|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale26 mars 2018FrançaisOriginal : anglais |

**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**

**Soixante-dix-septième session**

Genève, 6-8 juin 2018

Point 3 a) de l’ordre du jour provisoire

**Véhicules légers − Règlements nos 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)
et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)**

 Proposition de nouveau complément aux séries 00 et 01 d’amendements au Règlement no 101 (Émissions de CO2/consommation de carburant)

 Communication de l’expert de l’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles[[1]](#footnote-2)\*

Le texte reproduit ci-après, établi par l’expert de l’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles (OICA), vise à adapter les dispositions du Règlement no 83 en vue de permettre l’utilisation des facteurs Ki (fondé sur la WLTP) et DF (facteur de détérioration), ainsi que des démonstrations du système d’autodiagnostic (système OBD). 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.

 I. Proposition

*Dans l’annexe 10 du Règlement no 101*, ajouter un nouveau paragraphe 1.2, comme suit :

« **1.2 Variante de procédure**

**Au lieu de suivre la procédure définie dans la présente annexe, le constructeur peut utiliser les résultats obtenus avec la procédure WLTP, telle que décrite à l’appendice 1 de l’annexe 6 du RTM no 15, amendement 4.**

**Dans ce cas, les dispositions suivantes sont applicables :**

**a) À la demande du constructeur et avec l’accord de l’autorité d’homologation, la phase extrahaute peut être exclue pour déterminer le coefficient de régénération Ki pour les véhicules de la classe 2 et de la classe 3 ;**

**b) Le critère décrit au paragraphe 2.2 de la présente annexe est remplacé par un nouveau critère fonction de la masse d’essai WLTP : la masse d’essai de chaque véhicule de la famille doit être inférieure ou égale à la masse d’essai du véhicule utilisé pour l’essai de contrôle de Ki plus 250 kg ;**

**c) Le Ki additif ou multiplicatif est valable et doit être appliqué en conséquence.** ».

 II. Justification

1. L’influence des divers cycles d’essai sur les coefficients est limitée, et en outre c’est la WLTP qui offre les essais les plus récents et les plus sûrs.

2. Si le constructeur s’appuyait sur la WLTP pour l’homologation d’un véhicule, la procédure d’essai serait allégée, à condition que ces résultats puissent également être utilisés pour les homologations délivrées au titre des règlements nos 83 et 101.

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21 et Add.1, module 3), le Forum mondial a pour mission d’élaborer, d’harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d’améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat. [↑](#footnote-ref-2)