



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-dix-septième session

Genève, 6-8 juin 2018

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Véhicules légers : Règlements n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale
des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs),
83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁),
101 (Émissions de CO₂/consommation de carburant)
et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)****Proposition de nouveau complément aux séries 06 et 07
d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions
polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁)****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 adapter les dispositions du Règlement ONU n° 83 de sorte à permettre l'utilisation de coefficients de régénération Ki et de facteurs de détérioration (DF) sur la base de la procédure WLTP ainsi que le recours aux essais de contrôle concernant les systèmes d'autodiagnostic (OBD). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21 et Add.1, module 3), 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

Ajouter un nouveau paragraphe 14, libellé comme suit :

« 14. Autres procédures

14.1 Autre procédure applicable aux dispositifs à régénération discontinue

Le constructeur peut utiliser les résultats obtenus au moyen de la procédure WLTP décrite à l'appendice 1 de l'annexe 6 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4, au lieu de la procédure énoncée à l'annexe 13 du présent Règlement.

Dans ce cas, les dispositions additionnelles suivantes s'appliquent :

- a) Si le constructeur en fait la demande, et sous réserve de l'accord de l'autorité compétente, la phase Extra High peut être exclue pour déterminer le coefficient de régénération Ki dans le cas des véhicules des classes 2 et 3 ;
- b) Au lieu de la condition définie au paragraphe 7.1.4.2 du présent Règlement, le critère à retenir doit être fondé sur la masse d'essai WLTP, comme suit : la masse d'essai de chaque véhicule de la famille doit être inférieure ou égale à la masse d'essai du véhicule utilisé pour l'essai de contrôle de Ki plus 250 kg ;
- c) Les facteurs Ki additifs ou multiplicatifs sont valides et doivent être appliqués en conséquence.

14.2 Autre procédure applicable à l'essai du type V

Aux fins de l'essai de durabilité, il est possible d'utiliser, au lieu des paramètres de résistance à l'avancement sur route, de masse inertielle et de ceux du cycle d'essai du type I définis dans le présent Règlement, les paramètres correspondants issus de la procédure d'essai WLTP, conformément au RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4.

Dans ce cas, les dispositions additionnelles suivantes s'appliquent :

- a) Au paragraphe 2.3.1.7 de l'annexe 9 du présent Règlement, les renvois aux essais du type I doivent être compris comme étant des renvois aux essais du type 1 décrits dans le RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;
- b) Au paragraphe 2.3.2.6 de l'annexe 9 du présent Règlement, les renvois aux essais du type I doivent être compris comme étant des renvois aux essais du type 1 décrits dans le RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;
- c) Au paragraphe 3.1 de l'annexe 9 du présent Règlement, les renvois aux essais du type I doivent être compris comme étant des renvois aux essais du type 1 décrits dans le RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;
- d) Au paragraphe 6.3.1.2 de l'annexe 9 du présent Règlement, le renvoi aux méthodes décrites à l'appendice 7 de l'annexe 4a doit être compris comme étant un renvoi à l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;
- e) Au paragraphe 6.3.1.4 de l'annexe 9 du présent Règlement, le renvoi à l'annexe 4a doit être compris comme étant un renvoi à l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;
- f) Les coefficients de résistance à l'avancement sur route qui doivent être utilisés sont ceux qui correspondent aux véhicules L. S'il n'existe pas de coefficient pour les véhicules L ou si la résistance totale à l'avancement du véhicule H à 80 km/h est supérieure à la résistance totale à l'avancement du véhicule L à 80 km/h + 5 %, il faut utiliser le

coefficient de résistance à l'avancement sur route du véhicule H ; Les coefficients correspondant aux véhicules L et H sont définis au point 4.2.1.1.2 de l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4 ;

g) Pour les véhicules des classes 2 et 3, il doit être fait usage de l'ensemble des quatre phases de la procédure d'essai WLTC ;

h) Les facteurs de détérioration DF additifs ou multiplicatifs sont valides et doivent être appliqués en conséquence.

14.3 Autre procédure applicable à l'essai du type VI

Il est possible d'utiliser, au lieu des coefficients de résistance à l'avancement sur route et de la classe de masse inertielle définis à l'appendice 7 de l'annexe 4a du présent Règlement, les coefficients de résistance à l'avancement sur route et la masse d'essai issus de la procédure d'essai WLTP décrits à l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4.

Dans ce cas, la disposition additionnelle suivante s'applique :

Les coefficients de résistance à l'avancement sur route qui doivent être utilisés sont ceux qui correspondent aux véhicules L. S'il n'existe pas de coefficient pour les véhicules L, il faut utiliser le coefficient de résistance à l'avancement sur route pour les véhicules H. Les coefficients correspondant aux véhicules L et H sont définis au point 4.2.1.1.2 de la sous-annexe 4 de l'annexe XXI. Le banc à rouleaux doit être réglé pour simuler le fonctionnement d'un véhicule sur route à -7 °C. Ce réglage peut être fondé sur une détermination de la courbe de résistance à l'avancement sur route à -7 °C. À défaut, la résistance à l'avancement déterminée peut être ajustée pour une diminution de 10 % de la décélération en roue libre. Le service technique peut approuver l'utilisation d'autres méthodes de détermination de la résistance à l'avancement.

14.4 Autre procédure applicable à l'essai du système OBD

Il est possible d'appliquer, au lieu des prescriptions du cycle d'essai du type I figurant dans le présent Règlement, les prescriptions du cycle d'essai du type I figurant à l'annexe 6 du RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4.

Dans ce cas, la disposition additionnelle suivante s'applique :

Au paragraphe 2.1.3 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du présent Règlement, le renvoi au cycle d'essai du type I doit être compris comme un renvoi au cycle d'essai du type I décrit dans le RTM ONU n° 15 tel que modifié par l'amendement 4, pour chaque défaillance à vérifier.

Pour les véhicules des classes 2 et 3, il doit être fait usage de l'ensemble des quatre phases de la procédure d'essai WLTC.

L'emploi de cycles de préconditionnement supplémentaires ou d'autres méthodes de préconditionnement doit être signalé dans le dossier d'homologation de type.

14.4.1 Le cycle d'essai du type I auquel il est fait référence au paragraphe 3.3.3.2 de l'annexe 11 doit être compris comme étant identique à celui qui aura été appliqué pendant au moins deux cycles consécutifs après l'introduction des ratés d'allumage conformément au paragraphe 6.3.1.2 de l'appendice 1 de l'annexe 11.

14.4.2 Le paragraphe 6.2.2 de l'appendice 1 de l'annexe 11 doit être compris comme se lisant ainsi :

“À la demande du constructeur, d'autres méthodes de préconditionnement ou des méthodes additionnelles peuvent être utilisées.” ».

II. Justification

1. L'influence des différents cycles d'essai sur les coefficients est limitée ; en outre, la procédure WLTP donne les conditions d'essai les plus récentes et les plus fiables.
 2. L'homologation par un constructeur d'un véhicule conformément à la procédure WLTP permet d'alléger considérablement les essais si les résultats de cette procédure peuvent aussi être utilisés aux fins d'homologations en application des Règlements ONU n^{os} 83 et 101.
-