



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****184^e session**

Genève, 22-24 juin 2021

Point 4.7.5 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU
existants, soumis par le GRPE****Proposition de complément 13 à la série 07 d'amendements
au Règlement ONU n° 83 (Émissions polluantes
des véhicules des catégories M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/82), est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5. Il s'agit d'une proposition de complément 13 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁), soumise au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2021.

* 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.



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 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. ».

Annexe 4a, appendice 7b

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 pour un véhicule donné), avec les paramètres d'entrée suivants :

- a) La masse d'essai du véhicule¹ pourvu de son équipement de série¹ ;
- 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 7 du RTM ONU n° 15 ;
- c) La traînée aérodynamique du véhicule pourvu de son équipement de série¹. ».

Paragraphe 2.2.4, alinéa a) iv), lire :

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

$$F_{0n} = F_{0n}^3 - TTD$$

où *TTD* est tel que défini au 2.2.2 ».

¹ Selon la définition figurant dans le RTM ONU n° 15.