



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-septième session**

Genève, 10-13 janvier 2023

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 de nouveau complément au Règlement ONU
n^o 85 (Mesure de la puissance nette)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à autoriser l'utilisation d'hydrogène (H₂) comme carburant pour l'homologation de type des véhicules utilitaires lourds et à autoriser explicitement l'utilisation du carburant de référence prescrit pour l'essai de mesure des émissions dans les cas où le constructeur dépose dans le même temps une demande d'homologation de type en vertu des Règlements ONU n^{os} 24 ou 49. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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

Paragraphe 5.2.3.4, lire :

« 5.2.3.4 Pour les moteurs à allumage par compression et les moteurs bicarburant :

Le carburant utilisé est celui qui est disponible sur le marché. En cas de contestation, on choisit l'un des carburants de référence définis par le CEC pour les moteurs à allumage par compression, dans le document RF-03-A-84.

Dans les cas où les essais portant sur les émissions de gaz polluants et de particules [conformément aux Règlements ONU n^{os} 49 ou 24] sont menés en même temps que les essais relevant du présent Règlement, à la demande du constructeur, le carburant utilisé pour les essais portant sur les émissions de gaz polluants et de particules peut être utilisé pour les essais relevant du présent Règlement. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.2.3.7, libellé comme suit :

« 5.2.3.7 Pour les moteurs à allumage commandé, les moteurs à allumage par compression et les moteurs bicarburant alimentés à l'hydrogène :

Le carburant utilisé est celui qui est disponible sur le marché. En cas de contestation, on choisit le carburant spécifié dans la norme ISO 14687:2019 comme carburant de classe D. ».

II. Justification

1. L'utilisation de carburants d'essai est autorisée en Europe pour les essais d'homologation portant sur les gaz polluants et les particules, ainsi que les essais portant sur la puissance et les fumées. Toutefois, d'autres pays ayant adopté et incorporé le Règlement ONU n° 85 peuvent ne pas l'autoriser. Dans ce cas, les constructeurs doivent préparer des carburants aux caractéristiques différentes, ce qui est coûteux et prend beaucoup de temps compte tenu de l'incertitude de la situation actuelle.

2. L'OICA estime que l'utilisation de carburants d'essai pour les essais portant sur les gaz polluants et les particules devrait être une priorité en tant que condition préalable à l'entrée en vigueur de niveaux d'émission plus stricts.

3. Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène relèvent du Règlement ONU n° 83, mais l'hydrogène n'est pas encore visé par les Règlements ONU n^{os} 49 et 85.

4. Les moteurs à hydrogène pourraient faire partie des moyens de réduire les émissions de CO₂ des futurs véhicules utilitaires lourds.

5. En conséquence, il convient de prévoir l'alimentation en hydrogène dans les Règlements ONU n^{os} 49 et 85 afin d'assurer une meilleure harmonisation de ces Règlements avec le Règlement ONU n° 83.