

Société Civile Professionnelle
Gilles PAILLARD – Sylvain OLLAGNON – Nicolas GOURDEAU
Huissiers de Justice Associés

1 Ter, Rue de la Résistance – BP 377
60312 CREIL Cédex

Tél. : 03.44.65.60.40

hdj.creil@cegetel.net

Fax : 03.44.65.60.49

www.huissiers-justice-creil.fr

Dossier N° C7328.00

PROCES VERBAL DE CONSTAT



PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE CINQ NOVEMBRE

DEUX MILLE DIX

de 9h30 à 14h00

A la requête de :

1•) La Société par Actions Simplifiée BOSAL DISTRIBUTION, immatriculée au RCS n°513 566 299 dont le siège social est 286 Boulevard de la république 62232 ANNEZIN, agissant poursuites et diligences et en présence de son Président Monsieur Daniel CASSIER

2•) La Société par Actions Simplifiée SPHERE TECH EUROPE, immatriculée au RCS n°417 551 793 dont le siège social est 350 Rue Arthur Brunet 59220 DENAIN, agissant poursuites et diligences de son Président Monsieur Charles PLATEAU et en présence de Monsieur David DEREGNAUCOURT son Directeur Général

M'ayant préalablement exposé :

Que les sociétés BOSAL DISTRIBUTION et SPHERE TECH EUROPE ont mis au point un produit dénommé « SWEEPER 421 » destiné à réduire les émissions polluantes des véhicules à motorisations Diesel.

Qu'une conférence de Presse doit être organisée ce jour sur le circuit de la CERAM - Centre d'Etude et de Recherches Automobile de MORTEFONTAINE (Oise).

Qu'il est dans l'intérêt des sociétés requérantes que les essais et test qui vont être effectués soient réalisés sous le contrôle d'Huissiers de Justice.

Déférant à cette réquisition :

Nous, **Sylvain OLLAGNON** et **Nicolas GOURDEAU**, membres de la Société Civile Professionnelle Gilles PAILLARD, Sylvain OLLAGNON et Nicolas GOURDEAU, Huissiers de Justice Associés à la résidence de CREIL (Oise) y demeurant 1 Ter, rue de la Résistance, soussigné,

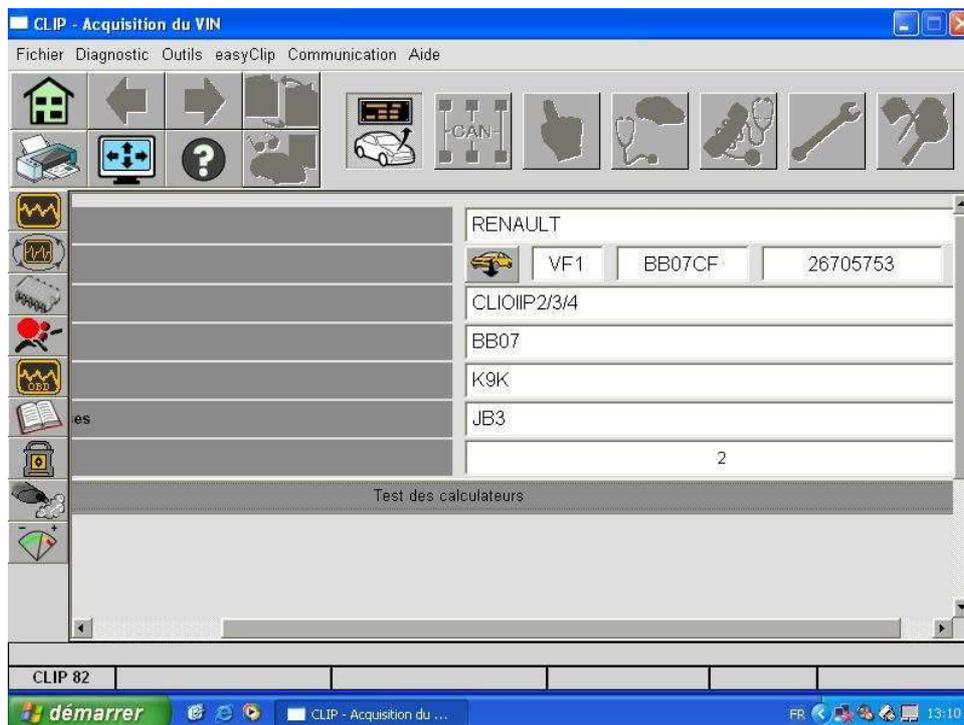
Nous sommes rendus ce jour sur le circuit exploité par la CERAM à MORTEFONTAINE (Oise) où étant il a été procédé aux constatations suivantes :

En présence de :

- Monsieur Daniel CASSIER président de la SAS BOSAL DISTRIBUTION.
- Monsieur David DEREGNAUCOURT directeur général de la SAS SPHERE TECH EUROPE.
- Monsieur Yan ARNOULT chef de projet opérations de communication pour le CERAM.
- Plusieurs personnalités du secteur de l'automobile.
- Plusieurs journalistes de la presse automobile accrédités

Nous avons été conduits devant les locaux techniques où se trouve stationné le véhicule présentant les caractéristiques suivantes :

VEHICULE	
Marque	RENAULT
Modèle	Clio
Motorisation	1,5 L DCI de 65 chevaux
Immatriculation	727 ATS 59
Châssis	VF1BBO7CF26705753
Type après vente	BB07
Type moteur	K9K
Type boîte de vitesse	JB3
Kilométrage	52.741 Km



Tous les tests désignés ci-après ont été réalisés sur ce véhicule qui est demeuré sous notre surveillance ininterrompue.

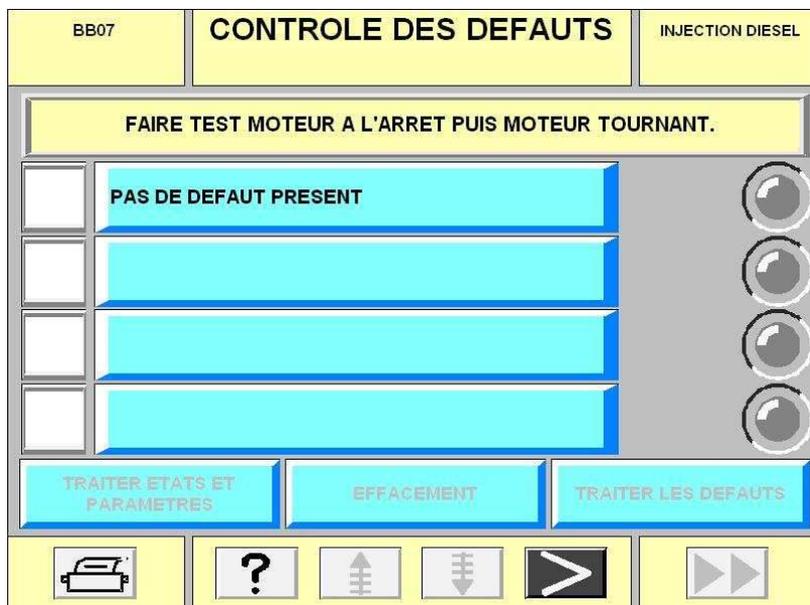
Les tests ont été réalisés en notre présence par Monsieur Nicolas DENHEZ, Technicien Conseil de la Société SPHERE TECH.

Aucune intervention technique ou mécanique n'a été portée sur ledit véhicule autre que les tests décrits ci-après.

Heure : 10h25 - Mesure de débit d'air et de débit de carburant :

Monsieur Nicolas DENHEZ a branché un ordinateur portable équipé du logiciel CLIP RENAULT sur la prise diagnostique du véhicule située à proximité du levier de vitesse.

Le calculateur d'injection diesel a effectué un contrôle des défauts dénommé « Test moteur à l'arrêt puis tournant » et le résultat suivant a été obtenu : « Pas de défaut présent ».



Le protocole suivant a ensuite été suivi :

Il a été réalisé une mesure, moteur au ralenti, pour visualiser l'augmentation de la quantité de carburant. Ensuite il a été réalisé une mesure, moteur en pleine charge, c'est-à-dire 100% de la position de la pédale d'accélérateur, afin de visualiser l'augmentation du débit d'air.

Mesures au ralenti :

BB07		LISTE DES PARAMETRES		INJECTION DIESEL	
		STOP			
PR006	REGIME MOTEUR	852	tr/min		
PR011	CONSIGNE REGULATION RALENTI	850	tr/min		
PR240	POSITION PEDALE ACCELERATEUR	0	%		
PR002	TEMPERATURE D'EAU	96	°C		
PR018	VITESSE VEHICULE	0	km/h		
PR212	TEMPERATURE D'AIR EXTERIEURE	24	°C		
PR213	TEMPERATURE D'AIR COLLECTEUR	69	°C		
PR001	TEMPERATURE DE CARBURANT	52	°C		
PR016	PRESSION ATMOSPHERIQUE	1021	mbar		
PR214	PRESSION COLLECTEUR	1022	mbar		
PR241	TENSION BATTERIE	13.9	V		
PR215	AVANCE	0.0	°V		
PR243	DEBIT D'AIR ESTIME	260	mg/cp		
PR033	DEBIT CARBURANT	2.7	mg/cp		
PR217	PRESSION RAIL	228	bar		
PR216	CONSIGNE PRESSION RAIL	230	bar		
PR088	RECOPIE POSITION VANNE EGR	16	%		

Mesure en pleine charge :

BB07		LISTE DES PARAMETRES		INJECTION DIESEL	
STOP					
PR006	REGIME MOTEUR	2108	tr/min		
PR011	CONSIGNE REGULATION RALENTI	850	tr/min		
PR240	POSITION PEDALE ACCELERATEUR	100	%		
PR002	TEMPERATURE D'EAU	98	°C		
PR018	VITESSE VEHICULE	0	km/h		
PR212	TEMPERATURE D'AIR EXTERIEURE	24	°C		
PR213	TEMPERATURE D'AIR COLLECTEUR	70	°C		
PR001	TEMPERATURE DE CARBURANT	53	°C		
PR016	PRESSION ATMOSPHERIQUE	1021	mbar		
PR214	PRESSION COLLECTEUR	1212	mbar		
PR241	TENSION BATTERIE	14.0	V		
PR215	AVANCE	7.2	°V		
PR243	DEBIT D'AIR ESTIME	394	mg/cp		
PR033	DEBIT CARBURANT	19.2	mg/cp		
PR217	PRESSION RAIL	329	bar		
PR216	CONSIGNE PRESSION RAIL	331	bar		
PR088	RECOPIE POSITION VANNE EGR	0	%		

Les résultats suivants ont été obtenus :

	Au ralenti	Accélération à 5000 T/min (régime moteur maximum)
Débit d'air	260 mg/cp	394 mg/cp
Débit de carburant	2,7 mg/cp	19,2 mg/cp

Heure : 10h40 – Mesure de combustion :

Monsieur Nicolas DENHEZ a installé un appareil EASYDIAG développé par SPHERE TECH EUROPE portant le numéro de série SN0106001 destiné à analyser la présence des gaz HC, CO, NOx, CO2, O2 dans les émissions du véhicule.

Le protocole suivant a été suivi :

Le moteur du véhicule est chaud, l'aiguille de la température d'huile est positionnée à mi-graduation.

La canne de l'analyseur a été introduite dans le pot d'échappement moteur tournant pendant 30 secondes.

Le moteur a été coupé pendant 40 secondes.

Le moteur a été démarré et a tourné au ralenti pendant 40 secondes.

Le moteur a tourné à un régime stabilisé à 1200-1250 tours minute pendant 40 secondes

Le moteur a tourné à un régime stabilisé à 3000 tours minute pendant 40 secondes

Le moteur a tourné à un régime maximum de 5000 tours minute pendant 15 secondes

Le moteur a tourné au ralenti pendant 30 secondes

Le moteur a été coupé pendant 90 secondes

Fin du protocole.

Les résultats suivants ont été obtenus :

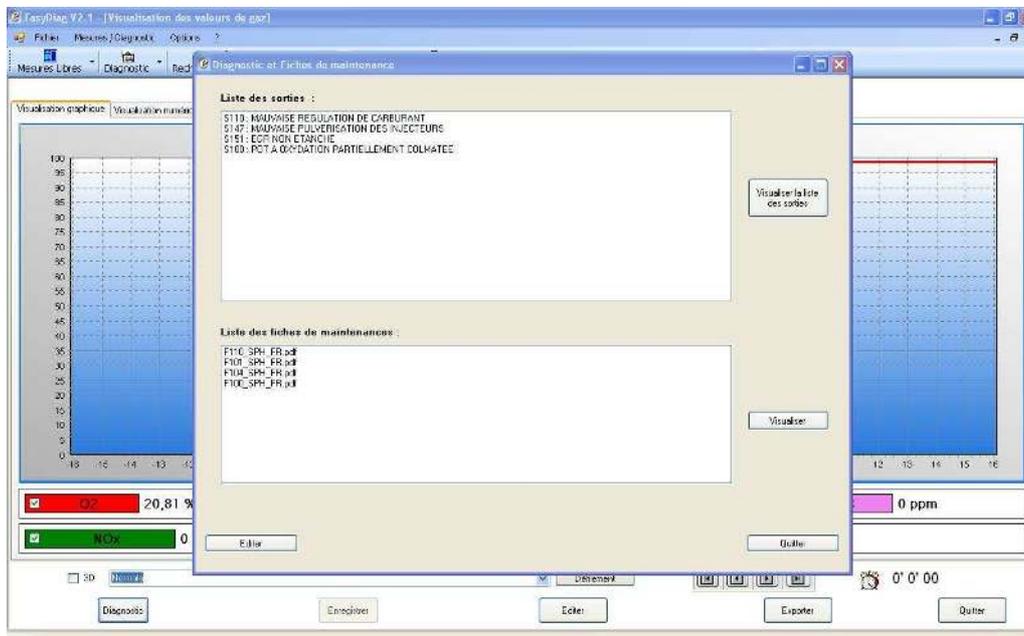
Liste des sorties :

S110 : MAUVAISE REGULATION DE CARBURANT

S147 : MAUVAISE PULVERISATION DES INJECTEURS

S151 : EGR NON ETANCHE

S100 : POT A OXYDATION PARTIELLEMENT COLMATEE



Heure : 10h55 – Mesure d’opacité à l’Opacimètre :

Monsieur Nicolas DENHEZ a installé un appareil TECHNOTEST Smokemeter 495/01 modèle 515 Flex n° AC3249829.

Les paramètres suivants ont été sélectionnés sur la console de réglage :

- Tests officiels
- Moteur Turbo Diesel
- Sans température d’huile
- Contrôle d’opacité
- Température d’huile non mesurée
- Autozero (nettoyage)

Il a ensuite été procédé à l’introduction de la sonde de prélèvements puis le protocole suivant a été suivi :

- Démarrage moteur
- Accélération par paliers jusqu’à 4000 tours minutes (environ 40 à 60 % du régime moteur maximum)
- Accélération par paliers jusqu’à 2500 tours minutes (environ 50 % du régime moteur maximum)
- Deux cycles d’accélérations au régime maximum de 5000 tours minutes espacés de 10 secondes

L'appareil TECHNOTEST Smokemeter a alors imprimé un ticket mentionnant :

OPACITE	
C1	0.71 m-1
C2	0.97 m-1
RESULTAT ACCEPTABLE	
LIMITE : 3.00 m-1	

Il convient de préciser que l'horloge interne de l'appareil n'était pas réglée correctement car le ticket indique que le contrôle a été réalisé le 18/07/10 à 21h38 alors qu'il a été effectué ce jour de 10h40 à 10h50.

Heure : 11h05 – Introduction du produit SWEEPER 421 :

A l'aide d'un entonnoir et d'un bol mesureur il a été introduit 2 litres de produit SWEEPER 421 dans le réservoir du véhicule RENAULT Clio.

Heure : 11h08 – Début du parcours sur l'anneau du circuit :

Le véhicule RENAULT Clio a été conduit par un pilote formateur du CERAM en présence constante de Maître Nicolas GOURDEAU qui était passager pendant toute la durée du parcours.

Le véhicule présentait alors un kilométrage compteur de 52741 Km.

Le véhicule a roulé à une vitesse constante moyenne de 150 Km/heure à un régime de 3500 tours minutes en 5^{ème} vitesse de 11h08 à 11h25.

Le véhicule a parcouru 31.7 Km et affichait alors un kilométrage compteur de 52773 Km.

Le pilote formateur s'est ensuite rendu à la station essence située à l'intérieur du site du circuit CERAM et 32 litres de gazoil ont été ajoutés dans le réservoir.

Maître Nicolas GOURDEAU a pu vérifier les opérations de remplissage du réservoir.

A 11h28 le pilote formateur est retourné sur l'anneau du circuit toujours accompagné de l'Huissier de Justice et a fait rouler le véhicule à une vitesse constante moyenne de 150 Km/heure à un régime de 3500 tours minutes en 5^{ème} vitesse de 11h28 à 12h41.

Le véhicule a parcouru au total 201.6 Km et affichait alors à 12h41 un kilométrage de 52943 Km.

Le véhicule a ensuite été stationné sous notre surveillance devant le stand situé sur le terre plain central au centre de l'anneau sans qu'aucune intervention technique ou mécanique ne soit réalisée.

Heure 13h00 : Reprise des tests

Les mêmes tests ont de nouveau été réalisés en notre présence par Monsieur Nicolas DENHEZ, Technicien Conseil de la Société SPHERE TECH EUROPE.

Heure : 13h02 - Mesure de débit d'air et de débit de carburant :

Monsieur Nicolas DENHEZ a branché un ordinateur portable équipé du logiciel CLIP RENAULT sur la prise diagnostique du véhicule située à proximité du levier de vitesse.

Le calculateur d'injection diesel a effectué un contrôle des défauts dénommé « Test moteur à l'arrêt puis tournant » et le résultat suivant a été obtenu : « Pas de défaut présent ».



Le protocole suivant a de nouveau été suivi :

Il a été réalisé une mesure, moteur au ralenti, pour visualiser l'augmentation de la quantité de carburant. Ensuite il a été réalisé une mesure, moteur en pleine charge, c'est-à-dire 100% de la position de la pédale d'accélérateur, afin de visualiser l'augmentation du débit d'air.

Mesures au ralenti :

BB07	LISTE DES PARAMETRES	INJECTION DIESEL
	STOP	
PR006	REGIME MOTEUR	854 tr/min
PR011	CONSIGNE REGULATION RALENTI	850 tr/min
PR240	POSITION PEDALE ACCELERATEUR	0 %
PR002	TEMPERATURE D'EAU	93 °C
PR018	VITESSE VEHICULE	0 km/h
PR212	TEMPERATURE D'AIR EXTERIEURE	26 °C
PR213	TEMPERATURE D'AIR COLLECTEUR	65 °C
PR001	TEMPERATURE DE CARBURANT	51 °C
PR016	PRESSION ATMOSPHERIQUE	1020 mbar
PR214	PRESSION COLLECTEUR	1018 mbar
PR241	TENSION BATTERIE	14.0 V
PR215	AVANCE	0.0 °V
PR243	DEBIT D'AIR ESTIME	258 mg/cp
PR033	DEBIT CARBURANT	2.8 mg/cp
PR217	PRESSION RAIL	230 bar
PR216	CONSIGNE PRESSION RAIL	230 bar
PR088	RECOPIE POSITION VANNE EGR	17 %

Mesure en pleine charge :

BB07		LISTE DES PARAMETRES		INJECTION DIESEL	
STOP					
PR006	REGIME MOTEUR	4816	tr/min		
PR011	CONSIGNE REGULATION RALENTI	850	tr/min		
PR240	POSITION PEDALE ACCELERATEUR	100	%		
PR002	TEMPERATURE D'EAU	94	°C		
PR018	VITESSE VEHICULE	0	km/h		
PR212	TEMPERATURE D'AIR EXTERIEURE	26	°C		
PR213	TEMPERATURE D'AIR COLLECTEUR	69	°C		
PR001	TEMPERATURE DE CARBURANT	50	°C		
PR016	PRESSION ATMOSPHERIQUE	1020	mbar		
PR214	PRESSION COLLECTEUR	1898	mbar		
PR241	TENSION BATTERIE	14.0	V		
PR215	AVANCE	4.0	°V		
PR243	DEBIT D'AIR ESTIME	591	mg/cp		
PR033	DEBIT CARBURANT	6.9	mg/cp		
PR217	PRESSION RAIL	687	bar		
PR216	CONSIGNE PRESSION RAIL	657	bar		
PR088	RECOPIE POSITION VANNE EGR	0	%		

Les résultats suivants ont été obtenus :

	Au ralenti	Accélération à 5000 T/min (régime moteur maximum)
Débit d'air	258 mg/cp	591 mg/cp
Débit de carburant	2,8 mg/cp	6,9 mg/cp

Heure : 13h10 – Mesure de combustion :

Monsieur Nicolas DENHEZ a installé de nouveau l'appareil EASYDIAG développé par SPHERETECH portant le numéro de série SN0106001 destiné à analyser la présence des gaz HC, CO, NOx, CO2, O2 dans les émissions du véhicule.

Le protocole suivant a de nouveau été suivi :

Le moteur du véhicule est chaud, l'aiguille de la température d'huile est positionnée à mi-graduation.

La canne de l'analyseur a été introduite dans le pot d'échappement moteur tournant pendant 30 secondes.

Le moteur a été coupé pendant 40 secondes.

Le moteur a été démarré et a tourné au ralenti pendant 40 secondes.

Le moteur a tourné à un régime stabilisé à 1200-1250 tours minute pendant 40 secondes

Le moteur a tourné à un régime stabilisé à 3000 tours minute pendant 40 secondes

Le moteur a tourné à un régime maximum de 5000 tours minute pendant 15 secondes

Le moteur a tourné au ralenti pendant 30 secondes

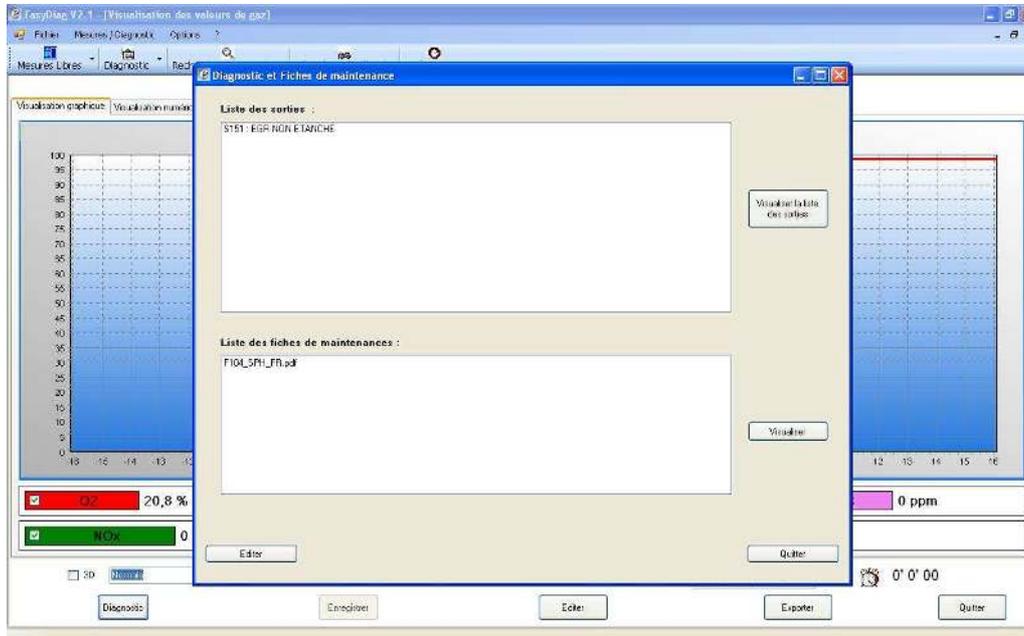
Le moteur a été coupé pendant 90 secondes

Fin du protocole.

Les résultats suivants ont été obtenus :

Liste des sorties :

S151 : EGR NON ETANCHE



Heure : 13h35 – Mesure d’opacité à l’Opacimètre :

Monsieur Nicolas DENHEZ a installé de nouveau l’appareil TECHNOTEST Smokemeter 495/01 modèle 515 Flex n° AC3249829.

Les paramètres suivants ont été sélectionnés sur la console de réglage :

- Tests officiels
- Moteur Turbo Diesel
- Sans température d’huile
- Contrôle d’opacité
- Température d’huile non mesurée
- Autozero (nettoyage)

Il a ensuite été procédé à l’introduction de la sonde de prélèvements puis le protocole suivant a été suivi :

- Démarrage moteur
- Accélération par paliers jusqu’à 4000 tours minutes (environ 40 à 60 % du régime moteur maximum)
- Accélération par paliers jusqu’à 2500 tours minutes (environ 50 % du régime moteur maximum)
- Deux cycles d’accélérations au régime maximum de 5000 tours minutes espacés de 10 secondes

L'appareil TECHNOTEST Smokemeter a alors imprimé un ticket mentionnant :

OPACITE	
C1	1,90 m-1
C2	< = 0.5 m-1
RESULTAT ACCEPTABLE	
LIMITE : 3.00 m-1	

Il convient de préciser que l'horloge interne de l'appareil n'était pas réglée correctement car le ticket indique que le contrôle a été réalisé le 18/07/10 à 21h38 alors qu'il a été effectué ce jour de 13h35 à 13h45.

De tout ce que dessus, nous avons dressé le présent procès verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.



Sylvain OLLAGNON

Nicolas GOURDEAU