



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/26
23 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-cinquième session, 8-11 mars 2005,
points 5.3.2 et B.2.5.2 de l'ordre du jour)

DEMANDE VISANT À FAIRE FIGURER DANS LE RECUEIL DES
RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES LE PROGRAMME
DE L'AGENCE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE EN FAVEUR DE NORMES VISANT À RENDRE LES MOTEURS
ET VÉHICULES POIDS LOURDS MOINS POLLUANTS ET DE LA RÉDUCTION
DE LA TENEUR EN SOUFRE DES CARBURANTS DIESEL ROUTIERS
(RÉGLEMENTATION EN FAVEUR DE CAMIONS ET D'AUTOBUS DIESEL
NON POLLUANTS)

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le document ci-après est soumis par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif (AC.3), pour examen. Il contient une demande visant à introduire le programme «Tier 2» des États-Unis dans le Recueil des règlements admissibles. Il a été établi sur la base du document informel WP.29-134-18-Rev.1 (TRANS/WP.29/1037, par. 111 et 113). Aux fins de son examen par l'AC.3, la présente demande sera complétée d'un exemplaire des règlements mentionnés (voir art. 5, par. 5.2.1, 5.2.1.1 et 5.2.2, de l'Accord de 1998).

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>.

**PROGRAMME DE L'AGENCE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE EN FAVEUR DE NORMES VISANT
À RENDRE LES MOTEURS ET VÉHICULES POIDS LOURDS MOINS
POLLUANTS ET DE LA RÉDUCTION DE LA TENEUR EN SOUFRE DES
CARBURANTS DIESEL ROUTIERS (RÉGLEMENTATION EN FAVEUR
DE CAMIONS ET D'AUTOBUS DIESEL NON POLLUANTS)**

L'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis d'Amérique a instauré un vaste programme national de réduction des émissions portant à la fois sur les véhicules poids lourds et leur carburant. Dans le cadre de ce programme, de nouvelles normes d'émissions entreront en vigueur à partir de l'année modèle 2007 et s'appliqueront aux moteurs et aux véhicules poids lourds à usage routier, dont les principales applications commerciales sont les camions et les autobus. Ces normes impliquent l'utilisation de dispositifs catalytiques de limitation des émissions très efficaces ou de technologies perfectionnées d'une efficacité comparable.

Étant donné que le soufre contenu dans le carburant détériore ces dispositifs, il est proposé de réduire la teneur en soufre du carburant diesel routier de 97 % d'ici à la mi-2006. Le programme offre une grande marge de manœuvre aux raffineurs et aux constructeurs de moteurs et de véhicules pour les aider à mettre en œuvre les nouvelles prescriptions de la manière la plus efficace au moindre coût.

Une fois que le programme aura été complètement mis en œuvre, les économies réalisées en matière de santé publique et d'aide sociale devraient dépasser les 70 milliards de dollars par an, pour 4 milliards environ de dépenses annuelles.

Rappel

Les émissions polluantes des moteurs diesel contribuent très largement aux problèmes liés à la qualité de l'air. Ces moteurs continueront d'émettre de grandes quantités d'oxydes d'azote (NOx) et de matières particulaires (PM), qui sont parmi les causes de sérieux problèmes de santé publique aux États-Unis d'Amérique. L'exposition à ces facteurs est élevée, notamment en zone urbaine.

Chez l'homme, les gaz d'échappement ou les particules diesel (suies) peuvent être à l'origine de cancers du poumon. Parmi leurs autres effets sur la santé, on peut citer l'aggravation des maladies respiratoires et cardiovasculaires et de l'asthme préexistant, l'exacerbation des symptômes respiratoires aigus, les bronchites chroniques et une altération de la fonction pulmonaire. Le présent programme devrait permettre de parvenir à des niveaux d'émissions de particules et de NOx de 90 % et de 95 % inférieurs aux normes actuellement en vigueur aux États-Unis.

Ce programme sans précédent devrait aboutir à des résultats comparables à ceux obtenus avec l'introduction des convertisseurs catalytiques sur les véhicules automobiles, dans la mesure où, pour la première fois, les nouvelles normes entraîneront l'installation généralisée de dispositifs de réduction des émissions d'échappement (filtres à particules catalysés et dispositifs catalytiques d'absorption des NOx) sur les moteurs diesel. De la même manière que l'on a éliminé le plomb de l'essence pour pouvoir utiliser les convertisseurs catalytiques, le présent

programme vise à supprimer le soufre du gazole pour permettre l'utilisation de ces dispositifs anti-émissions perfectionnés sur les véhicules diesel.

Nouvelles normes applicables aux moteurs et véhicules poids lourds

Le présent programme instaure, pour les nouveaux moteurs de grosse cylindrée utilisés dans les camions et les autobus, une norme d'émissions de particules de 0,01 g/ch.h, qui entrera pleinement en vigueur pour tous les moteurs diesel à compter de l'année modèle 2007. Il fixe également pour les émissions de NOx et d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) les normes respectives de 0,20 g/ch.h et de 0,14 g/ch.h. S'agissant des moteurs diesel, ces normes seront progressivement mises en place conjointement entre 2007 et 2010.

Les moteurs à essence seront soumis à ces normes, dont les prescriptions seront progressivement appliquées entre les années modèles 2008 et 2009.

Le programme comprend des clauses de flexibilité visant à faciliter la transition vers les nouvelles normes, à encourager l'introduction précoce des technologies propres et à adapter les diverses prescriptions d'essai et de conformité, pour tenir compte des différences entre les nouvelles technologies et les technologies moteurs existantes.

Nouvelles normes concernant le carburant diesel

Les raffineurs devront commencer à produire un gazole à usage routier présentant une teneur en soufre inférieure ou égale à 15 parties par million (ppm), à compter du 1^{er} juin 2006. Le programme leur offre plusieurs options pour assurer une transition en douceur vers un gazole routier à faible teneur en soufre. Les États-Unis d'Amérique prévoient en outre pour les petits raffineurs des clauses compensatoires visant à alléger le fardeau économique associé à la mise en conformité avec la norme relative à cette teneur en soufre de 15 ppm. Ils ont également adopté une clause compensatoire générale que tout raffineur pourra invoquer au cas par cas et dans certaines conditions.

Souplesse offerte aux industriels

L'EPA a très largement collaboré avec le secteur automobile, l'industrie du pétrole, les États et les associations de défense de l'environnement et de la santé publique pour élaborer ce programme. Elle a introduit dans la réglementation plusieurs mesures visant, aux fins de la rentabilité économique, à offrir une certaine souplesse aux constructeurs de moteurs et véhicules poids lourds et aux industriels du pétrole. Parmi ces clauses de flexibilité, on citera:

1. La mise en place pour les motoristes d'un système de crédit qui récompensera les entreprises engagées en avance sur les dates prescrites dans la réduction de la pollution;
2. L'offre d'un délai suffisamment long aux industriels pour planifier la mise au point de nouveaux produits conformes; et
3. L'offre d'un délai supplémentaire aux petits raffineurs pour se conformer aux normes relatives à la teneur en soufre.

Avantages pour la santé et l'environnement

Les nouvelles normes s'accompagneront d'effets positifs importants en matière de santé publique et d'aide sociale du fait des réductions annuelles importantes des émissions de NO_x, de matières particulaires, de HCNM, de monoxyde de carbone, de dioxyde de soufre et de polluants atmosphériques. Au terme de sa mise en œuvre, ce programme produira des résultats spectaculaires sur la qualité de l'air. La réduction des émissions permettra, entre autres bénéfiques, de prévenir chaque année 8 300 décès prématurés, plus de 9 500 hospitalisations et 1,5 million de journées de travail perdues.

En conséquence de ce programme, chaque nouveau camion ou autobus sera plus de 90 % plus propre que les modèles actuellement disponibles aux États-Unis d'Amérique. Toujours aux États-Unis, ce programme devrait permettre de réduire les émissions de NO_x de 2,6 millions de tonnes d'ici à 2030, lorsque la totalité du parc actuel des poids lourds aura été remplacée par des véhicules neufs conformes aux nouvelles normes. D'ici à 2030, ce programme devrait également avoir permis de réduire les émissions annuelles de HCNM de 115 000 t et de matières particulaires de 109 000 t.

L'ozone, qui se forme à partir des NO_x et des HCNM, est à l'origine de divers problèmes de santé, notamment respiratoires, comme les douleurs thoraciques, la toux et l'essoufflement. Les matières particulaires se déposent en profondeur dans les poumons et provoquent des décès prématurés, une augmentation du nombre des consultations en service d'urgences et une aggravation des symptômes et maladies respiratoires. Les sujets les plus exposés à l'ozone et aux matières particulaires sont les enfants et les personnes âgées. En outre, l'ozone, les NO_x et les matières particulaires nuisent à l'environnement à bien des égards (dommages aux cultures, pluies acides et détérioration de la visibilité, etc.).

Coût du programme

L'EPA estime que la réduction des émissions et les avantages subséquents importants de ce programme dans les domaines de la santé publique et de l'environnement devraient se monter à quelque 1 200-1 900 dollars par véhicule neuf, selon la taille du véhicule. Une fois le programme complètement mis en œuvre, les prescriptions concernant la réduction de la teneur en soufre des carburants devraient faire augmenter les coûts de production et de distribution du carburant diesel de 4,5 à 5 centimes par gallon. La rentabilité économique à long terme est estimée à environ 1 600 dollars/tonne pour les NO_x et NMHC et à 4 700 dollars/tonne pour les particules.

Préambule et texte réglementaire

Le préambule et le texte réglementaire du présent programme figurent dans les fichiers ci-dessous. Ils sont également accessibles via le site Web indiqué sous la rubrique «Pour plus de renseignements» ci-après.

<http://www.epa.gov/otaq/regs/hd2007/frm/frdslpre.txt>

<http://www.epa.gov/otaq/regs/hd2007/frm/frdslreg.txt>

Pour plus de renseignements

Le règlement final et les documents connexes sont accessibles par voie électronique sur le site Web de l'Office des transports et de la qualité de l'air (Office of Transportation and Air Quality):

<http://www.epa.gov/otaq/diesel.htm>.

Le programme «diesel propre à l'horizon 2007» s'inscrit dans le cadre du programme général de lutte contre les émissions provenant de sources mobiles de l'EPA. Pour tout renseignement sur des sujets apparentés, tels que les prescriptions d'homologation des moteurs, consulter le site www.epa.gov/otaq.
