



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-neuvième session

Genève, 30 mai-2 juin 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 à la série 03
d'amendements au Règlement ONU n^o 24 (Émissions de
polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à
allumage par compression (fumées des moteurs diesel))****Communication de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à préciser la formulation du passage concernant l'utilisation du carburant de référence prescrit pour les essais de mesure des émissions, à autoriser la réalisation d'essais avec le même carburant de référence que celui utilisé pour les essais de mesure des émissions, et à harmoniser le texte avec les amendements au Règlement ONU n^o 85 récemment adoptés. 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 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

Partie I, paragraphe 8.3.1, lire :

« 8.3.1 Un moteur qui n'a pas été rodé est soumis à l'essai en accélération libre prescrit à l'annexe 5 du présent Règlement.

Le moteur est jugé conforme au type homologué si le coefficient d'absorption déterminé ne dépasse pas de plus de 0,5 m⁻¹ le chiffre figurant sur la marque ou le document d'homologation pour ce moteur (voir par. 8.1 ci-dessus). Si le constructeur en fait la demande, le carburant ~~de référence disponible sur le marché~~ peut être remplacé par **le carburant de référence disponible sur le marché.** »

Annexe 4, paragraphe 3.2, lire :

« 3.2 Carburant

Le carburant doit être le carburant de référence dont les spécifications sont données à l'annexe 6 du présent Règlement.

Dans les cas où les essais portant sur **la puissance du moteur les émissions de gaz polluants et de particules** conformément aux Règlements ONU n^{os} 85 ou **sur les émissions de gaz polluants et de particules conformément au Règlement ONU n^{os} 85 ou 49** 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. »

Annexe 5, ajouter un nouveau paragraphe 1.5 libellé comme suit :

« 1.5 Carburant

Le carburant utilisé est celui qui est disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant doit être le carburant de référence dont les spécifications sont données à l'annexe 6 du présent Règlement. »

Annexe 10, paragraphe 9.1, lire :

« 9.1 ~~La puissance nette du moteur, telle qu'elle aura été déterminée par le service technique, peut différer de + 2 % de la puissance nette spécifiée par le constructeur, avec une tolérance de 1,5 % pour le régime-moteur.~~

La puissance nette spécifiée par le constructeur peut différer de ± 2 % pour la puissance maximale et de ± 4 % aux autres points de mesure de la courbe, avec une tolérance de ± 2 % pour le régime-moteur ou pour des valeurs se situant dans la plage de régime-moteur (X1 min⁻¹ – 2 %) à (X2 min⁻¹ + 2 %) (X1 < X2), par rapport aux valeurs mesurées par le service technique sur le moteur soumis à l'essai. »

II. Justification

1. En ce qui concerne la formulation de la fin du paragraphe 8.3.1, il convient d'inverser les termes de manière à harmoniser le texte avec le nouveau libellé proposé à l'annexe 5.

2. Des amendements récents visaient à préciser quels carburants peuvent être utilisés pour les différentes étapes de l'homologation, mais il a été fait remarquer que cette précision concernant les carburants ne figurait pas encore dans l'annexe 5 (essai en accélération libre). Ce nouveau paragraphe permet donc d'harmoniser l'annexe 5 avec l'annexe 4.

3. Un amendement a été adopté à la quatre-vingt-sixième session du Groupe de travail, tenue en juin 2022, en vue d'ajouter un passage relatif à l'autorisation des carburants de référence harmonisés. Malheureusement, il y avait dans le texte une contradiction entre le segment « essais portant sur les émissions de gaz polluants et de particules » et les références aux « Règlements ONU n^{os} 85 ou 49 », car le Règlement n^o 85 ne porte pas sur les émissions.

4. À sa quatre-vingt-septième session, en janvier 2023, le Groupe de travail a examiné et adopté un amendement semblable portant sur le Règlement n° 85 (document GRPE-2022-08e tel que modifié par le GRPE-87-16e), et la présente proposition vise à harmoniser les textes concernés.

5. Harmonisation avec le Règlement ONU n° 85 : $\pm 2\%$ à la puissance maximale et $\pm 4\%$ aux autres points de mesure. Dans le complément 8, il n'est tenu compte de cette harmonisation que pour l'annexe 4 (Essai en régimes stabilisés sur la courbe de pleine charge) et pas pour l'annexe 10 (Méthode de mesure « CEE » de la puissance nette des moteurs APC).
