



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/AC.3/20  
23 juillet 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998

Cent quarante-troisième session

Genève, 13-16 novembre 2007

Point 19.6 de l'ordre du jour provisoire

**ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX D'ÉLABORATION  
DE RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX**

RTM n° 4

(Procédure mondiale harmonisée d'homologation des poids lourds)

Proposition de modification du Règlement technique mondial n° 4

Communauté européenne \*

Le texte ci-après a été examiné et adopté par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998, à sa vingtième session, en juin 2007. Il est repris sans modification du document ECE/TRANS/WP.29/2007/42 qui avait été soumis par la Communauté européenne (ECE/TRANS/WP.29/1062, par. 85). Il est communiqué à l'AC.3 pour figurer en appendice à l'amendement au RTM après son adoption. La proposition est aussi communiquée, pour examen, au Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (art. 6 de l'Accord de 1998).

---

\* Responsable technique chargé de l'élaboration de ce Règlement technique mondial (RTM).

## 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 CO<sub>2</sub> 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'Organisation internationale de normalisation (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 Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (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.

-----