



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/AC.3/8  
5 avril 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)  
Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998

PROPOSITION POUR L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL  
CONCERNANT LA PROCÉDURE D'HOMOLOGATION DES POIDS LOURDS QUANT  
À LEURS ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT

L'auteur technique: L'Union européenne (UE)

Note: Le texte reproduit ci-après a été examiné et adopté par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998 à sa dixième session, en mars 2004. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2004/29, tel qu'il a été soumis par l'Union européenne, non modifié (TRANS/WP.29/992, par. 96).

---

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>

### **Objectif de la proposition**

Cette proposition tend à l'établissement d'un règlement technique mondial (rtm) concernant les émissions d'échappement des poids lourds, sur la base de la procédure d'essai harmonisée mise au point par le groupe informel WHDC du GRPE (les rapports techniques font l'objet du document TRANS/WP.29/GRPE/2001/2, du document informel No. 4, diffusé lors de la quarante-sixième session du GRPE, et du document informel No. 14, diffusé lors de la quarante-septième session du GRPE).

Les émissions d'échappement de tous les véhicules font l'objet d'une réglementation depuis de nombreuses années mais les méthodes suivies pour mesurer ces émissions diffèrent d'un pays à l'autre. Pour protéger l'environnement et utiliser l'énergie efficacement, il est souhaitable que le plus grand nombre de pays possible appliquent des normes de limitation des émissions qui soient élevées et qui soient les mêmes. Dans une telle optique, l'établissement d'un rtm est une étape déterminante.

Les constructeurs de poids lourds opèrent d'ores et déjà sur le marché mondial. Pour eux, d'un point de vue économique, il n'est pas avantageux d'avoir à mettre au point des modèles différents parce que les règlements concernant les émissions et les méthodes de mesure du CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant sont disparates, alors qu'ils visent en principe le même objectif. Par conséquent, un rtm permettrait aux constructeurs de procéder de manière plus rationnelle.

### **Description du règlement proposé**

Le règlement proposé s'appuie sur les recherches menées récemment sur les conditions représentatives d'utilisation des poids lourds à travers le monde. À partir des données disponibles, deux cycles d'essai représentatifs, à savoir un cycle d'essai en conditions transitoires (WHTC) et un cycle d'essai en conditions stabilisées (WHSC) ont été mis au point, de manière à reproduire des conditions qui soient représentatives de la conduite dans l'Union européenne, aux États-Unis d'Amérique et au Japon. À partir de données recueillies sur le terrain, un modèle de changement de rapports a été mis au point, de manière à traduire le cycle de fonctionnement du véhicule en un cycle de fonctionnement du moteur. Enfin, les conditions générales de laboratoire applicables aux essais de mesure des émissions et le concept de famille de moteurs ont été revues par des comités d'experts de l'ISO, et elles reflètent maintenant l'état le plus récent de la technique.

Les procédures d'essai WHTC et WHSC reflètent le plus fidèlement possible les conditions réelles de fonctionnement des moteurs des poids lourds dans le monde entier; elles sont beaucoup plus réalistes que celles actuellement utilisées pour mesurer les émissions des moteurs de poids lourds d'aujourd'hui ou de demain.

Les niveaux de performance que le rtm devrait imposer seront examinés par le GRPE une fois que le cycle et la procédure d'essai auront été validés. Le GRPE s'appuiera pour cela sur la législation la plus récente des Parties contractantes, les objectifs en matière de protection de l'environnement et l'analyse des coûts rapportés aux avantages prévue par l'Accord de 1998.

La question de l'harmonisation des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) et des prescriptions en matière d'émissions hors cycle sera examinée dans le cadre des réunions des groupes de travail compétents du GRPE (présidés respectivement par le Japon et les États-Unis d'Amérique) et les dispositions appropriées seront adoptées en temps opportun. De même, des dispositions supplémentaires pourront, le cas échéant, être ajoutées par la suite.

### **Normes internationales et règlements en vigueur**

#### Règlements CEE-ONU:

Règlement No. 49 – prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) et des moteurs fonctionnant au gaz naturel (GN), ainsi que des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et des véhicules équipés de moteurs APC, de moteurs fonctionnant au gaz naturel et de moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur.

#### Union européenne:

Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil;

Directive 2001/27/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive 88/77/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules.

#### Japon:

Loi No. 185 du 1 juin 1951 sur les véhicules routiers, modifiée par l'article 41 de la loi No. 100 de 2002 concernant les systèmes et dispositifs équipant les véhicules à moteur;

11-4-33 "Technical Standard for 13-Mode Exhaust Emission Test Procedure for Diesel Powered Motor Vehicles" (Jisha 899, 1983);

TRIAS 24-5-1993 "13-Mode Exhaust Emission Test Procedure for Diesel-Powered Motor Vehicles".

États-Unis d'Amérique:

United States Code of Federal Regulations Title 40 Part 86 (40 CRF Part 86), Subpart A, "General Provisions for Emission Regulations for 1977 and Later Model Year New Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Heavy-Duty Engines, and for 1985 and Later Model Year New Gasoline Fuelled, Natural Gas-Fuelled, Liquefied Petroleum Gas-Fuelled and Methanol-Fuelled Heavy-Duty Vehicles";

United States Code of Federal Regulations Title 40 Part 86 (40 CRF Part 86), Subpart N, "Emission Regulations for New Otto-Cycle and Diesel Heavy-Duty Engines; Gaseous and Particulate Exhaust Test Procedures".

Normes ISO:

ISO 16183:2002 (Moteurs de poids lourds – Détermination, sur cycle transitoire, des émissions de polluants gazeux par mesure des concentrations dans les gaz d'échappement bruts et des émissions de particules en utilisant un système de dilution partielle);

ISO 16185:2000 (Véhicules routiers – Familles de moteurs pour homologation des véhicules lourds en fonction des émissions de gaz d'échappement).

---