



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-sixième session**

Genève, 30 mai-2 juin 2022

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), a pour objet d'harmoniser les prescriptions relatives à la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant et d'énergie électrique pour ce qui concerne la prescription relative à la décharge des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VEH-RE) équipés d'un sélecteur de mode de fonctionnement en tenant compte du critère relatif à l'arrêt de la décharge. 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 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

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 du véhicule en mode électrique pur, à déterminer selon la procédure d'essai des véhicules électriques définie dans le Règlement n° 68. **À la demande du constructeur, une vitesse stabilisée de 70 ± 5 % de la vitesse maximale sur trente minutes du véhicule en mode électrique pur peut être appliquée.**

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. La vitesse de décharge ($70 \% \pm 5$ % 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**).

2. Les prescriptions relatives à la vitesse lors de 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 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.

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