



---

**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-cinquième session**

Genève, 11-14 janvier 2022

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 aux séries 06 et 07  
d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions  
polluantes des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), tend à intégrer les dispositions relatives aux véhicules à usage spécial. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 83 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (sect.20), par. 20,76), 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

*Dans les séries 06 et 07 d'amendements*

*Paragraphe 1.1, lire :*

« 1.1 Le présent Règlement s'applique aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et N<sub>2</sub> dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg<sup>1</sup>.

À la demande du constructeur, l'homologation de type accordée en application du présent Règlement peut être étendue des véhicules désignés ci-dessus aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et N<sub>2</sub> dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg et qui satisfont aux conditions fixées dans le présent Règlement.

À la demande du constructeur, l'homologation de type accordée en vertu du présent Règlement peut être **accordée étendue des véhicules désignés ci-dessus** aux véhicules à usage spécial des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et N<sub>2</sub>, quelle que soit leur masse de référence. **Dans ce cas, le constructeur doit démontrer à l'autorité qui a délivré l'homologation de type que le véhicule en question est un véhicule à usage spécial<sup>1</sup>.** ».

*Paragraphe 9.1, lire :*

« 9.1 Introduction

Le présent paragraphe énonce, pour les émissions d'échappement et les systèmes OBD (y compris l'IUPR<sub>M</sub>), les prescriptions en matière de conformité en service applicables au type de véhicules homologué conformément au présent Règlement. **Les véhicules à usage spécial ne sont pas soumis aux dispositions du présent paragraphe si le constructeur démontre que le véhicule ne peut pas satisfaire aux dispositions en matière d'émissions en raison de son usage spécial. Les exemptions accordées doivent être décrites sur le certificat d'homologation du véhicule.** ».

*Annexe 6, paragraphe 8.1.1, lire :*

« 8.1.1 Cette prescription ne s'applique pas aux ~~véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre~~ **ambulances non plus qu'aux véhicules des pouvoirs publics ni aux véhicules à usage spécial.** La désactivation permanente du système d'incitation du conducteur ne peut être effectuée que par le constructeur du véhicule. ».

*Dans la série 06 d'amendements*

*Paragraphe 8.1, lire :*

« 8.1 Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué quant aux éléments influant sur les émissions de gaz et de particules polluants par le moteur, les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation. **Les véhicules à usage spécial ne sont pas soumis aux dispositions du présent paragraphe si le constructeur démontre que le véhicule ne peut pas satisfaire aux dispositions en matière d'émissions en raison de son usage spécial. Les exemptions accordées doivent être décrites sur le certificat d'homologation du véhicule.** Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent être conformes à celles de l'appendice 2 de l'Accord de 1958 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), les prescriptions à appliquer étant énoncées dans les paragraphes ci-après. ».

*Dans la série 07 d'amendements*

*Paragraphe 8.1, lire :*

« 8.1 Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué quant aux éléments influant sur les émissions de gaz et de particules polluants par le moteur, les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation. **Les véhicules à usage spécial ne sont pas soumis aux dispositions du présent paragraphe si le constructeur démontre que le véhicule ne peut pas satisfaire aux dispositions en matière d'émissions en raison de son usage spécial. Les exemptions accordées doivent être décrites sur le certificat d'homologation du véhicule.** Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent être conformes à celles de l'appendice 2 de l'Accord de 1958 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), les prescriptions à appliquer étant énoncées dans les paragraphes ci-après. ».

## II. Justification

1. La présente proposition a pour objectif d'intégrer les exemptions accordées aux véhicules à usage spécial dans la réglementation sur les émissions.

Si une extension n'est pas possible en raison d'une homologation de type manquante déjà existante, l'octroi d'une homologation de type d'un véhicule à usage spécial doit être possible.

Toutefois, les véhicules à usage spécial doivent se conformer dans la plus large mesure possible à toute la réglementation relative aux émissions, même lorsque celles-ci ne sont pas limitées en raison de l'usage spécial desdits véhicules.

La définition a été retirée du règlement (UE) 2018/858, et l'expression « dispositions liées aux émissions » a été modifiée pour traiter uniquement les dispositions liées aux émissions des véhicules à usage spécial.

2. La définition des véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre n'est pas encore intégrée dans la Résolution n° 5 (R.E.5).

Si des vies sont en jeu, une ambulance doit aussi pouvoir fonctionner, même si son réservoir de réactif est vide.

L'introduction dans la définition de l'expression « véhicules des pouvoirs publics et véhicules à usage spécial » dans la R.E.3 permet de simplifier le paragraphe.

3. En raison de leur usage spécial, les véhicules à usage spécial ne peuvent pas se conformer aux dispositions de la COP ni à celles relatives à la conformité en service. Par exemple, un véhicule blindé doté d'un blindage pare-balles ne sera pas en mesure de se conformer aux dispositions relatives aux émissions de gaz et de particules polluants en raison de sa masse de référence élevée. Toutefois, l'exemption d'émissions dans la plus grande mesure possible s'applique.

4. Les véhicules à usage spécial ne sont pratiquement pas disponibles sur le marché. Par conséquent, le contrôle de la conformité en service des véhicules à usage spécial n'a pas de sens.