



Conseil économique et social

Distr. générale
20 avril 2010

Français
Original: anglais et français
Anglais et français seulement

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

Soixantième session

Genève, 8–11 juin 2010

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

Échange de renseignements sur les prescriptions

nationales et internationales concernant les émissions

Changer d'optique de la réglementation des émissions toxiques à la réglementation des émissions de CO₂

Communication de l'expert de l'Union internationale des transports routiers *

Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert de l'Union internationale des transports routiers (IRU) dans le but d'informer les experts du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) de la mise en œuvre des recommandations établies par l'IRU dans sa Résolution "30 pour 30".

* 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 d'actualiser les Règlements en vue d'améliorer les performances des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Mise en œuvre des recommandations établies par la Résolution "30 pour 30" de l'IRU

A. Analyse

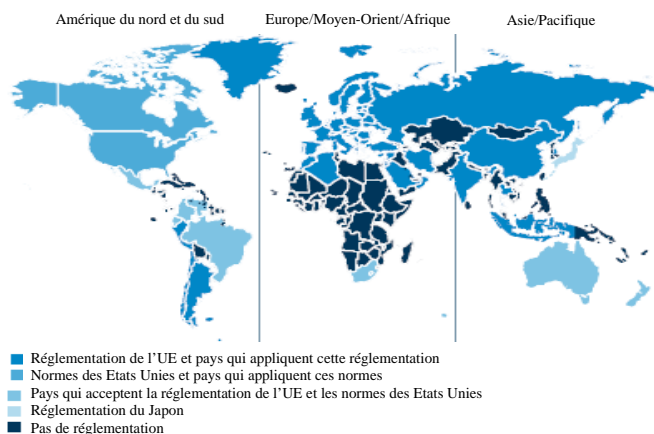
1. Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, le transport routier professionnel n'est plus un simple mode de transport mais un outil de production vital pour le transport de marchandises et les programmes de tourisme, permettant de relier l'ensemble des entreprises à tous les marchés du monde et d'offrir des services en porte-à-porte de qualité.

2. L'industrie des transports routiers – reconnaissant le rôle joué par le transport routier dans le progrès économique, social et environnemental et conformément à la stratégie des 3 « i » de l'IRU en faveur du développement durable et basée sur l'innovation, les mesures d'incitation et l'infrastructure – a assumé ses responsabilités et réduit de manière significative ses émissions toxiques et non toxiques, contribuant ainsi à une amélioration considérable de la qualité de l'air.

3. En concentrant ses efforts sur la réduction des émissions toxiques, le secteur du transport routier a amélioré de façon spectaculaire sa performance environnementale grâce à des technologies novatrices. Aujourd'hui, un camion propre, en Europe par exemple – norme EURO VI – émet 88 % moins de monoxyde de carbone (CO), 95 % moins de hydrocarbures (HC), 97 % moins d'oxydes d'azote (NO_x) et 98 % moins de particules qu'un camion EURO 0 de 1990. Par ailleurs, la consommation en carburant et par conséquent le rejet de dioxyde de carbone (CO₂) ont connu une baisse de 36 % au cours des 30 dernières années. Désormais, aucune limite d'émission à travers le monde ne peut être sous-estimée puisque ces limites sont largement équivalentes mais n'ont pas été totalement harmonisées. Cela laisse présager une harmonisation mondiale des émissions toxiques.

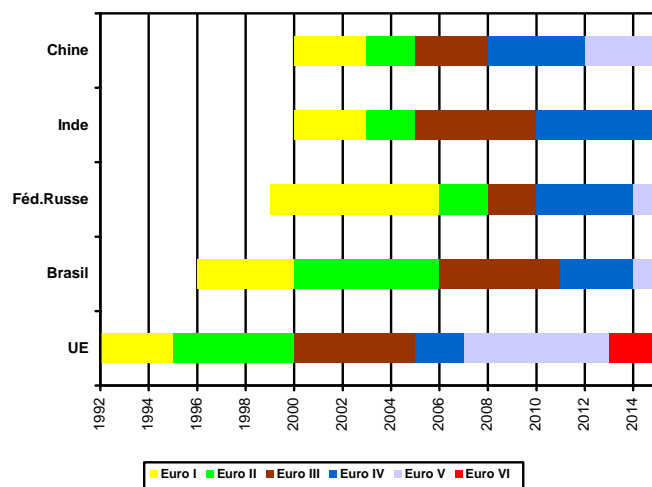
4. On relève à l'heure actuelle trois systèmes majeurs de normes concernant les émissions pour les poids lourds utilitaires: les normes Euro de l'Union Européenne (UE), les normes EPA de l'agence de la protection de l'environnement aux États-Unis et les normes japonaises (Figure 1 ci-dessous).

Figure 1



5. Comme l'indique la Figure 2 ci-dessous, il existe, outre ces divers systèmes, différents niveaux d'application des normes.

Figure 2



6. Il est vrai que la mondialisation a également engendré une augmentation des transports et par conséquent des émissions de CO₂, et celles-ci restent un défi pour le secteur du transport. Compte tenu de ces faits, le secteur du transport routier a adopté de manière proactive au cours de la dernière Assemblée Générale de l'IRU tenue en octobre 2009 la Résolution «30 pour 30» (voir document informel No GRPE-59-28) par laquelle, il s'engage volontairement à réduire ses émissions de CO₂ de 30 % d'ici 2030, en recourant à des moyens tels que:

- (a) des investissements dans des moteurs innovants et des technologies les plus récentes en matière de véhicules, pouvant contribuer à une réduction de la consommation de carburant et par conséquent des émissions de CO₂ de plus de 10 %;
- (b) une formation des conducteurs, telle que celle apportée par l'Académie de l'IRU ou d'autres instituts, permettant de réduire la consommation de carburant et par conséquent les émissions de CO₂ jusqu'à 10 %;
- (c) des concepts logistiques innovants, tels que les systèmes de transports intelligents (STI), et des poids et dimensions optimisés pour les véhicules commerciaux lourds, pouvant également permettre de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ de plus de 10 %.

7. Par cette résolution, le secteur des transports routiers appelle également les gouvernements à cesser d'édicter de nouvelles lois destinées à réduire les émissions toxiques et à se concentrer davantage sur une législation visant à réduire la consommation en carburant.

8. Pour traiter ce problème convenablement, les gouvernements doivent chercher en priorité à harmoniser totalement les normes régissant les émissions dans les trois principales régions économiques (Etats-Unis d'Amérique, Europe et Japon). La nouvelle proposition de normes sur les émissions (Euro VI) constitue déjà un bon début, mais nous devons parvenir à l'harmonisation de ces normes. En outre, on doit recourir à des technologies fiables et à des infrastructures adaptées pour répondre aux nouveaux standards. Dans l'intervalle, il est également essentiel que les nouveaux pays émergents adoptent également les mêmes niveaux de normes d'émissions harmonisées. Dans le secteur des véhicules commerciaux cependant, aucune des normes précédemment

mentionnées n'inclut les niveaux de CO₂. Par ailleurs, en se concentrant sur la réduction des émissions toxiques on accroît également la consommation en carburant, et de ce fait les émissions de CO₂. Les normes Euro VI entraîneront donc une hausse de la consommation en carburant et par conséquent des émissions de CO₂ plus importantes, de l'ordre de 2 à 3 % selon des informations communiquées par l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA).

9. Cette situation résulte de la compensation entre émissions de NO_x et consommation en carburant / production de CO₂ : en effet, une température de combustion plus basse entraîne des émissions de NO_x moindres mais augmente la consommation en carburant et les émissions de CO₂.

10. Enfin, l'ensemble des normes actuelles sur les émissions se concentrent sur leur réduction relative et non sur leur réduction absolue et seule une réduction considérable de la consommation en carburant permet d'aboutir à une réduction absolue des émissions.

B. Proposition de l'IRU

11. Compte tenu du lien direct entre la consommation de carburant et les émissions de CO₂ et du fait que le transport routier ne dispose d'aucune alternative économiquement viable aux carburants fossiles, les émissions de CO₂ représentent clairement l'un des derniers défis à relever par la profession routière dans le domaine des émissions.

12. C'est la raison pour laquelle l'IRU et ses membres appellent les gouvernements à cesser d'édicter de nouvelles lois destinées à réduire les émissions toxiques, car d'importants efforts ont déjà été réalisés dans ce domaine, et à se concentrer davantage sur une législation visant la réduction de la consommation de carburant.

13. Dans cette perspective, l'IRU propose de:

- (a) demander aux gouvernements de préparer un nouveau règlement afin de continuer sur la voie des réalisations accomplies en termes de normes régissant les émissions toxiques et chercher à aboutir à une harmonisation mondiale des normes,
- (b) préparer un avant-projet de loi établissant une limite en matière d'émissions moyennes de CO₂ applicable aux constructeurs de véhicules commerciaux garantissant que les émissions moyennes des véhicules commerciaux récemment immatriculés soient réduites de 10 % par rapport à celles de 2007, c'est-à-dire qu'elles ne dépassent pas 750 g CO₂ /km (~28 litre / 100 km), à compter de 2030. La valeur de la limite d'émission ne s'applique pas à chaque véhicule individuellement mais à la moyenne de tous les véhicules construits et immatriculés par le constructeur sur une année civile. Les niveaux d'émission de CO₂ sont mesurés conformément au Règlement No 49 des Nations Unies,
- (c) mettre en œuvre dans tous les pays émergents, au cours de la même période (2010 – 2030), une harmonisation mondiale des émissions toxiques.

C. Action

14. L'IRU et ses membres invitent les représentants du GRPE:

- (a) à examiner attentivement le présent document;

- (b) à cesser d'édicter de nouvelles lois destinées à réduire les émissions toxiques et à se concentrer davantage sur une législation visant à réduire la consommation en carburant;
 - (c) à faciliter davantage le transport routier et à travailler en partenariat avec le secteur afin qu'il puisse atteindre ses objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO₂ en tant que partie intégrante de l'ensemble de la chaîne logistique;
 - (d) à établir un programme de travail pour mieux cibler les objectifs fixés pour 2030.
-