



Conseil économique et social

Distr. générale
22 décembre 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Cent cinquante-troisième session

Genève, 8-11 mars 2011

Point 15.1 de l'ordre du jour provisoire

**Examen des règlements techniques à inclure dans le Recueil
des règlements techniques mondiaux admissibles – Normes
des États-Unis d'Amérique pour 2012-2016 relatives**

**à la consommation moyenne des modèles des constructeurs (CAFE)
et aux gaz à effet de serre (GES) pour les véhicules utilitaires légers**

Demande d'inscription au Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles (Recueil des règlements admissibles) des programmes de l'Agence de protection de l'environnement (Environment Protection Agency – EPA) et du Département des transports (DOT) des États-Unis d'Amérique relatifs à des normes sur la consommation moyenne des modèles des constructeurs et les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules utilitaires légers

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique*

Le document reproduit ci-après, fondé sur le document informel n° WP.29-151-05, est soumis par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif (AC.3) pour examen. Il contient une demande d'inscription au Recueil des règlements admissibles de dispositions réglementaires communes relatives à des programmes de normes sur la consommation moyenne des modèles des constructeurs et les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules utilitaires légers. Cette demande est accompagnée d'un exemplaire du règlement visé, dans la perspective de son examen par l'AC.3 (voir art. 5, par. 5.2.1, 5.2.1.1 et 5.2.2, de l'Accord de 1998).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Programmes de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) et du Département des transports (DOT) des États-Unis d'Amérique relatifs à des normes sur la consommation moyenne des modèles des constructeurs et les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules utilitaires légers

1. En avril 2010, aux États-Unis d'Amérique, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), administration dépendant du Département des transports, et l'EPA ont achevé d'élaborer des dispositions réglementaires communes visant à établir un programme national comprenant de nouvelles normes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers des années modèles 2012 à 2016. L'EPA met actuellement au point les toutes premières normes nationales sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), dans le cadre du *Clean Air Act* (CAA) (loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique), tandis que la NHTSA établit sous leur forme définitive des normes sur la consommation moyenne des modèles des constructeurs (Corporate Average Fuel Economy – CAFE), dans le cadre de la loi sur la politique énergétique et les économies d'énergie (*Energy Policy and Conservation Act*).

2. Les nouvelles normes s'appliquent aux voitures particulières, aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules de transport de personnes de poids moyen neufs modèles des années 2012 à 2016. Selon les normes de l'EPA sur les émissions de GES, ces véhicules devront avoir un niveau moyen global d'émissions évalué à 250 grammes de dioxyde de carbone (CO₂) par mile pour l'année modèle 2016, ce qui équivaut à une consommation de carburants de 35,5 miles par gallon (mpg) (6,6 l aux 100 km) si l'industrie automobile doit atteindre ce niveau de CO₂ uniquement en réduisant cette consommation.

3. Le programme national permet aux constructeurs d'automobiles de produire aux États-Unis un parc unique de véhicules utilitaires légers répondant à tous les critères des programmes fédéraux ainsi que des normes de l'État de Californie et d'autres États ayant adopté les normes californiennes. Il présente ainsi des avantages écologiques et énergétiques déterminants à l'échelon national, tout en donnant aux acheteurs la possibilité de faire leur choix dans une gamme complète de véhicules.

Nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers

4. Les dispositions réglementaires permettront à la fois de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de renforcer la sécurité énergétique, d'accroître les économies de carburant et de rendre la situation plus claire et plus prévisible pour les constructeurs.

5. Les changements climatiques représentent l'une des principales menaces à long terme pour la santé publique et l'environnement mondial. Ils sont dus à un excès dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, lesquels retiennent une partie de la chaleur de la Terre qui devrait s'échapper dans l'espace. Les gaz à effet de serre ont une origine à la fois naturelle et anthropique. Parmi ceux qui résultent d'activités humaines figurent le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote, les hydrofluorocarbures, les hydrocarbures perfluorés et l'hexafluorure de soufre.

6. Les principaux effets des changements climatiques observés à ce jour ou prévus dans le futur sont, notamment, des vagues de chaleur plus fréquentes et plus intenses, des

feux de forêt plus graves, une dégradation de la qualité de l'air, des précipitations et des inondations plus fortes et plus fréquentes, un accroissement de la sécheresse, une plus grande élévation du niveau des mers, des tempêtes plus fortes, une dégradation des ressources en eau, une acidification continue des océans et des préjudices pour l'agriculture comme pour la faune et la flore sauvages et les écosystèmes.

7. Le renforcement de la sécurité énergétique par la réduction de la dépendance vis-à-vis du pétrole est un objectif national depuis les premières flambées des prix de cette matière dans les années 70. Les tensions sur les marchés mondiaux du pétrole se sont traduites par un prix du baril supérieur à 100 dollars des États-Unis en 2008, le prix du carburant s'élevant jusqu'à 4 dollars le gallon dans beaucoup de régions des États-Unis et mettant un grand nombre de familles en difficulté sur le plan financier. La consommation des véhicules utilitaires légers visés par le programme national susmentionné représente près de 40 % de la consommation globale de carburant dans le pays.

8. Les sources mobiles étaient à l'origine de 31 % de l'ensemble des émissions de GES aux États-Unis en 2007 (les sources liées aux transports, sans prise en compte de certains véhicules non routiers, sont à l'origine de 28 % des émissions) et représentent la source d'émissions de GES qui croît le plus rapidement aux États-Unis depuis 1990. Les sources mobiles auxquelles il est fait référence dans les récentes conclusions sur les dangers et les facteurs dans le cadre de la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique (sect. 202(a)), à savoir les véhicules utilitaires légers, les poids lourds, les bus et les motocycles, ont produit 23 % de l'ensemble des émissions de GES aux États-Unis en 2007. Les véhicules utilitaires légers émettent quatre GES – le CO₂, le méthane, le protoxyde d'azote et les hydrofluorocarbures – et sont à l'origine de près de 60 % de l'ensemble des GES émis par des sources mobiles et de plus de 70 % des GES émis par les sources mobiles visés à la section 202(a). En 2007, pour ce qui concerne ces véhicules, les émissions de CO₂ représentaient près de 94 % de l'ensemble des émissions de GES (y compris les hydrofluorocarbures), tandis que les émissions de CO₂ mesurées dans le cadre des essais de conformité aux normes de consommation de l'EPA représentaient près de 90 % de l'ensemble des émissions de GES.

Avantages et coûts du programme national

9. Si l'on considère la durée de vie des véhicules qui seront vendus au cours de la période 2012-2016, le programme national devrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre aux États-Unis de 960 millions de tonnes métriques et d'économiser ainsi 1,8 milliard de barils de pétrole. Au total, l'application des normes de l'EPA et de la NHTSA sur la même période permettra de réduire les émissions de GES du parc de véhicules utilitaires légers aux États-Unis d'environ 21 % à l'horizon 2030, par rapport au niveau qui serait enregistré si l'on ne mettait pas en œuvre le programme national.

10. L'EPA estime que le coût des véhicules des années modèles 2012 à 2016 durant leur cycle de vie dans le cadre du programme national sera inférieur à 52 milliards de dollars des États-Unis, ce qui le situera bien en dessous du chiffre prévu pour les avantages, à savoir environ 240 milliards de dollars. Pour évaluer les avantages monétisés, on tient compte des effets du programme en termes d'économies de carburant, de réduction des émissions de CO₂ et de particules (PM_{2,5}) et de renforcement de la sécurité énergétique, ainsi que d'autres avantages liés au fait de passer moins souvent à la pompe et d'avoir une plus grande autonomie. On tient également compte des coûts liés à une augmentation des encombrements, des accidents de la circulation et du bruit. Il faudrait aussi tenir compte d'effets possibles qui ne sont ni quantifiés ni monétisés dans l'analyse portant sur les années modèles visées, notamment les effets sur la santé et l'environnement des changements dans l'exposition aux polluants atmosphériques toxiques et à l'ozone, ainsi

que les effets bénéfiques de l'exposition évitée aux GES autres que le CO₂ (méthane, protoxyde d'azote et hydrofluorocarbures). Le programme national englobe les normes des deux organismes. Ainsi, le débat sur les coûts et les avantages des normes de l'EPA sur les GES ne change rien au fait que, considérées ensemble, les normes sur la consommation moyenne et sur les GES sont à l'origine de la plus grande partie des avantages et des coûts du programme.

Avantages pour les consommateurs

11. L'EPA et la NHTSA estiment que l'augmentation moyenne du coût d'un véhicule de l'année modèle 2016 en raison de la mise en œuvre du programme national sera de 950 dollars environ. Les consommateurs des États-Unis qui payent leur véhicule au comptant feront suffisamment d'économies à la pompe au cours des trois premières années en moyenne pour compenser le coût plus élevé du véhicule. Toutefois, la plupart des Américains achètent une nouvelle voiture à crédit plutôt qu'au comptant. En admettant qu'ils aient recours à un emprunt courant sur cinq ans (60 mensualités), ils feraient immédiatement des économies du fait de la moindre consommation de carburant de leur véhicule, ce qui se traduirait par un gain annuel de l'ordre de 130 à 180 dollars sur toute la durée de l'emprunt (c'est-à-dire que, sur un an, l'économie réalisée en carburant sera supérieure de 130 à 180 dollars à l'augmentation des mensualités).

12. Qu'il achète son véhicule à crédit ou au comptant, le consommateur économisera plus de 3 000 dollars au cours de la durée de vie d'un véhicule de l'année modèle 2016 (les 4 000 dollars économisés en carburant compenseront largement le coût plus élevé du véhicule). Pour le calcul de ces économies de carburant, on se fonde sur les projections du Département de l'énergie, selon lesquelles les prix à la pompe (taxes incluses) passeront de 2,61 dollars le gallon en 2012 à 3,60 dollars en 2030 et à 4,49 dollars en 2050.

Souplesse des programmes

13. Les programmes de la NHTSA et de l'EPA prévoient pour les constructeurs des aménagements relatifs au respect des obligations, en particulier durant les premières années de la mise en œuvre du programme national. Cette souplesse devrait donner aux constructeurs suffisamment de temps pour apporter les améliorations technologiques requises et réduire le coût global du programme, sans pour autant compromettre les objectifs généraux concernant l'environnement et la consommation de carburant.

14. Dans le cadre de son approche fondée sur la moyenne pour un parc de véhicules donné, l'EPA a mis en place un mécanisme de péréquation, de financement et d'échange de crédits (averaging, banking and trading – ABT) qui est fondé sur la moyenne des émissions de CO₂ du parc automobile d'un constructeur. Cette approche autorise l'échange de crédits entre tous les véhicules d'un même constructeur, qu'il s'agisse de voitures ou de véhicules utilitaires légers. L'échange de crédits entre constructeurs est également autorisé. Ce mécanisme est comparable à d'autres mécanismes de ce type que l'EPA a établis dans le cadre d'autres programmes concernant les véhicules automobiles. L'EPA prévoit également des crédits pour les améliorations relatives au conditionnement de l'air (diminution des fuites de réfrigérant et accroissement de l'efficacité).

15. En outre, l'EPA met actuellement au point plusieurs dispositions complémentaires relatives aux crédits. Il s'agit de crédits octroyés en fonction de la mise en œuvre de technologies de pointe et de l'obtention de meilleurs résultats en matière de réduction des gaz à effet de serre avant l'année modèle 2012. Ces dispositions apporteront aux constructeurs une certaine souplesse qui pourrait être particulièrement appréciable durant

les premières années de la mise en œuvre du programme. De plus, la NHTSA et l'EPA continuent d'octroyer des crédits pour les véhicules conçus pour fonctionner avec un carburant de remplacement. Toutefois, ces crédits ne seront plus valables après l'année modèle 2015 dans le cadre du programme de l'EPA relatif aux gaz à effet de serre.

Préambule et dispositions réglementaires

16. On trouvera le préambule et les dispositions réglementaires du programme susmentionné à l'adresse indiquée ci-après. Cette documentation est également accessible sur les sites Web mentionnés à la rubrique «Informations complémentaires».

- www.regulations.gov/search/Regs/home.html#documentDetail?R=0900006480ae8a38

Informations complémentaires

17. On trouvera le règlement final (final rule) et les documents connexes sous forme électronique sur les sites Web respectifs de la NHTSA et de l'EPA, aux adresses suivantes:

- www.nhtsa.gov/fuel-economy
 - www.epa.gov/otaq/climate/regulations.htm
-