



---

**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

Soixante-dix-septième session

Genève, 6-8 juin 2018

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Règlements n<sup>os</sup> 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 de conversion ultérieure au GPL et 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 au Règlement n<sup>o</sup> 24 (Émissions  
de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs  
à allumage par compression (fumées des moteurs diesel))****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), a pour objet d'harmoniser les dispositions de la série 03 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 24 avec celles du Règlement n<sup>o</sup> 85. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21 et Add.1, module 3), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

*Annexe 4, paragraphe 3.2, modifier comme suit :*

« 3.2 Carburant

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

*Ajouter un nouveau paragraphe 3.3.3, libellé comme suit :*

« **3.3.3** **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  $\alpha_a$  ou  $\alpha_d$  doit être réglé à la valeur de 1. ».**

*Annexe 10, ajouter un nouveau paragraphe 6.4.3, libellé comme suit :*

« **6.4.3** **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  $\alpha_a$  ou  $\alpha_d$  doit être réglé à la valeur de 1. ».**

## II. Justification

1. L'annexe 4 du Règlement n° 24 décrit l'essai de mesure de l'opacité sur la courbe de pleine charge des moteurs à allumage par compression. Pour la détermination de la puissance du moteur les mêmes coefficients de correction sont appliqués que dans le Règlement n° 85. Toutefois, le paragraphe susmentionné ne figure pas dans le Règlement n° 24. Par conséquent, il n'est pas possible d'utiliser ce paragraphe pour les moteurs à allumage par compression, puisqu'il ne peut être appliqué pour l'essai de mesure de l'opacité à pleine charge. Il convient d'adapter le Règlement n° 24 de façon à harmoniser les deux Règlements.

2. L'obligation d'utiliser le carburant de référence dans le Règlement n° 24 a pour conséquence un essai injustifié s'ajoutant à celui du Règlement n° 85. Il convient donc d'harmoniser cette exigence.

---