

1^{er} juillet 2020

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 82 – Règlement ONU n° 83

Révision 5 – Amendement 10

Complément 10 à la série 07 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 29 mai 2020

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2019/127.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

GE.20-08740 (F) 181120 181120



* 2 0 0 8 7 4 0 *

Merci de recycler



Paragraphe 7.4.4.3, modification 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, modification 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 :

a) 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) ;

b) Les modes de fonctionnement destinés à l'entretien du véhicule, par exemple le mode "entretien" ;

c) 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. ».
-