



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****185^e session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 4.9.5 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 17 à la série 06 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 a été adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa quatre-vingt-troisième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/83, par. 8). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/10 et sur le document informel GRPE-83-15, tels que modifiés par l'annexe V du rapport. Il est soumis 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 novembre 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.



Annexe 4a

Paragraphe 5.1, lire :

« 5.1 Procédure d'essai

La méthode utilisée pour mesurer la résistance à l'avancement sur route du véhicule est décrite à l'appendice 7a de la présente annexe.

Les méthodes suivantes peuvent également être utilisées :

- a) Dans le cas où la résistance à l'avancement sur route du véhicule a déjà été déterminée conformément à la procédure WLTP telle qu'elle est définie dans le RTM ONU n° 15, la méthode décrite à l'appendice 7b peut être utilisée ;
- b) Dans le cas où la résistance à l'avancement sur route du véhicule a déjà été déterminée conformément à l'appendice 7a de la présente annexe, on peut faire une simulation des autres configurations du véhicule présentant la même forme de carrosserie ou la même transmission, sous réserve que l'autorité d'homologation de type approuve la méthode de simulation proposée.

Ces méthodes ne sont pas requises si le réglage du banc doit être effectué en fonction de la masse de référence du véhicule. ».

Annexe 6

Paragraphe 5.2, lire :

« 5.2 La pression dans le carter est mesurée en un point approprié. Il est recommandé de la mesurer par le trou de jauge, si possible. ».

Annexe 7

Paragraphe 3.2.1, lire :

« 3.2.1 Le carburant de référence approprié, tel qu'indiqué à l'annexe 10 du présent Règlement, doit être utilisé.

Au choix du constructeur, lorsque le carburant E5 a été utilisé pour l'essai du type I, le carburant E10 peut être utilisé pour l'essai du type IV. ».

Annexe 8

Paragraphe 5.2.11, lire :

« 5.2.11 Les véhicules à quatre roues motrices doivent être soumis à l'essai avec deux roues motrices. La résistance totale pour le réglage du banc d'essai est déterminée lorsque le véhicule se trouve dans son mode de fonctionnement principal. À la demande du constructeur, un véhicule à quatre roues motrices doit être soumis à l'essai dans son mode de fonctionnement principal. ».
