



---

**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 n<sup>os</sup> 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>), 101 (Émissions de CO<sub>2</sub>/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 n° 101 (Émissions  
de CO<sub>2</sub> et consommation de carburant)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

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 n° 15 (WLTP), ainsi qu'un renvoi erroné, dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 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.

---

\* 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.



## 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 n° 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<sup>1</sup>, pourvu de son équipement de série<sup>1</sup> ;
  - b) La valeur du CRR de la classe d'efficacité énergétique correspondante selon le tableau A4/2 de l'annexe 4 du RTM ONU n° 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 3.2.3.2.2.3 de l'annexe 4-7 du RTM ONU n° 15 ;
  - c) La traînée aérodynamique du véhicule pourvu de son équipement de série<sup>1</sup> ».

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

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

$$F_{0n} = F_{0n}^3 \cdot TTD$$

où *TTD* 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 n° 101, un renvoi erroné à l'annexe 4 du RTM ONU n° 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.

<sup>1</sup> Selon la définition figurant dans le RTM ONU n° 15.