



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****178^e session**

Genève, 25-28 juin 2019

Point 4.10.5 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen, s'il y a lieu, de projets de rectificatifs
à des Règlements ONU existants, soumis par les groupes de travail****Proposition de rectificatif 1 au complément 8 à la série 07
d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions
polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie***

Le texte reproduit ci-dessous a été adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa soixante-dix-huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/78, par. 8). Il est fondé sur le document informel GRPE-78-10, 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 d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2019.

* 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, module 3.1), 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.



Rectificatif 1 au complément 8 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Annexe 7, paragraphe 7.4.4.3, sans objet en français.

Annexe 8, paragraphe 3.2.1, lire :

« 3.2.1 Le démarrage du moteur, le commencement des prélèvements et l'exécution du premier cycle sont effectués conformément au tableau A4a/1 et à la figure A4a/1 de l'annexe 4a du présent Règlement. ».

Annexe 11, appendice 1, paragraphe 6.5.3.5, sans objet en français.

Annexe 14

Paragraphe 3.1.1, lire :

« 3.1.1 Deux essais doivent être effectués dans les conditions suivantes :

Condition A : L'essai doit être lancé alors que le dispositif de stockage d'énergie électrique est complètement chargé ;

Condition B : L'essai doit être lancé alors que le dispositif de stockage d'énergie électrique est à l'état de charge minimal (décharge maximale de la capacité).

Le profil de l'état de charge du dispositif de stockage d'énergie électrique pendant les différentes phases de l'essai du type I est présenté dans l'appendice 1 de la présente annexe. ».

Paragraphe 3.2.1, lire :

« 3.2.1 Deux essais doivent être effectués dans les conditions suivantes :

3.2.1.1 Condition A : L'essai doit être lancé alors que le dispositif de stockage d'énergie électrique est complètement chargé.

3.2.1.2 Condition B : L'essai doit être lancé alors que le dispositif de stockage d'énergie électrique est à l'état de charge minimal (décharge maximale de sa capacité) et effectué dans un mode de fonctionnement propre à maintenir le véhicule dans son état de charge, ce qui correspond à des conditions de fonctionnement dans lesquelles l'énergie stockée dans le dispositif de stockage d'énergie peut fluctuer mais est maintenue en moyenne à un niveau de charge stable pendant que le véhicule roule.

3.2.1.3 En accord avec l'autorité d'homologation de type et sur justification du constructeur, les modes de fonctionnement suivants ne doivent pas être utilisés aux fins d'essai :

- Les modes de fonctionnement tels que le mode "charge", qui ne se limitent pas à la propulsion du véhicule, mais qui, en plus de la propulsion, chargent le dispositif de stockage d'énergie afin de faciliter localement une conduite sans émissions (par exemple dans des conditions urbaines) ;
- Les modes de fonctionnement destinés à l'entretien du véhicule, par exemple le mode "entretien" ;
- Les modes de fonctionnement destinés à des usages spéciaux limités et non à l'usage quotidien, comme le mode "montagne".

Sur la base des renseignements fournis par le constructeur, le service technique doit veiller à ce que les valeurs limites indiquées au tableau 1 du paragraphe 5.3.1.4 du présent Règlement ne soient pas dépassées dans tous les modes hybrides, à l'exception du mode "entretien".

3.2.1.4 Le mode de fonctionnement doit être choisi conformément aux dispositions des paragraphes 3.2.1.4.1 à 3.2.1.4.2.2 inclus.

- 3.2.1.4.1 Choix du mode de fonctionnement pour la condition A
 - 3.2.1.4.1.1 Si, dans la condition A, il existe un mode de fonctionnement particulier qui est sélectionné par défaut au démarrage du véhicule quel que soit le mode dans lequel celui-ci se trouvait au moment de la dernière extinction du moteur, et qui ne peut être ni remplacé par un autre mode sans intervention délibérée du conducteur ni redéfini, ce mode de fonctionnement particulier doit être sélectionné.
 - 3.2.1.4.1.2 Si, dans la condition A, il n'existe pas de mode de fonctionnement particulier qui soit sélectionné par défaut au démarrage du véhicule, le mode dans lequel la consommation d'énergie électrique est la plus élevée doit être sélectionné.
- 3.2.1.4.2 Choix du mode de fonctionnement pour la condition B
 - 3.2.1.4.2.1 Si, dans la condition B, il existe un mode de fonctionnement particulier qui est sélectionné par défaut au démarrage du véhicule quel que soit le mode dans lequel celui-ci se trouvait au moment de la dernière extinction du moteur, et qui ne peut être ni remplacé par un autre mode sans intervention délibérée du conducteur ni redéfini, ce mode de fonctionnement particulier doit être sélectionné.
 - 3.2.1.4.2.2 Si, dans la condition B, il n'existe pas de mode de fonctionnement particulier qui soit sélectionné par défaut au démarrage du véhicule, le mode dans lequel la consommation de carburant est la plus élevée doit être sélectionné. ».
