



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

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 12-15 janvier 2021

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Règlements ONU n^{os} 24 (Émissions de polluants visibles,
mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression
(fumées des moteurs diesel)), 85 (Mesure de la puissance nette),
115 (Systèmes d'adaptation au GPL et au GNC),
133 (Aptitude au recyclage des véhicules automobiles)
et 143 (Systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules
utilitaires lourds à la bicarburation)****Proposition d'amendements à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n^o 24****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le document ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à ajouter, dans la section consacrée au domaine d'application du Règlement, un nouveau paragraphe permettant de mieux définir son applicabilité. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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.



I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe 1.1.4, comme suit :

« 1.1.4 Homologations équivalentes

La conformité au présent Règlement est réputée satisfaite si une homologation a été délivrée conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49. En pareil cas, il n'est pas nécessaire d'obtenir en plus une homologation conformément au présent Règlement. ».

II. Justification

1. L'application du Règlement n° 24 permet, depuis des années, de limiter les émissions de polluants visibles afin de préserver la visibilité sur la route.
2. Par ailleurs, les moteurs homologués conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49 (correspondant à la norme Euro VI) ne produisent pas de fumée. Il peut s'agir soit de moteurs à allumage par compression munis d'un filtre à particules diesel soit de moteurs à allumage commandé, lesquels ne produisent en principe pas de fumée.
3. Les moteurs à allumage par compression équipés d'un filtre à particules diesel, même lorsque le filtre est cassé ou lorsqu'un code défaut OBD des types A ou B est émis, produisent moins de 0,5 m⁻¹ de fumée lors des essais réalisés en accélération libre et cette valeur est proche de zéro lors des essais en conditions stationnaires. On notera que le degré de variabilité de production admis, compte tenu de l'incertitude des mesures, est de 0,5 m⁻¹.
4. Il est donc utile de préciser que l'homologation des moteurs conformément à la série 06 du Règlement ONU n° 49 n'ayant pas automatiquement valeur d'homologation conformément au Règlement ONU n° 24, il convient de préciser les domaines d'application en conséquence.
5. Le présent amendement n'exclut nullement la possibilité d'appliquer le Règlement ONU n° 24 aux fins du contrôle routier des véhicules homologués conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49.