|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  3 novembre 2020  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 de la pollution et de l’énergie**

**Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 12-15 janvier 2021

Point 3 a) de l’ordre du jour provisoire

**Véhicules légers : Règlements ONU nos 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), 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)   
et [154] (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures   
particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP))**

Proposition de nouveau complément à la série 01 d’amendements au Règlement ONU no 101 (Émissions   
de CO2 et consommation de carburant)

Communication de l’expert de l’Organisation internationale   
des constructeurs d’automobiles[[1]](#footnote-2)\*

Le document ci-après, établi par l’expert de l’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles (OICA), vise à corriger une erreur relevée dans les formules utilisées pour calculer les valeurs de résistance à l’avancement sur route selon les critères du nouveau cycle d’essai européen (NEDC) à partir des valeurs déterminées conformément au RTM ONU no 15 (WLTP), ainsi qu’un renvoi erroné, dans la série 01 d’amendements au Règlement ONU no 101. 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.

I. Proposition

*Annexe 7b, appendice 2, paragraphe 2.1*,lire :

« 2.1 Calcul de la résistance à l’avancement du véhicule (procédure WLTP)

La résistance à l’avancement du véhicule (procédure WLTP) doit être déterminée conformément à l’annexe 4 du RTM ONU no 15 ou, dans le cas où le véhicule appartient à une famille d’interpolation, conformément au paragraphe 3.2.3.2.2 de son annexe 7 (Calcul de la résistance à l’avancement sur route pour un véhicule donné), avec les paramètres d’entrée suivants :

a) La masse d’essai du véhicule[[2]](#footnote-3), pourvu de son équipement de série ;

b) La valeur du CRR de la classe d’efficacité énergétique correspondante selon le tableau A4/2 de l’annexe 4 du RTM ONU no 15 ou, si les pneumatiques montés sur les essieux avant et arrière relèvent de différentes classes d’efficacité énergétique, la moyenne pondérée calculée à l’aide de l’équation qui figure au paragraphe 3.2.3.2.2.2.3 de l’annexe ~~4~~ **7** du RTM ONU no 15 ;

c) La traînée aérodynamique du véhicule pourvu de son équipement de série ».

*Annexe 7, appendice 2, paragraphe 2.2.4 a) iv)*,lire :

« iv) Effet de la différence de profondeur de sculpture des pneumatiques :

où est tel que défini au 2.2.2. ».

II. Justification

1. Il s’agit de remplacer, dans l’annexe 7, appendice 7b, paragraphe 2.1 b) du Règlement ONU no 101, un renvoi erroné à l’annexe 4 du RTM ONU no 15 par un renvoi à son annexe 7.

2. Lorsque la méthode issue du Règlement de l’Union européenne (UE) a été reproduite, un « . » a été inséré à tort dans la formule au lieu d'un « - ».

3. Cette correction a été revue par le Centre commun de recherche de l’UE, qui est à l’origine de la méthode.

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu’il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d’élaborer, d’harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d’améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat. [↑](#footnote-ref-2)
2. Selon la définition figurant dans le RTM ONU no 15. [↑](#footnote-ref-3)