



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****162<sup>e</sup> session**

Genève, 11-14 mars 2014

Point 14.1 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par l'AC.3 de projets de Règlements techniques mondiaux  
et/ou de projets d'amendements à des Règlements techniques mondiaux existants:  
Proposition de règlement technique mondial sur la Procédure d'essai mondiale  
harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers****Rectificatif à la proposition visant à élaborer un nouveau  
Règlement technique mondial relatif à la procédure  
d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne  
les émissions des voitures particulières  
et véhicules utilitaires légers (WLTP)****Communication du secrétariat**

Le texte reproduit ci-après a été établi par le secrétariat pour corriger des erreurs rédactionnelles dans le texte de la proposition de règlement technique mondial (RTM ONU) sur la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP).

**Rectificatif**

*Page 7 de la version anglaise, paragraphe 3.1.5, modification sans objet en français.*

*Page 7 de la version anglaise, paragraphe 3.1.8, modification sans objet en français.*

*Page 8 de la version anglaise, paragraphe 3.1.13, modification sans objet en français.*

*Page 11 de la version anglaise, paragraphe 3.3.19, modification sans objet en français.*



Page 21, paragraphe 1.2 de l'annexe 1, rectifier comme suit:

«1.2  $v_{\max}$  est la vitesse maximale du véhicule définie au ~~paragraphe~~ **point 3.7.2 du paragraphe 3 intitulé "Définitions"**; et non une vitesse pouvant être artificiellement limitée.».

Page 28, tableau A1/2 de l'annexe 1, supprimer le nombre 0 chaque fois qu'il apparaît dans la troisième colonne (*Temps en s*).

Page 82, tableau A3/5 de l'annexe 3, rectifier comme suit:

«

Paramètre	Unité	Limites <sup>(1)</sup>		Méthode d'essai
		Minimale	Maximale	
Indice d'octane recherche (IOR)		95,0		EN 25164 <del>pr</del> EN ISO 5164
Indice d'octane moteur (IOM)		85,0		EN 25163 <del>pr</del> EN ISO 5163
...	...	...	...	...

».

Page 86, tableau A3/8 de l'annexe 3, rectifier comme suit:

«

Paramètre	Unité	Carburant E1	Carburant E2	Carburant J	Carburant K	Méthode d'essai
...	...	...	...	...	...	...
Résidu d'évaporation	mg/kg	max. 50	max. 50			<del>pr</del> EN 15470
Résidu d'évaporation (100 ml)	ml	-			0,05	ASTM D2158
Eau à 0 °C		Néant				<del>pr</del> EN 15469
...	...	...	...	...	...	...

».

Page 87, tableau A3/9 de l'annexe 3, rectifier comme suit:

«Tableau A3/9

**"G20" (méthane 100 % (nominal))**

Caractéristiques	Unité	Base	Limites		Méthode d'essai
			Minimale	Maximale	
Composition:					
Méthane	% mol	100	99	100	ISO 6974
Autres <sup>(1)</sup>	% mol	-	-	1	ISO 6974
N <sub>2</sub>	% mol				ISO 6974
Teneur en soufre	mg/m <sup>3(2)</sup>	-	-	10	ISO 6326-5
Indice de Wobbe (net)	MJ/m <sup>3(3)</sup>	48,2	47,2	49,2	

<sup>(1)</sup> Inertes (autres que N<sub>2</sub>) + C2 + C2+.

<sup>(2)</sup> Valeur à déterminer à 293,215 K (20 °C) et 101,325 kPa.

<sup>(3)</sup> Valeur à déterminer à 273,215 K (0 °C) et 101,325 kPa.

».

Page 93, paragraphe 2 de l'annexe 4, rectifier comme suit:

«2. Termes et définitions

Aux fins du présent document, les termes et définitions de la norme ISO 3833 et du paragraphe 3 **de la section II, intitulée “Texte du Règlement technique mondial”** du présent RTM s'appliquent.».

Page 102, tableau A4/2 de l'annexe 4, rectifier comme suit:

«Table A4/2

**Mise en température et stabilisation entre phases**

Classe de véhicule	Cycle WLTC applicable	90 % de la vitesse maximale	Phase supérieure suivante
Classe 1	Low <sub>1</sub> + Medium <sub>1</sub>	58 km/h	s.o.
Classe 2	Low <sub>2</sub> + Medium <sub>2</sub> + High <sub>2</sub> & + Extra High <sub>2</sub>	111 km/h	s.o.
	Low <sub>2</sub> + Medium <sub>2</sub> + High <sub>2</sub>	77 km/h	Extra High (111 km/h)
Classe 3	Low <sub>3</sub> + Medium <sub>3</sub> + High <sub>3</sub> + Extra High <sub>3</sub>	118 km/h	s.o.
	Low <sub>3</sub> + Medium <sub>3</sub> + High <sub>3</sub>	88 km/h	Extra High (118 km/h)

».

Page 98 de la version anglaise, paragraphe 4.3.1.4.1 de l'annexe 4, modification sans objet en français.

Page 98 de la version anglaise, paragraphe 4.3.1.4.2 de l'annexe 4, modification sans objet en français.

Page 99 de la version anglaise, paragraphe 4.3.1.4.4 de l'annexe 4, modification sans objet en français.

Page 100 de la version anglaise, paragraphe 4.3.1.4.5 de l'annexe 4, modification sans objet en français

Page 105 de la version anglaise, paragraphe 4.4.3.1 de l'annexe 4, modification, sans objet en français, du formatage.

Page 114 de la version anglaise, paragraphe 8.2.3.2 de l'annexe 4, modification sans objet en français.

Page 119 de la version anglaise, alinéa b du paragraphe 1.1.2 de l'annexe 5, modification sans objet en français.

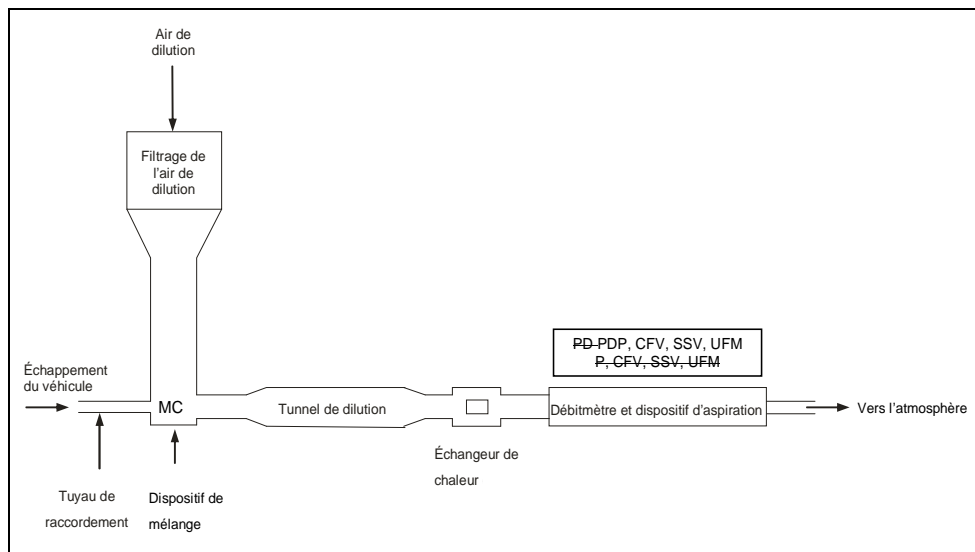
Page 121 de la version anglaise, paragraphe 2.3.1.2 de l'annexe 5, modification sans objet en français.

Page 133, paragraphe 3.3.3.4 de l'annexe 5, renuméroter 3.3.3.3.

Page 135, Figure A5/3 de l'annexe 5, rectifier comme suit:

«Figure A5/3

**Système de dilution des gaz d'échappement**



».

Page 139 de la version anglaise, le paragraphe 4.1.4.8.1.2 de l'annexe 5 doit être renuméroté 4.1.4.8.2.2, modification sans objet en français.

Pages 157, paragraphes 4.2.1.3.5.2, 4.2.1.3.5.3 et 4.2.1.3.5.4 de l'annexe 5, renuméroter et rectifier comme suit:

«4.2.1.3.5.2 Pour un essai donné, la vitesse nominale d'entrée du gaz dans le filtre doit être réglée au début de l'essai sur une valeur unique comprise entre 20 cm/s et 105 cm/s, et de telle manière que la vitesse de 105 cm/s ne soit pas dépassée lorsque le système de dilution fonctionne à un débit de prélèvement proportionnel au débit du système de prélèvement à volume constant.

4.2.1.3.5.43 Des filtres en fibre de verre revêtus de fluorocarbone ou des filtres membranes à base de fluorocarbone doivent être utilisés.

Pour tous les types de filtres, le coefficient de rétention de particules de 0,3 µm de di-octylphthalate (DOP) ou de polyalphaoléfine (PAO) CS 68649-12-7 ou CS 68037-01-4 doit être d'au moins 99 % à une vitesse nominale d'entrée dans le filtre d'au moins 5,33 cm/s mesurée conformément à l'une des normes ci-après:

- a) U.S.A. Department of Defense Test Method Standard, MIL-STD-282 method 102.8: DOP-Smoke Penetration of Aerosol-Filter Element
- b) U.S.A. Department of Defense Test Method Standard, MIL-STD-282 method 502.1.1: DOP-Smoke Penetration of Gas-Mask Canisters
- c) Institute of Environmental Sciences and Technology, IEST-RP-CC021: Testing HEPA and ULPA Filter Media.

4.2.1.3.5.34 Le porte-filtre doit être conçu de manière à permettre une répartition régulière du flux sur toute la surface utile du filtre. Le filtre doit être de section circulaire et sa surface utile d'au moins 1 075 mm<sup>2</sup>.».

Page 160, paragraphe 4.3.# suivant le paragraphe 4.3.1.2.1.2 de l'annexe 5, renuméroter et rectifier comme suit:

«4.3.#1.2.1.3 Toute autre configuration de prélèvement du PTS pour laquelle il peut être démontré que la pénétration des particules de 30 nm est équivalente est considérée comme satisfaisante.».

Pages 149 et 150 de la version anglaise, alinéa h du paragraphe 4.3.1.3.3 de l'annexe 5, modification sans objet en français.

Page 153 de la version anglaise, paragraphe 4.3.1.4.4.3 de l'annexe 5, modification sans objet en français.

Page 167 de la version anglaise, paragraphe 1.2.2.1.1 de l'annexe 6, modification sans objet en français.

Page 193, paragraphe 2.2.2 de l'appendice 1 de l'annexe 6, modifier comme suit:

«2.2.2 Les conditions relatives à l'essai et au véhicule énoncées dans ~~la présente annexe~~ **le présent RTM** pour l'essai de type 1 sont applicables avant que le premier essai valide de mesure des émissions soit exécuté.».

Page 188 de la version anglaise, tableau A6.App2/1 de l'appendice 2 de l'annexe 6, modification sans objet en français.

Page 202, tableau A6.App2/2 de l'appendice 2 de l'annexe 6, rectifier comme suit:

«Tableau A6.App2/2

**Facteurs de Willans**

			Aspiration naturelle	Suralimentation
Allumage commandé	Essence (E0)	l/kWh	0,264	0,28
		gCO <sub>2</sub> /kWh	630	668
	Essence (E5)	l/kWh	0,268	0,284
		gCO <sub>2</sub> /kWh	628	666
	GNC (G20)	m <sup>3</sup> /kWh	0,259	0,275
		gCO <sub>2</sub> /kWh	465	493
	GPL	l/kWh	0,342	0,363
		gCO <sub>2</sub> /kWh	557	591
E85	l/kWh	0,367	0,389	
	gCO <sub>2</sub> /kWh	608	645	
Allumage par compression	Gazole (B0)	l/kWh	0,22	0,22
		gCO <sub>2</sub> /kWh	581	581
	Gazole (B5)	l/kWh	0,22	0,22
		gCO <sub>2</sub> /kWh	581	581

».

Pages 191 et 192 de la version anglaise, paragraphe 2.2.1.1.1 de l'annexe 7, modification sans objet en français.

*Page 211 de la version anglaise, paragraphe 3.2.4.6 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

*Page 212 de la version anglaise, paragraphes 3.2.6.2 à 3.2.7 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

*Page 217 de la version anglaise, paragraphe 4.2.1.3.1 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

*Page 219 de la version anglaise, paragraphe 4.2.2.3 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

*Page 219 de la version anglaise, paragraphe 4.2.2.3.2 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

*Page 228 de la version anglaise, paragraphe 2.3 de l'appendice 2 de l'annexe 8, modification sans objet en français.*

---