



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-septième session**

Genève, 10-13 janvier 2023

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 01
d'amendements au Règlement ONU n° 101
(Émissions de CO₂/consommation de carburant)****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), vise à harmoniser les prescriptions relatives à la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant et d'énergie électrique en ce qui concerne le critère d'arrêt de la décharge pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VEH-RE) équipés d'un sélecteur de mode de conduite. La prescription relative au préconditionnement figurant dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101 (annexe 9, Méthode de mesure de l'autonomie en mode électrique) est également harmonisée avec celle des séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83 (annexe 14, dispositions relatives aux procédures d'essai pour la mesure des émissions des VEH). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

L'OICA souhaite que la proposition soit examinée en janvier 2023, afin que le document puisse être adopté à la quatre-vingt-huitième session du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) en juin 2023, comme prévu.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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

Ajouter le nouveau paragraphe 13.6, libellé comme suit :

« 13.6 **Jusqu'au 1^{er} septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer à accorder des extensions d'homologation de type en vertu de la série 01 d'amendements audit Règlement, en se fondant sur les procédures d'essai décrites au paragraphe 4.2.2.1 de l'annexe 8 dudit Règlement s'agissant de la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre, sans tenir compte des dispositions du complément 12. ».**

Annexe 8, paragraphe 4.2.2.1, lire :

« 4.2.2.1 On décharge le dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre en effectuant un parcours avec le sélecteur en mode électrique pur (sur piste d'essai, sur banc à rouleaux, etc.) à une vitesse stabilisée de 70 ± 5 % de la vitesse maximale sur **30 min** du véhicule en mode électrique pur, à déterminer selon la procédure d'essai des véhicules électriques définie dans le Règlement n° 68.

On arrête la décharge :

- a) Lorsque le véhicule n'est plus en mesure de rouler à 65 % de sa vitesse maximale sur 30 min ; ou
- b) Lorsque les instruments de bord de série indiquent que le véhicule doit être arrêté ; ou
- c) Lorsque la distance de 100 km a été couverte.

Si le véhicule n'est pas doté d'un mode électrique pur, le dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre est déchargé en effectuant un parcours (sur piste d'essai, sur banc à rouleaux, etc.) :

- a) À une vitesse stabilisée de 50 km/h jusqu'à ce que le moteur thermique démarre ;
- b) Ou, si le véhicule ne peut atteindre une vitesse stabilisée de 50 km/h sans mise en route du moteur thermique, à une vitesse qui est réduite jusqu'à ce que le véhicule puisse rouler à une vitesse stabilisée juste inférieure à celle de démarrage du moteur thermique pendant une durée ou sur une distance déterminées (à convenir entre le service technique et le constructeur) ;
- c) Ou suivant les recommandations du constructeur.

Le moteur thermique doit être arrêté dans les 10 s qui suivent son démarrage automatique. ».

II. Justification

1. Le présent document de travail, élaboré à la suite de débats tenus lors de réunions précédentes, est présenté à la quatre-vingt-septième session du GRPE afin de décider du contenu et du libellé de la proposition et d'en établir une version définitive. La proposition devrait être adoptée à la quatre-vingt-huitième session du GRPE, en juin 2023.

2. Un nouveau paragraphe, 13.6, a été ajouté pour indiquer jusqu'à quelle date les extensions d'homologation de type accordées au titre du complément 11 seront autorisées avant que les dispositions du complément 12 soient prises en compte.

3. La vitesse de décharge (70 ± 5 % de la vitesse maximale) prescrite pour les conditions A et B en ce qui concerne les véhicules électriques hybrides équipés d'un sélecteur de mode de fonctionnement, dans l'annexe 8 (« Méthode de mesure des émissions de dioxyde de carbone, de la consommation de carburant et de la consommation d'énergie électrique des

véhicules mus par une chaîne de traction électrique hybride ») de la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101, ne correspond pas à l'un des critères d'arrêt de la décharge (65 % de sa **vitesse maximale sur 30 min**).

4. Les prescriptions relatives à la vitesse durant la décharge et à la vitesse nécessitant l'arrêt de la décharge :

a) Pour la condition A en ce qui concerne les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur équipés d'un sélecteur de mode de fonctionnement, énoncées dans l'annexe 9 (« Méthode de mesure de l'autonomie en mode électrique des véhicules mus uniquement par une chaîne de traction électrique ou mus par une chaîne de traction électrique hybride », paragraphes 4.1.1.3.2 et 4.1.1.3.3, de la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101 ; ainsi que ;

b) Pour les conditions A et B en ce qui concerne les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur équipés d'un sélecteur de mode de fonctionnement, énoncées dans l'annexe 14 (« Méthode d'essai pour la mesure des émissions des véhicules électriques hybrides »), paragraphes 3.2.2.2 et 3.2.3.2, des séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83

font toutes deux référence à la vitesse maximale sur trente minutes.

5. La prescription relative au préconditionnement, qui figure dans les Règlements ONU n° 101 et n° 83, est harmonisée.
