



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/42
10 avril 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-deuxième session
Genève, 26-29 juin 2007
Points 5.5 et 19.6 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1998

Mise en œuvre du programme de travail de l'Accord de 1998
par les groupes de travail subsidiaires du WP.29

Proposition d'amendement au Règlement technique mondial n° 4

(Procédure d'homologation des véhicules utilitaires lourds
en ce qui concerne les émissions d'échappement)

Auteur technique: la Communauté européenne

Le texte reproduit ci-après, communiqué par la Communauté européenne, contient une proposition d'amendement au Règlement technique mondial (RTM) n° 4. La proposition est soumise au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 pour examen (par. 6.4 de l'Accord). Si l'AC.3 convient de la nécessité de modifier le RTM n° 4, la proposition devrait ensuite être soumise au Groupe de travail compétent (par. 6.3.3 de l'Accord).

I. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

1. La présente proposition vise à amender le Règlement technique mondial concernant les émissions d'échappement des poids lourds (RTM n° 4) afin de supprimer les options figurant dans le document ECE/TRANS/180/Add.4 inscrit au Registre mondial le 15 novembre 2006. Ces options concernent:

- a) La phase d'arrêt à chaud;
- b) Le facteur de pondération de la phase de démarrage à froid et de la phase de démarrage à chaud;
- c) Le matériau du filtre à particules et ses caractéristiques dimensionnelles; et
- d) la définition de la puissance du moteur.

2. Les émissions d'échappement de tous les véhicules sont réglementées 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 les mêmes normes sévères de limitation des émissions. Dans une telle optique, l'établissement d'un RTM est une étape déterminante.

3. Pour les constructeurs de poids lourds, qui opèrent d'ores et déjà dans un environnement mondialisé, il n'est pas rentable d'avoir à mettre au point des modèles différents parce que les règlements concernant les émissions et les méthodes de mesure du CO₂ 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.

II. DESCRIPTION DU RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL

4. Le règlement s'appuie sur les recherches menées 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 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 la notion de famille de moteurs, après avoir été revues par des comités d'experts de l'ISO, reflètent maintenant l'état le plus récent de la technique.

5. 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.

6. Au stade suivant, les travaux relatifs au présent Règlement technique mondial consisteront à supprimer les options susmentionnées, afin d'aboutir à une procédure d'essai totalement harmonisée. L'AC.3 est donc prié d'accepter que le RTM n° 4 soit modifié et que le groupe

informel créé au sein du GRPE en vue de l'élaboration du RTM poursuive ses travaux sur la question.

7. Bien qu'il soit difficile de prévoir une échéance, cette deuxième phase des travaux devrait s'achever dans deux ans.
