

29 janvier 2008

## **REGISTRE MONDIAL**

Elaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'Article 6 de  
L'ACCORD CONCERNANT L'ETABLISSEMENT DE REGLEMENTS TECHNIQUES  
MONDIAUX APPLICABLES AUX VEHICULES A ROUES, AINSI QU'AUX  
EQUIPEMENTS ET PIECES QUI PEUVENT ETRE MONTES ET/OU UTILISES  
SUR LES VEHICULES A ROUES  
(ECE/TRANS/132 et Corr.1)  
En date, à Genève, du 25 juin 1998

### Addendum

#### **Règlement technique mondial No 2**

MÉTHODE DE MESURE APPLICABLE AUX MOTOCYCLES ÉQUIPÉS D'UN  
MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ OU D'UN MOTEUR À ALLUMAGE PAR  
COMPRESSION EN CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS DE GAZ POLLUANTS,  
LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> ET LA CONSOMMATION DE CARBURANT

(Etabli au Registre mondial le 22 juin 2005)

#### Amendement 1 – Appendice 1

#### **Proposition de modification du Règlement technique mondial n° 2 conformément à l'Article 6.4 de l'Accord**

Proposition de modification du Règlement technique mondial n° 2 (Cycle d'essais des  
émissions de motocycles harmonisé à l'échelle mondiale (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/19))



**NATIONS UNIES**

## I. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

1. Après l'incorporation du RTM n° 2 dans le Registre mondial, en juin 2005, les travaux de la deuxième phase du WMTC ont débuté. L'AC.3 a été informé de la poursuite des activités du groupe informel WMTC (TRANS/WP.29/1039, par. 97, et TRANS/WP.29/1041, par. 100). Les cinq questions suivantes seront examinées au cours de la deuxième phase du WMTC.

A. Amendement des modules du cycle d'essais et de la classification, découlant de données complémentaires sur les véhicules en circulation (par exemple, en Inde)

2. L'Inde est l'un des plus grands marchés des deux-roues motorisés dans le monde. Les caractéristiques particulières de la circulation et des véhicules dans ce pays posent des problèmes d'application du WMTC existant dans le RTM n° 2. Le WMTC ne reflète pas la manière de conduire des Indiens et la classification des véhicules en vigueur pose des problèmes en ce qui concerne la traçabilité au cours du cycle pour certains types de véhicules indiens.

3. Trois rapports ont été établis, respectivement par l'Automotive Research Association of India (ARAI), le TÜV NORD Straßenverkehr GmbH et l'Institut japonais de recherche pour l'automobile (JARI)/Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA). En se fondant sur lesdits rapports, le groupe informel WMTC a examiné les aspects techniques et les diverses possibilités. Leur étude très approfondie a montré qu'une solution répondant aux besoins de toutes les parties semblait possible, à condition d'appliquer les principes suivants:

1. Éviter si possible les options dans le RTM;
2. Éviter si possible les différences fondamentales avec les cycles existants dans le RTM n° 2;
3. Se concentrer, pour ce qui est des modifications, sur les parties des cycles existants dans le RTM n° 2, qui traitent des essais à vitesse réduite;
4. Définir des paramètres techniques qui permettent le mieux de classer les véhicules.

4. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a fait sienne la proposition du groupe informel WMTC visant à apporter de petites modifications à certains modules du cycle d'essais et à la classification des véhicules (documents GRPE-53-11 et 12). L'adoption de ces amendements au RTM n° 2 est indispensable avant de prendre d'autres mesures de collecte de données d'essais en vue du débat sur les exigences fonctionnelles. La proposition a été présentée avec le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9 au GRPE pour adoption à sa cinquante-quatrième session, en juin 2007.

B. Amélioration de la procédure de changement de rapport

5. Les enseignements tirés de la procédure de changement de rapport du RTM n° 2 indiquent que certaines modifications et règles supplémentaires sont nécessaires afin d'éviter des séquences de changement de rapport sans lien avec la réalité. Elles permettront d'améliorer la conduite des essais de façon conséquente. Les amendements proposés sont contenus dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9.

C. Exigences fonctionnelles

6. Dans une première phase, le WMTC a été adopté, sans les exigences fonctionnelles, en tant que RTM n° 2. Dans la deuxième phase, le groupe WMTC a été chargé de recueillir des données et de rassembler des informations en vue du débat sur l'introduction des exigences fonctionnelles dans le RTM n° 2.

7. Le groupe informel WMTC recommande de se concentrer, dans la deuxième phase, sur les seules valeurs limites. L'examen de l'harmonisation à l'échelle mondiale des autres exigences fonctionnelles, telles que la durabilité, les émissions hors cycle ou les émissions par évaporation, devrait être reporté à une troisième phase.

8. Conformément à l'Accord de 1998, les Parties contractantes élaborent des propositions visant à remplacer la législation nationale ou régionale existante par le RTM n° 2. L'ensemble des valeurs limites donnera des informations fondamentales sur la situation juridique en vigueur en matière d'application du WMTC. En parallèle, l'IMMA a déjà recueilli des données comparatives et des résultats d'essais pour une étude de corrélation, fondée sur la technologie et les règlements qui seront en usage ou entreront en vigueur entre 2006 et 2008. Cette étude pourrait servir de point de départ à un débat plus poussé au sein des Parties contractantes sur une harmonisation éventuelle des valeurs limites à l'horizon 2010-2012.

9. Afin de progresser encore dans ce domaine, il est important de recueillir auprès des Parties contractantes des données de corrélation supplémentaires et des orientations politiques sur la manière dont chacune d'elles envisage d'agir.

D. Introduction de la notion de famille

10. La législation de certaines Parties contractantes incorpore déjà la notion de famille (par exemple, les États-Unis) ou l'extension de l'homologation de type (par exemple, l'Union européenne). L'IMMA a proposé d'introduire cette notion de famille dans le RTM n° 2. Une famille de moteurs ou de véhicules est caractérisée par des paramètres de conception, qui sont les mêmes pour tous les moteurs ou les véhicules d'une même famille. Le constructeur peut décider, dès lors que les critères d'appartenance sont respectés, des véhicules qui font partie d'une famille. La famille de moteurs doit être agréée par l'autorité d'homologation.

E. Poursuite de l'amélioration du RTM n° 2

11. Poursuite de l'inventaire des corrections et des amendements à apporter au RTM n° 2 et à l'appendice 1 (rapport technique).

II. CHRONOLOGIE DE LA PHASE 2

12. Les travaux ont débuté en 2005. Trois réunions du groupe informel WMTC ont eu lieu: en avril 2006, en novembre 2006 et en janvier 2007.

13. La proposition visant à modifier certains modules du cycle d'essais et la classification découlant de données sur les véhicules en circulation dans les pays où les conditions de circulation sont particulières (par exemple, l'Inde) sera prête pour adoption par l'AC.3

en novembre 2007, si le GRPE adopte la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9, à sa session de juin 2007.

14. Une proposition introduisant la notion de famille sera élaborée au cours de 2007.

15. Un premier rapport sur l'introduction des exigences fonctionnelles dans le RTM n° 2 sera présenté au GRPE et à l'AC.3 en 2008.

-----