



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****173<sup>e</sup> session**

Genève, 14-17 novembre 2017

Point 14.2 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par le Comité exécutif de projets de RTM ONU  
et/ou de projets d'amendements à des RTM ONU existants :****Proposition d'amendement 3 au Règlement technique  
mondial ONU n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée  
pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP))****Rapport technique sur l'élaboration d'un projet  
d'amendement 3 au Règlement technique mondial ONU n° 15  
(Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures  
particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP))****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie\***

Le texte reproduit ci-après, a été adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixante-quinzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/75, par. 11) ; il est fondé sur le document GRPE-75-07 tel que reproduit dans l'annexe V du rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen à leurs sessions de novembre 2017.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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'élaboration d'un projet d'amendement 3 au Règlement technique mondial ONU n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP))

## I. Mandat

1. L'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM ONU) n° 15 a été élaboré par le groupe de travail informel de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) au titre de la phase 2 de l'élaboration du RTM n° 15. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a adopté l'autorisation de lancement de la phase 2 du RTM n° 15 à sa session de juin 2016 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44).

## II. Objectifs

Les objectifs recherchés étaient les suivants :

2. Clarifier la terminologie relative aux phases, aux cycles et aux classes de véhicules, ce qui a permis d'effectuer des interpolations entre les différents niveaux de réajustement de la vitesse, les différentes classes de véhicule et les différentes vitesses limite, l'ensemble de ces éléments ayant auparavant fait l'objet d'un consensus comme étant techniquement justifiables. Tous les chiffres figurant dans le RTM ONU concernant les phases du cycle d'essai mondial harmonisé pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTC) et les tableaux correspondants dans lesquels sont indiquées les données numériques concernant les temps et vitesses ont été modifiés en conséquence.

3. Améliorer les procédures de changement de rapport, ce qui a été accompli en apportant des modifications aux modalités de sélection des rapports et de choix des points de changement des rapports pour les véhicules à transmission manuelle. Plus précisément, il a fallu procéder au calcul de points de changement de rapport à l'intérieur d'une famille d'interpolation, définir la valeur  $v_{\max}$  à utiliser aux fins de la classification et de la détermination des conditions d'utilisation des rapports, préciser l'emploi de  $v_{\max}$  en utilisant le cycle réajusté comme cycle d'essai de référence, calculer le régime moteur minimal pour la conduite, préciser les conditions de détermination du rapport sur lequel la vitesse maximale est atteinte, et prévoir une marge de sécurité supplémentaire pour la courbe de puissance à pleine charge.

4. Définir les combinaisons admissibles de prescriptions relatives à la sélection des véhicules d'essai et aux familles, ce qui a été accompli par l'ajout d'un tableau et la suppression des parties de texte redondantes.

5. Définir la méthode de calcul de la masse d'essai moyenne au cours de la détermination de la résistance à l'avancement sur route.

6. Déterminer s'il convenait d'employer des bancs à rouleaux simples ou doubles.

7. Corriger des petites erreurs d'orthographe et/ou de ponctuation, et réorganiser certains paragraphes, et enfin améliorer la cohérence du RTM ONU des points de vue de l'écriture et de la mise en forme.

## III. Réunions d'équipes spéciales

8. Les modifications proposées dans le projet d'amendement 3 au RTM ONU n° 15, énumérées à la section II ci-dessus, ont été examinées en détail et ont fait l'objet d'un consensus à l'occasion des réunions ci-après, entre tous les participants, qu'ils soient physiquement présents ou en audioconférence sur Internet :

- a) Sous-groupe de rédaction, le 2 mars 2017 ;

- b) Dix-septième réunion du groupe de travail informel, en janvier 2017, à Genève ;
  - c) Réunions de l'équipe spéciale des changements de rapport, les 26 septembre et 16 décembre 2016.
-