



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-dixième session

Genève, 9-12 janvier 2024

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^o 101
(Émissions de CO₂/consommation de carburant)****Communication des experts de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Dans le présent document, il est proposé de modifier la série 01 d'amendements au Règlement ONU n^o 101 afin d'autoriser une autre procédure de vérification de la consommation d'énergie électrique dans le cadre du contrôle de la conformité de la production, et de modifier la prescription relative au chargeur et la méthode de mesure du courant du système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (REESS) pour une chaîne de traction électrique hybride. Ces deux modifications s'alignent sur la procédure déjà prévue dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n^o 154. 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 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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

Paragraphe 9.4.3.1, lire :

« 9.4.3.1 **Le véhicule doit être préparé conformément à la procédure définie au paragraphe 5.2.2 de l'annexe 7 du présent Règlement.**

Au cours de la procédure de vérification de la conformité de la production, le critère de déconnexion automatique employé pour la procédure d'essai du type 1 conformément au paragraphe 5.2.3.1 de l'annexe 7 du présent Règlement (procédure avec cycles consécutifs) et au paragraphe 5.2.3.2 de l'annexe 7 du présent Règlement (procédure d'essai abrégée) est remplacé par ce qui suit :

Le critère de déconnexion automatique de la procédure de vérification de la conformité de la production est atteint après l'achèvement des deux premiers cycles d'essai du nouveau cycle de conduite européen (New European Driving Cycle – NEDC) conformément au paragraphe 2 de l'annexe 7 du présent Règlement. ».

Annexe 8,

Supprimer les paragraphes 3.2.2.5 et 3.2.2.5.1.

Ajouter les nouveaux paragraphes 3.2.2.5 et 3.2.2.5.1, libellés comme suit :

« **3.2.2.5 Application d'une charge normale**

Une charge normale est un transfert d'électricité vers un véhicule électrique avec une puissance inférieure ou égale à 22 kW.

Si plusieurs méthodes de charge en courant alternatif sont possibles (par exemple, par câble, par induction, etc.), la procédure de charge par câble doit être utilisée.

Si plusieurs puissances de charge en courant alternatif sont disponibles, la puissance de charge normale la plus élevée doit être utilisée. Une puissance inférieure à la puissance de charge normale la plus élevée peut être choisie si elle est recommandée par le constructeur et approuvée par l'autorité compétente.

3.2.2.5.1 Procédure de charge

Le SRSEE doit être chargé à une température ambiante comprise entre 20 °C et 30 °C, au moyen du chargeur embarqué s'il en existe un.

Dans les cas ci-après, un chargeur recommandé par le constructeur doit être utilisé, en suivant le mode de charge prescrit pour une charge normale :

- a) **Si aucun chargeur embarqué n'est installé ; ou**
- b) **Si le temps de charge est supérieur au temps maximal défini au paragraphe 5.2.2.2.**

Les procédures décrites dans le présent paragraphe excluent toutes les opérations de charge spéciales qui pourraient être lancées automatiquement ou manuellement, par exemple une charge d'égalisation ou une charge d'entretien.

Le constructeur doit déclarer qu'il n'y a pas eu d'opération de charge spéciale au cours de l'essai. ».

Appendice 2, ajouter le nouveau paragraphe 2, libellé comme suit :

« **2. Mesure extérieure du courant du SRSEE** ».

Le paragraphe 2 devient le paragraphe 2.1.

Le paragraphe 2.1 devient le paragraphe 2.1.1.

Les paragraphes 2.1.1 à 2.1.3 deviennent les paragraphes 2.1.1.1 à 2.1.1.3.

Le paragraphe 2.2 devient le paragraphe 2.1.2.

Le paragraphe 3 devient le paragraphe 2.2.

Ajouter le nouveau paragraphe 3, libellé comme suit :

« **3. Données des calculateurs embarqués sur le courant des SRSEE**

Au lieu d'appliquer les dispositions du paragraphe 2 du présent appendice, le constructeur peut utiliser les données de mesure du courant des calculateurs embarqués. L'exactitude de ces données doit être démontrée à l'autorité d'homologation. ».

II. Justification

1. La proposition de complément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 154, soumise en tant que document de travail et qui visait à modifier la préparation du véhicule dans le cadre du contrôle de la conformité de la production en ce qui concerne la consommation d'énergie électrique des véhicules électriques purs (VEP), a été approuvée par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa quatre-vingt-neuvième session, en mai 2023.

2. Cet amendement permet au constructeur de se passer de la procédure d'épuisement de la charge du SRSEE dans la préparation du véhicule au contrôle de la conformité de la production.

3. Le texte actuel du Règlement ONU n° 101 peut laisser croire qu'il est nécessaire de décharger le SRSEE lors de la préparation des véhicules au contrôle de la conformité de la production. Par souci de clarté, il convient de modifier le paragraphe 9.4.3.1 pour l'aligner sur la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 154.

4. Le Règlement technique mondial ONU n° 15 (WLTP) prévoit les mêmes prescriptions relatives à l'application d'une charge normale et à la méthode de mesure du courant du SRSEE pour les véhicules électriques hybrides (VEH) et les VEP.

5. Toutefois, dans le complément 11 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101, ces prescriptions figurant dans le RTM ONU n° 15 (WLTP) ne sont prévues que pour les VEP.

6. Les modifications à apporter à l'annexe 8 visent à appliquer ces prescriptions pour les VEH de la même manière que pour les VEP.