|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/2024/54 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale11 avril 2024FrançaisOriginal : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l’harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

**193e session**

Genève, 25-28 juin 2024

Point 4.7.10 de l’ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :**

**Examen de projets d’amendements à des Règlements ONU existants,
soumis par le GRPE**

 Proposition de complément 1 à la série 02 d’amendements
au Règlement ONU no 120 (Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des moteurs à combustion interne destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu’aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne la puissance nette,
le couple net et la consommation spécifique)

 Communication du Groupe de travail de la pollution et de l’énergie[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l’énergie (GRPE) à sa quatre-vingt-dixième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/90, par. 56), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2024/17 et sur le document informel GRPE-90-13 tels que modifiés par l’annexe XI du rapport de la session. 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 2024.

*Paragraphe 5.2.1*, lire :

« 5.2.1 L’essai de détermination de la puissance nette est exécuté :

a) Soit à pleine ouverture des gaz pour les moteurs à gestion mécanique à allumage commandé ;

b) Soit au réglage fixe de pleine charge de la pompe d’injection de carburant pour les moteurs à gestion mécanique à allumage par compression ;

c) Soit aux réglages du système d’injection de carburant prescrits pour produire la puissance spécifiée par le constructeur pour les moteurs à gestion électronique.

Le moteur est muni des auxiliaires et équipements énumérés dans le tableau 1 de l’annexe 4 du présent Règlement. ».

*Paragraphe 5.2.3*, lire :

« 5.2.3 L’essai d’un type de moteur ou d’une famille de moteurs est réalisé en utilisant, selon qu’il convient, les carburants ou les mélanges de carburants de référence suivants décrits à l’annexe 7 :

a) Gazole ;

b) Essence ;

c) Mélange essence/huile pour moteurs à deux temps à allumage commandé ;

d) Gaz naturel/biométhane ;

e) Gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;

f) Éthanol ;

g) Hydrogène.

Le type de moteur ou la famille de moteurs respecte en outre les prescriptions énoncées au paragraphe 5.1.1 concernant tout autre carburant, mélange de carburants ou émulsion de carburant indiqué par un fabricant dans une demande d’homologation de type et décrit à l’annexe 1 du présent Règlement. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 5.4.2.1.3*, libellé comme suit :

« 5.4.2.1.3 Lorsqu’un moteur à turbocompresseur est équipé d’un système qui permet de compenser les conditions ambiantes (température et altitude), à la demande du constructeur, le facteur de correction αa ou αd doit être réglé à la valeur de 1. ».

*Annexe 1, appendice A.1, paragraphe 2.8.1*, lire :

« 2.8.1 Type de carburant1 : diesel (gazole non routier)/éthanol pour moteurs à allumage par compression spécialement adaptés (ED95)/essence (E10)/éthanol (E85)/(gaz naturel/biométhane)/gaz de pétrole liquéfié (GPL)/hydrogène. ».

*Annexe 1, appendice A.1, paragraphe 3.14.1*, lire :

«

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3.14.1 | Carburant : GPL/GN-H/GN-L/GNHL/GNL/GNL spécifique/hydrogène |  |  |  |  |  |  |

 ».

*Annexe 2, paragraphe 2.8.1*, lire :

« 2.8.1 Type(s) de carburant : diesel (gazole non routier)/éthanol pour moteurs à allumage par compression spécialement adaptés (ED95)/essence (E10)/éthanol (E85)/(gaz naturel/biométhane)/gaz de pétrole liquéfié (GPL)2/hydrogène. ».

*Annexe 2, appendice A.1 − Modèle de procès-verbal d’essai A.1.3*, ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« 4.5 Carburant gazeux − Hydrogène

4.5.1 Marque :

4.5.2 Type :

4.5.3 Qualité :

4.6 Moteur à bicarburation (en plus des sections pertinentes ci-dessus)

4.6.1 Apport énergétique relatif du gaz pendant le cycle d’essai :  »

*Annexe 4, paragraphe 3,10*, modification sans objet en français.

*Annexe 5, paragraphe 2.3.6*, lire :

« 2.3.6 Type de carburant

a) Diesel (gazole non routier) ;

b) Éthanol pour moteurs à allumage par compression spécialement adaptés (ED95) ;

c) Essence (E10) ;

d) Éthanol (E85) ;

e) Gaz naturel/biométhane :

i) Tous carburants − carburant à haut pouvoir calorifique (gaz H) et carburant à faible pouvoir calorifique (gaz L) ;

ii) Gamme restreinte de carburants − carburant à haut pouvoir calorifique (gaz H) ;

iii) Gamme restreinte de carburants − carburant à faible pouvoir calorifique (gaz L) ;

iv) GNL spécifique ;

f) Gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;

g) Hydrogène. »

*Annexe 7, ajouter le nouveau paragraphe 3.3*, libellé comme suit :

3.3 Type : hydrogène

| *Caractéristiques* | *Unités* | *Limites* | *Méthode d’essai* |
| --- | --- | --- | --- |
| *Valeur minimale* | *Valeur maximale* |
| Indice du combustible hydrogène | % mol | 99,97 |  | *1* |
| Gaz totaux autres que l’hydrogène | μmol/mol |  | 300 |  |
| Gaz autres que l’hydrogène et spécifications pour chaque contaminant*6* |  |
| Eau (H2O) | μmol/mol |  | 5 | *5* |
| Hydrocarbures totaux à l’exception du méthane (équivalent C1)*2* | μmol/mol |  | 2 | *5* |
| Méthane (CH4) | μmol/mol |  | 100 | *5* |
| Oxygène (O2) | μmol/mol |  | 5 | *5* |
| Hélium (He) | μmol/mol |  | 300 | *5* |
| Azote (N2) | μmol/mol |  | 300 | *5* |
| Argon (Ar) | μmol/mol |  | 300 | *5* |
| Dioxyde de carbone (CO2) | μmol/mol |  | 2 | *5* |
| Monoxyde de carbone (CO)*3* | μmol/mol |  | 0,2 | *5* |
| Total composés sulfurés (base H2S)*4* | μmol/mol |  | 0,004 | *5* |
| Formaldéhyde (HCHO) | μmol/mol |  | 0,2 | *5* |
| Acide formique (HCOOH)  | μmol/mol |  | 0,2 | *5* |
| Ammoniac (NH3) | μmol/mol |  | 0,1 | *5* |
| Total composés halogénés (base halogène ion) | μmol/mol |  | 0,05 | *5* |

*Notes*

*1* On calcule l’indice du combustible hydrogène en soustrayant de 100 mol % le contenu total, exprimé en mol %, des constituants gazeux autres que l’hydrogène énumérés dans le tableau (gaz totaux).

*2* Les hydrocarbures totaux à l’exception du méthane incluent les espèces organiques oxygénées.

*3* La somme des valeurs mesurées pour le CO, le HCHO et le HCOOH ne doit pas dépasser 0,2 μmol/mol.

*4* Au minimum, les composés sulfurés totaux incluent H2S, COS, CS2 et les mercaptans, qui sont normalement présents dans le gaz naturel.

*5* La méthode d’essai doit être spécifiée. On utilisera de préférence les méthodes définies dans la norme ISO 21087.

*6* L’analyse de contaminants particuliers liés au processus de production n’est pas requise. Le constructeur du véhicule doit fournir à l’autorité compétente les motifs de l’omission des contaminants concernés. ».

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu’il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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. [↑](#footnote-ref-2)