



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^{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), 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 07
d'amendements au Règlement n^o 83
(Émissions polluantes des véhicules
des catégories M₁ et N₁)****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 rédactionnelle concernant la prescription relative à la surveillance du système de traitement aval des gaz d'échappement. 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

Appendice 6, paragraphe 6.2, supprimer le deuxième alinéa et lire :

« 6.2 Le constructeur doit démontrer que l'utilisation des capteurs mentionnés au paragraphe 6.1 ci-dessus et de tout autre capteur présent sur le véhicule entraîne l'activation du système d'alerte du conducteur visé au paragraphe 3 ci-dessus, l'affichage d'un message donnant un avertissement approprié (signalant par exemple, des émissions excessives et demandant de contrôler le niveau d'urée, d'AdBlue ou de réactif) et l'activation du système d'incitation du conducteur visé au paragraphe 8.3 ci-dessous, lorsque les situations évoquées aux paragraphes 4.2, 5.4 ou 5.5 ci-dessus surviennent.

~~Aux fins du présent paragraphe, de telles situations sont réputées survenir si les valeurs limites pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) indiquées dans le paragraphe 5.3.1.4 du présent Règlement multipliées par un facteur de 1,5 sont dépassées. Les émissions d'oxydes d'azote relevées au cours de l'essai visant à démontrer la conformité à ces prescriptions ne doivent pas dépasser de plus de 20 % les valeurs limites ci-dessus.~~

Aux fins du présent paragraphe, de telles situations sont réputées survenir si les valeurs limites OBD pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) indiquées dans les tableaux du paragraphe 3.3.2 de l'annexe 11 du présent Règlement sont dépassées.

Les émissions d'oxydes d'azote relevées au cours de l'essai visant à démontrer la conformité à ces prescriptions ne doivent pas dépasser de plus de 20 % les valeurs limites ci-dessus. ».

II. Justification

1. L'alinéa concerné a été inséré à mauvais escient dans le document ECE/TRANS/WP.29/2018/148 puis adopté à la 176^e session du WP.29, en contradiction avec l'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/7 adopté à la soixante-seizième session du GRPE.

2. La deuxième partie de l'alinéa est déplacée à la fin du paragraphe 6.2 de l'appendice 6.
