



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-seizième session

Genève, 9-12 janvier 2018

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules légers – Règlements techniques mondiaux n^{os} 15 (Procédure mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers)**Proposition de rapport technique sur l'extension de
l'amendement 4 au Règlement technique mondial n^o 15
(Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les
voitures particulières et véhicules utilitaires légers)****Communication du groupe de travail informel de la procédure
d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières
et véhicules utilitaires légers (WLTP)***

Le texte reproduit ci-dessous a été établi par le groupe de travail informel de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP). Il s'agit du rapport technique qui a été soumis en même temps que la proposition d'amendement 4 au Règlement technique mondial n^o 15 sur la WLTP (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/2).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), 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.



Rapport technique sur l'extension de l'amendement 4 au Règlement technique mondial n° 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)

I. Mandat

1. L'amendement 4 au Règlement technique mondial (RTM) n° 15 a été établi par le groupe de travail informel du WLTP lors de la phase 2 de l'élaboration dudit RTM. Le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 a autorisé l'élaboration de la phase 2 du RTM n° 15 à sa session de juin 2016 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44).

II. Objectifs

2. Établir des définitions du temps de réponse, du temps de retard et du temps de montée qui concordent avec celles des RTM n° 4 (Émissions des véhicules utilitaires lourds) et 11 (Émissions des moteurs à allumage commandé des véhicules non routiers).

3. Améliorer les procédures de changement de vitesse. La valeur n_{rated} se définit actuellement comme le régime moteur nominal déclaré par le constructeur comme étant le régime auquel le moteur développe sa puissance maximum. Les experts ont décidé de limiter la valeur de $n_{\text{min_drive_up/down}}$ à deux fois la valeur de $n_{\text{min_drive_set}}$ alors que l'actuel RTM n° 15 autorise les constructeurs à donner des valeurs bien plus élevées à $n_{\text{min_drive}}$.

En outre, étant donné que la durée de la marche à froid dépend de la conception du moteur et du véhicule, il a été décidé que les constructeurs devraient avoir la possibilité de définir la durée et la valeur de $n_{\text{min_drive}}$ pour chaque véhicule à l'intérieur de la phase basse du cycle.

Cependant, la durée devrait être définie de telle sorte qu'elle se termine par une phase d'arrêt afin de ne pas modifier la valeur de $n_{\text{min_drive}}$ pour un déplacement court.

4. Harmoniser le sens des termes exactitude, précision, résolution, tolérance, répétabilité et écart.

5. Concevoir des véhicules bicarburant et des véhicules bicarburant à gaz conformes au Règlement n° 83. Des définitions et un nouvel appendice (annexe 6, appendice 3 – Calcul de la part des carburants gazeux (gaz de pétrole liquéfié et gaz naturel/biométhane) dans l'énergie consommée) ont été incorporés dans le RTM n° 15.

6. Définir le positionnement approprié de la masse d'essai (25 kg plus la masse représentant la charge du véhicule) qui, jusqu'à présent n'était pas très clair. Des masses supplémentaires doivent être rajoutées pour obtenir la masse d'essai du véhicule de telle sorte que la répartition des masses dans le véhicule soit approximativement la même que sur un véhicule en ordre de marche. Dans le cas des véhicules de la catégorie 2 ou des voitures particulières dérivant de cette catégorie, les masses supplémentaires devraient être placées de façon représentative et leur emplacement devrait pouvoir être justifié devant les autorités responsables si elles en faisaient la demande. La répartition des masses sur le véhicule devrait être enregistrée et utilisée pour tout essai ultérieur de résistance à l'avancement.

7. Corriger des expressions comme « classes de coefficients de résistance au roulement ». Les tableaux des classes d'efficacité énergétique établis en fonction des coefficients de résistance au roulement des pneumatiques ont été modifiés en conséquence.

8. Corriger quelques petites fautes d'orthographe et/ou de ponctuation et reformuler certains paragraphes. Adopter un style et une présentation conformes à ceux des RTM.

9. Corriger certaines équations afin que toutes les équations contiennent des symboles mathématiques prévus dans le logiciel Word.

10. Exclure de la surveillance tous les systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique qui ne contribuent pas à la propulsion du véhicule.
11. Mieux définir la pureté de certains gaz comme l'azote et l'air synthétique.
12. Définir avec plus de précision la différence de masse de CO₂ en mode maintien de la charge entre l'essai effectué avec la charge électrique la plus élevée et l'essai effectué avec la charge la moins élevée.

III. Réunion des équipes spéciales

13. Les propositions de modification de l'amendement 4 du RTM n° 15 énumérées à la section II ci-dessus ont été longuement examinées et adoptées par tous les participants lors des réunions des équipes spéciales qui se sont tenues en face à face ou par liaison audio/Internet :

- a) Dix-neuvième réunion du groupe de travail informel des WLTP en juin 2017, à Genève ;
- b) Équipe spéciale sur les dynamomètres (une fois), équipe spéciale sur les nouvelles questions à examiner (une fois), équipe spéciale sur les véhicules électriques (trois fois). Deux réunions par liaison audio/Internet se sont tenues sur les accessoires de carrosserie aérodynamiques mais le texte de leurs conclusions n'a pas encore été finalisé.
