automatique de la bouteille doit fonctionner de telle manière que l'arrivée de carburant soit coupée quand le moteur est arrêté, quelle que soit la position de la commande marche/arrêt du moteur et qu'elle reste fermée tant que le moteur ne tourne pas. Un retard de 2 s est toléré pour la fonction diagnostic. ».

3. Il convient donc d'uniformiser les délais susmentionnés (soit 2 soit 5 secondes, mais pas les deux).