



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-vingtième session

Genève, 14-17 janvier 2020

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 texte initial
du 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 a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Il y est proposé d'autoriser l'utilisation des carburants de référence gazeux définis dans le Règlement ONU n^o 83 afin de faciliter les essais. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n^o 85 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (partie V, sect. 20), par 20.37), 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 5.2.3.3.1, lire :

« 5.2.3.3.1 Dans le cas d'un moteur à alimentation auto-adaptable :

Le carburant utilisé est celui qui est disponible sur le marché. En cas de contestation, on choisit l'un des carburants de référence définis à l'annexe 8 **ou, au choix du constructeur, l'un des carburants de référence définis au paragraphe 1.2 de l'annexe 10a du Règlement ONU n° 83 ou dans le tableau "Type : Gaz naturel/biométhane" qui figure dans l'annexe 5 du Règlement ONU n° 49 ; » :**

Paragraphe 5.2.3.3.2, lire :

« 5.2.3.3.2 Dans le cas d'un moteur sans alimentation auto-adaptable :

Le carburant utilisé est un carburant disponible sur le marché, ayant un indice de Wobbe d'au moins $52,6 \text{ MJm}^{-3}$ ($4 \text{ }^\circ\text{C}$, $101,3 \text{ kPa}$). En cas de contestation, on choisit le carburant de référence G20 défini à l'annexe 8 **ou, au choix du constructeur, le carburant de référence G20 défini au paragraphe 1.2 de l'annexe 10a du Règlement ONU n° 83 ou dans le tableau "Type : Gaz naturel/biométhane" qui figure dans l'annexe 5 du Règlement ONU n° 49, c'est-à-dire le carburant de plus fort indice de Wobbe, ou ».**

II. Justification

1. Il n'y a pas de chevauchement entre les carburants de référence actuellement définis dans le Règlement ONU n° 85 et ceux qui le sont dans les Règlements ONU n° 83 et n° 49 (voir ci-après) :

		G20	G23	G25
Composition :				
CH ₄	% vol	100	92,5	86
N ₂	% vol	0	7,5	14
Indice de Wobbe *	MJ/m ³	$53,6 \pm 2 \%$	$48,2 + 2 \%$	$43,9 \pm 2 \%$
		52,5 – 54,7	47,2 – 49,2	43,0 – 44,8
		47,2 – 49,2		38,2 – 40,6
		47,2 – 49,2		

2. Si l'utilisation des carburants de référence prévus pour les essais d'émissions était autorisée, les services chargés des essais d'homologation ne seraient plus obligés de se procurer ni de stocker deux sortes de carburants de référence.