



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/38  
7 avril 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-sixième session, 21-24 juin 2005,  
points 5.4 et B.2.5.12 de l'ordre du jour)

PROPOSITION POUR L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL  
CONCERNANT LES ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT DES ENGIN  
MOBILES NON ROUTIERS (NRMM)

Communication du représentant de la Communauté européenne

Note: Le présent document contient une proposition pour l'élaboration d'un règlement technique mondial (rtm) concernant les émissions d'échappement des engins mobiles non routiers (NRMM) au titre de l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. Il a été établi sur la base du document informel n° WP.29-135-10, qui a été distribué pendant la cent trente-cinquième session du Forum (TRANS/WP.29/1039, par. 103).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

## **A. OBJECTIF DE LA PROPOSITION**

L'objectif de la proposition est d'élaborer un règlement technique mondial (rtm) concernant les émissions d'échappement des engins mobiles non routiers (NRMM) au titre de l'Accord de 1998. Il sera établi sur la base du protocole d'essai harmonisé des engins mobiles non routiers, prévoyant des cycles d'essai, mis au point par le groupe informel sur les NRMM du GRPE (voir aussi le document informel n° 1 distribué pendant la quarante-cinquième session du GRPE). Les travaux sur le rtm donneront l'occasion d'examiner, sinon toutes, du moins la plupart des procédures internationales ainsi que les avancées technologiques disponibles et permettront ainsi de définir tous les éléments nécessaires pour le rtm, en tenant compte aussi du rapport coût-efficacité du matériel de laboratoire correspondant. Les résultats de la comparaison des diverses législations au niveau mondial pourront être utilisés pour d'autres protocoles d'essai relevant du GRPE et pas seulement pour les engins mobiles non routiers.

Certains pays ont déjà mis en vigueur des règlements sur les émissions d'échappement des engins mobiles non routiers, mais les procédures d'essai varient. Pour le plus grand bien de l'environnement et pour assurer une utilisation efficace de l'énergie, il est souhaitable que le maximum de pays appliquent le même protocole d'essai pour contrôler les émissions. À cet égard, un rtm représenterait un progrès important. Compte tenu des efforts faits actuellement à l'échelle internationale pour améliorer les réglementations sur les émissions des engins mobiles non routiers, on estime que l'occasion est excellente pour élaborer et établir un rtm dans ce domaine.

Toutes les parties profiteraient de l'harmonisation des règlements. Les avantages pour les gouvernements seraient une harmonisation des prescriptions et une réduction globale générale du niveau des émissions. Les fabricants d'engins non routiers opèrent déjà sur un marché mondial et il n'est pas économiquement rationnel pour eux de devoir mettre au point des modèles d'engins différents afin de satisfaire à divers règlements sur les émissions. Pour permettre aux fabricants de mettre au point de nouveaux modèles avec le maximum d'efficacité, il est souhaitable d'élaborer un rtm. Enfin, il serait intéressant pour le consommateur de pouvoir choisir entre des engins fabriqués selon une norme reconnue à l'échelle mondiale.

## **B. DESCRIPTION DU RÈGLEMENT PROPOSÉ**

Les travaux du groupe de travail sur les NRMM, qui ont commencé en 2003, ont été précédés par ceux d'une équipe spéciale internationale pour la mise au point d'un cycle d'essai représentatif des conditions de fonctionnement réelles des engins non routiers. Les principaux responsables des réglementations aux États-Unis d'Amérique, au Japon et en Europe et des industries y étaient parties prenantes. Après d'intenses travaux réalisés entre 1998 et 2002, un cycle internationalement représentatif a été défini et validé lors d'une vaste campagne d'essais. Ce cycle d'essai a été adopté via les règlements sur les engins mobiles non routiers en vigueur dans l'Union européenne (21 avril 2004) et aux États-Unis d'Amérique (29 juin 2004) et fait actuellement l'objet d'un examen par le Ministère japonais de l'environnement. Ceci représente une base très solide pour les travaux que la CEE réalise en faveur de l'harmonisation et qui pourraient déboucher sur le rtm proposé.

Le rtm proposé sera fondé sur les travaux de cette équipe spéciale qui portent sur les modalités réelles de fonctionnement des engins non routiers.

Le groupe de travail sur les engins mobiles non routiers effectuera un vaste exercice de comparaison entre les divers règlements existants et les normes internationales. Le rapport sur cette comparaison et les différences observées sont présentés dans un document de travail volumineux établi par la Direction générale-Centre commun de recherche (DG-CCR) de la Commission européenne. Ainsi, tous les points en suspens sont présentés et les solutions éventuelles peuvent être examinées. Il faut donc élaborer le futur rtm en tenant compte des améliorations techniques et procédurales les plus récentes actuellement à l'examen. Ainsi, le rtm ne servira pas seulement à rendre compte des essais de véhicules selon des cycles correspondant à des conditions réelles de fonctionnement, mais il permettra aussi de porter au plus haut niveau les normes mondiales sur les mesures des émissions des engins mobiles non routiers existants ou futurs.

### **C. RÈGLEMENTS ET NORMES INTERNATIONALES EXISTANTS**

#### Règlements CEE:

Règlement n° 96 – PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES MOTEURS À ALLUMAGE PAR COMPRESSION DESTINÉS AUX TRACTEURS AGRICOLES ET FORESTIERS EN CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS PROVENANT DU MOTEUR

#### Union européenne:

Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Directive 2002/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 décembre 2002 modifiant la directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Directive 2004/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant la directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

#### Règlement japonais:

Loi n° 185 du 1<sup>er</sup> juin 1951 sur les véhicules routiers, telle qu'elle a été modifiée en dernier par l'article 41 de la loi n° 55 du 26 mai 2004 concernant les systèmes et dispositifs équipant les véhicules à moteur;

Règlement de sécurité des véhicules routiers, ordonnance n° 67 du 28 juillet 1951, telle qu'elle a été modifiée en dernier par l'article 31 de l'ordonnance n° 97 du 2 décembre 2004 sur le dispositif de contrôle des émissions;

Avis imposant des éléments du règlement de sécurité pour les véhicules routiers, avis n° 619 du 15 juillet 2002, tel qu'il a été modifié pour la dernière fois par l'avis n° 1477 du 2 décembre 2004, article 41 sur le dispositif de contrôle des émissions et pièce jointe 43 intitulée «Measurement Procedure for 8-Mode Exhaust Emission of Diesel-Powered Special Motor Vehicles»;

TRIAS 24-8-2003 «8-Mode Exhaust Emission Test Procedure for Diesel-Powered Special Motor Vehicles».

Règlements des États-Unis d'Amérique:

Règlements sur les moteurs diesel non routiers:

Tier 3 Non-road Diesel  
40 CFR 89

Tier 4 Non-road Diesel  
40 CFR 1039 Control of Emissions from New and In-use Non-road Compression Ignition Engines

40 CFR 1065 Test Procedure and Equipment

40 CFR 1068 General Compliance Provisions for Non-road Programs  
Non-road Diesel Fuel Regulations:

40 CFR 80

Normes ISO:

ISO 8178-1 Moteurs alternatifs à combustion interne – Mesurage des émissions de gaz d'échappement – Partie 1: Mesurage des émissions de gaz et de particules au banc d'essai

ISO DIS 8178-11 Moteurs alternatifs à combustion interne – Mesurage des émissions de gaz d'échappement – Partie 11: Mesurage au banc d'essai des émissions de gaz et de particules des gaz d'échappement de moteurs d'engins mobiles non routiers en régime transitoire.

-----