



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2009/132
28 août 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-neuvième session
Genève, 10-13 novembre 2009
Point 16.1 de l'ordre du jour provisoire

**ORIENTATIONS ADOPTÉES PAR CONSENSUS CONCERNANT LES ÉLÉMENTS
DE PROJETS DE RTM NON RÉGLÉS PAR LES GROUPES DE TRAVAIL
SUBSIDIAIRES DU FORUM MONDIAL**

Orientations concernant les prescriptions de performance dans le Règlement
technique mondial n° 2

(Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles)

Proposition de projet d'amendement 2 au Règlement technique mondial n° 2

Communication du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa cinquante-huitième session. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2009/15, tel que modifié par le paragraphe 19 du rapport. Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3) (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/58, par. 19).

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

I. JUSTIFICATION TECHNIQUE

A. Prescriptions d'efficacité principales

1. Les valeurs limites de l'Union européenne ont été retenues parce que ce sont actuellement les plus sévères appliquées dans la procédure d'essai prescrite dans le Règlement. Les véhicules qui satisfont à ces valeurs limites, lesquelles sont énoncées au paragraphe 5.2 satisfont donc aussi à celles, moins sévères, du paragraphe 5.3.

B. Autres prescriptions d'efficacité

2. Le paragraphe 5.3 contient d'autres prescriptions d'efficacité, moins sévères, proposées par les Parties contractantes, comme indiqué aux articles 4.2 et 7.2 de l'Accord mondial de 1998.

3. Plusieurs raisons peuvent motiver le recours à d'autres prescriptions d'efficacité, moins sévères:

a) Priorités environnementales variables selon les polluants gazeux (CO₂ par exemple), économies d'énergie et/ou de carburant ou encore considérations de rentabilité;

b) Conditions de circulation particulières ou véhicules spéciaux (efficacité, classification);

c) Valeurs limites distinctes ou valeur limite combinée pour les hydrocarbures et les NO_x;

d) Carburants de référence différents en raison de la situation du marché des carburants.

4. Il appartient à chaque Partie contractante d'appliquer ou non ces autres prescriptions en plus des prescriptions principales.

5. Si une Partie contractante décidait de transposer l'une de ces autres prescriptions dans sa législation nationale, cette dernière devrait garantir qu'un motorcycle peut faire l'objet d'une homologation de type même s'il répond déjà aux prescriptions d'efficacité principales dans le présent Règlement technique mondial, ce qui permettrait aux constructeurs de mieux planifier leur production.

C. Rentabilité

6. [Note: Cette question sera mise à jour à la lumière des contributions de la Commission européenne et de l'Inde.]

D. Carburant de référence

7. Les prescriptions d'efficacité figurant aux paragraphes 5.2 et 5.3 du RTM sont fondées sur l'utilisation du carburant de référence défini à l'annexe 2 (A2.1) du RTM n° 2. L'utilisation d'un carburant de référence normalisé a toujours été considérée jusqu'à présent comme la meilleure façon de garantir la reproductibilité des essais prescrits de mesure des émissions; les Parties contractantes sont donc incitées à en faire usage dans leurs essais de vérification de la conformité.

II. TEXTE DU RÈGLEMENT

Paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Prescriptions d'efficacité pour les véhicules équipés d'un moteur à essence

5.1 Choix des prescriptions d'efficacité

Les prescriptions d'efficacité sont indiquées aux paragraphes 5.2 et 5.3.

Les véhicules qui satisfont aux prescriptions définies au paragraphe 5.2, sont considérés comme satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.3.

5.2 Prescriptions d'efficacité principales

Les émissions de gaz de chaque classe de véhicule indiquées au paragraphe 6.3, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-1.

Tableau 5-1: Valeurs limites des émissions de CO, de HC et de NO_x

Classe de véhicule	CO	HC		NO _x	
	Toutes	Classe 1 et classe 2	Classe 3	Classe 1 et classe 2	Classe 3
Valeurs limites L_A (g/km)	[X.XX]	[X.XX]	[X.XX]	[X.XX]	[X.XX]

Note: les chiffres devraient être présentés lorsqu'ils auront été dûment approuvés par les Parties contractantes à l'Accord de 1998 après examen technique approprié.

5.3 Autres prescriptions d'efficacité

5.3.1 Première autre prescription d'efficacité

Les émissions de gaz de chaque classe de véhicule indiquées au paragraphe 6.3, en ce qui concerne les autres prescriptions d'efficacité, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, à l'exception des véhicules de la classe 2.1 qui doivent être soumis aux cycles d'essai prescrits pour la classe 1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-2.

Tableau 5-2: Valeurs limites pour les émissions gazeuses de CO et de HC + NO_x

Classe de véhicule	CO		HC + NO _x		
	Classe 1 et classe 2.1	Classe 2.2 et classe 3	Classe 1 et classe 2.1	Classe 2.2	Classe 3
Valeurs limites L_B (g/km)	[1,87]	[2,62]	[1,08]	[0,92]	[0,55]

Note: le cas échéant, si la Partie contractante en fait la demande, d'autres alinéas pourront être ajoutés au paragraphe 5.3 pour autoriser d'autres prescriptions supplémentaires.».

Paragraphe 6.4, modifier comme suit:

«6.4 Définition du carburant de référence

Les carburants de référence appropriés, tels qu'ils sont définis à l'annexe 2, doivent être utilisés pour les essais. Aux fins des calculs mentionnés au paragraphe 8.1.1.5, en ce qui concerne l'essence et le gazole, la masse volumique retenue sera celle mesurée à 15 °C.».
