



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 00 et 01
d'amendements au Règlement n° 101 (Émissions
de CO₂/consommation de carburant)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à adapter les dispositions du Règlement n° 83 en vue de permettre l'utilisation des facteurs K_i (fondé sur la WLTP) et DF (facteur de détérioration), ainsi que des démonstrations du système d'autodiagnostic (système OBD). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et 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

Dans l'annexe 10 du Règlement n° 101, ajouter un nouveau paragraphe 1.2, comme suit :

« **1.2 Variante de procédure**

Au lieu de suivre la procédure définie dans la présente annexe, le constructeur peut utiliser les résultats obtenus avec la procédure WLTP, telle que décrite à l'appendice 1 de l'annexe 6 du RTM n° 15, amendement 4.

Dans ce cas, les dispositions suivantes sont applicables :

- a) **À la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation, la phase extrahaute peut être exclue pour déterminer le coefficient de régénération K_i pour les véhicules de la classe 2 et de la classe 3 ;**
- b) **Le critère décrit au paragraphe 2.2 de la présente annexe est remplacé par un nouveau critère fonction de la masse d'essai WLTP : 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 K_i plus 250 kg ;**
- c) **Le K_i additif ou multiplicatif est valable et doit être appliqué en conséquence. ».**

II. Justification

1. L'influence des divers cycles d'essai sur les coefficients est limitée, et en outre c'est la WLTP qui offre les essais les plus récents et les plus sûrs.
 2. Si le constructeur s'appuyait sur la WLTP pour l'homologation d'un véhicule, la procédure d'essai serait allégée, à condition que ces résultats puissent également être utilisés pour les homologations délivrées au titre des règlements n°s 83 et 101.
-