

28 octobre 2011

Registre mondial

Élaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'article 6 de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132 et Corr.1) en date, à Genève, du 25 juin 1998

Additif 2: 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 CO₂ et la consommation de carburant

Amendement 2

Inscrit au Registre mondial le 22 juin 2011



NATIONS UNIES

Partie A (Argumentation et justification techniques)

Paragraphe 2, modifier comme suit:

«2. Historique

Les travaux sur le rtm ont commencé en mai 2000 ... l'AC.3 a aussi approuvé la proposition de l'Allemagne en tant que projet de rtm.

Le rtm n° 2 a été approuvé par l'AC.3 en juin 2005 et l'amendement 1 à ce rtm a été approuvé par l'AC.3 en novembre 2007.

Le projet de texte de l'amendement 2 au rtm n° 2, concernant l'introduction de valeurs limites des émissions de polluants des véhicules équipés d'un moteur à essence) a été approuvé par le GRPE en juin 2010, sous réserve des décisions finales concernant la forme de présentation du texte qui seront prises par l'AC.3.».

Paragraphe 4, modifier comme suit:

«4. Points à prendre en compte dans le rtm

...

Dans le cadre de chacune de ces étapes, des questions techniques particulières ont été soulevées, discutées et résolues. Le rapport technique donne des informations sur ces questions. D'autres questions également traitées dans le rtm sont énumérées ci-après:

...

d) Valeurs limites des émissions

Les valeurs limites principales d'émissions (par. 5.2 du règlement) correspondent aux valeurs limites les plus rigoureuses actuellement appliquées dans la réglementation nationale ou régionale avec les procédures d'essai prescrites dans le présent rtm. Les véhicules satisfaisant aux valeurs limites principales d'émissions fixées au paragraphe 5.2 sont donc censés satisfaire aux prescriptions alternatives énoncées au paragraphe 5.3.

Le paragraphe 5.3 fixe des valeurs limites alternatives d'émissions moins rigoureuses proposées par les Parties contractantes, comme prévu dans les articles 4.2 et 7.2 de l'Accord de 1998.

Plusieurs raisons peuvent motiver le recours à ces prescriptions alternatives:

- i) Des priorités environnementales différentes pour différents polluants gazeux, l'importance donnée aux émissions de CO₂ ou aux économies d'énergie et/ou de carburant, ou encore des considérations de rapport coûts-avantages;
- ii) Des conditions de circulation particulières ou un parc de véhicules spéciaux (performances ou classification);
- iii) Des valeurs limites distinctes ou combinées pour les hydrocarbures et les NO_x;

- iv) Des carburants de référence différents en raison de la situation du marché des carburants.

Certaines Parties contractantes peuvent décider d'accepter des motocycles satisfaisant à une ou plusieurs de ces variantes de prescriptions (en vertu du paragraphe 5.3) en plus des motocycles satisfaisant aux prescriptions principales (en vertu du paragraphe 5.2).

Si une Partie contractante transpose le présent règlement technique mondial de telle sorte qu'il inclut l'une des variantes de prescriptions présentées, la réglementation nationale ou régionale devrait garantir qu'un motocycle qui satisfait aux prescriptions principales du présent règlement technique mondial satisfait aussi aux prescriptions de cette réglementation. Cette manière de procéder offrira aux constructeurs la stabilité réglementaire pour planifier l'évolution technique. La conformité avec les prescriptions, principales ou alternatives, selon le choix de la Partie contractante, sera vérifiée par l'autorité nationale ou régionale de certification ou d'homologation de type.

Il est prévu que le rtm sera amendé pour actualiser les valeurs limites principales d'émissions au moment où de nouvelles valeurs limites plus rigoureuses seront adoptées dans le cadre de la législation nationale ou régionale. Il pourra aussi devenir nécessaire d'actualiser les valeurs limites alternatives d'émissions du fait d'une évolution dans ce sens dans les pays ayant opté pour les valeurs limites alternatives.

Il est aussi à prévoir que différentes Parties contractantes commenceront à appliquer les valeurs limites principales d'émissions à différentes dates, compte tenu du délai nécessaire pour la mise en application de normes plus rigoureuses. Il pourra aussi être nécessaire d'appliquer les valeurs limites principales antérieures en tant que valeurs limites alternatives.

- e) Carburant de référence

Les prescriptions principales en matière d'émissions énoncées au paragraphe 5.2 du présent rtm sont fondées sur l'utilisation du carburant de référence tel qu'il est défini à l'annexe 2.1 du rtm n° 2. L'utilisation de ce carburant de référence normalisé pour déterminer la conformité avec les limites d'émissions définies au paragraphe 5.2 est considérée comme la meilleure façon de garantir la reproductibilité des essais prescrits de mesure des émissions; les Parties contractantes sont donc incitées à en faire usage dans leurs essais de vérification de la conformité.

Les Parties contractantes peuvent utiliser d'autres carburants de référence comme variantes aux fins des prescriptions principales concernant les valeurs limites énoncées au paragraphe 5.2 à condition que leur équivalence avec le carburant de référence de l'annexe 2.1 du point de vue des émissions soit démontrée.

Les autres prescriptions concernant les valeurs limites énoncées au paragraphe 5.3 sont applicables avec les carburants de référence correspondants.

- f) Les dispositions relatives à la durabilité et/ou la durée de vie utile sortent pour l'instant du champ d'application du rtm. En conséquence,

les Parties contractantes peuvent formuler des prescriptions concernant la durabilité et/ou la durée de vie utile dans le cadre de leur législation nationale ou régionale pour ce qui est des limites d'émissions définies à la section 5 du présent rtm.».

Paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Impact du règlement et efficacité économique

...

b) Rapport coûts-avantages potentiel

On estime que chaque Partie contractante pourra obtenir ce renseignement en transposant le présent rtm dans la législation nationale ou régionale. Le rapport coûts-avantages peut être très variable, en fonction des besoins en matière d'environnement et de la situation du marché, au niveau national ou régional. Bien que l'on ne dispose pas au stade présent de valeurs exprimées en coût par tonne, le groupe informel du WMTC est convaincu que l'amendement 2 au rtm n° 2 apporte des avantages nets à cet égard.».

Partie B (Texte du règlement)

Paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Prescriptions concernant les valeurs limites pour les véhicules équipés d'un moteur à essence

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1 à 5.3.3, comme suit (y compris les nouvelles notes ^{1,2}):

«5.1 Prescriptions alternatives concernant les valeurs limites

Les prescriptions principales concernant les valeurs limites sont présentées au paragraphe 5.2. Les Parties contractantes peuvent aussi accepter la conformité avec une ou plusieurs des prescriptions alternatives présentées au paragraphe 5.3.

5.2 Prescriptions principales concernant les valeurs limites¹

Les émissions gazeuses de chaque classe de véhicule indiquées au paragraphe 6.3, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-1.

¹ Les valeurs limites présentées dans le tableau 5-1 correspondent aux limites d'émissions les plus rigoureuses nationales ou régionales appliquées par une Partie contractante au moment de l'adoption des derniers amendements au rtm. Il est prévu que le rtm sera amendé pour mettre à jour ces valeurs limites dès que de nouvelles prescriptions plus rigoureuses seront adoptées dans la réglementation nationale ou régionale, afin de tenir compte de ces nouvelles valeurs limites.

Tableau 5-1
Valeurs limites des émissions de CO, de HC et de NO_x

Classe de véhicule	CO		HC		NO _x	
	Classe 1 et classe 2	Classe 3	Classe 1 et classe 2	Classe 3	Classe 1 et classe 2	Classe 3
Valeurs limites L _A (mg/km)	2 200	2 620	450	270	160	210

5.3 Prescriptions alternatives²

5.3.1 Prescriptions alternatives – variante A

Les émissions gazeuses de chaque classe de véhicule définie au paragraphe 6.3, pour ce qui est des prescriptions alternatives concernant les valeurs limites, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, à l'exception des véhicules de la classe 2.1 qui doivent être soumis aux cycles d'essai prescrits pour la classe 1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-2.

Tableau 5-2
Valeurs limites des émissions de CO, de HC + NO_x

Classe de véhicule	CO		HC + NO _x		
	Classe 1 et classe 2.1	Classe 2.2 et classe 3	Classe 1 et classe 2.1	Classe 2.2	Classe 3
Valeurs limites L _B (mg/km)	1 870	2 620	1 080	920	550

5.3.2 Prescriptions alternatives – variante B

Les émissions gazeuses de chaque classe de véhicule définie au paragraphe 6.3, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-3.

Tableau 5-3
Valeurs limites des émissions de CO, de HC et de HC + NO_x

Classe de véhicule	CO	HC	HC + NO _x
	Toutes	Classe 1 et classe 2	Classe 3
Valeurs limites L _B (mg/km)	12 000	1 000	800

5.3.3 Prescriptions alternatives – variante C

Les émissions gazeuses de chaque classe de véhicule définie au paragraphe 6.3, obtenues lors d'essais conformes aux cycles définis au paragraphe 6.5.4.1, ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées dans le tableau 5-4.

² Le cas échéant, si la Partie contractante en fait la demande, d'autres alinéas pourront être ajoutés au paragraphe 5.3 pour autoriser d'autres prescriptions alternatives.

Tableau 5-4
Valeurs limites des émissions de CO, de HC et de NO_x

Classe de véhicule	CO	HC		NO _x	
	Toutes	Classe 1 et classe 2	Classe 3	Classe 1 et classe 2	Classe 3
Valeurs limites L _A (mg/km)	2 620	750	330	170	220

».

Paragraphe 6.3.1, modifier comme suit:

«6.3.1 Classe 1

Appartiennent à la classe 1 les véhicules qui répondent aux conditions suivantes:

50 cm³ < cylindrée < 150 cm³, et v_{max} ≤ 50 km/h

ou cylindrée < 150 cm³, et 50 km/h < v_{max} < 100 km/h.».

Paragraphe 6.4, modifier comme suit:

«6.4 Carburant de référence

Le tableau 6-1 définit les caractéristiques du carburant de référence pour les niveaux d'émissions respectifs prescrits au paragraphe 5.

Tableau 6-1
Caractéristiques du carburant de référence

Niveaux d'émissions	Caractéristiques du carburant
Prescriptions principales selon le paragraphe 5.2	Voir annexe 2 (A.2.1)
Prescriptions alternatives – variante A selon le paragraphe 5.3.1	Voir annexe 2 (A.2.1)
Prescriptions alternatives – variante B selon le paragraphe 5.3.2	Voir United States Code of Federal Regulations, Title 40, Part 86, section 86.513-2004 «Fuel and engine lubricant specifications» (40 CFR 86.513-2004)
Prescriptions alternatives – variante C selon le paragraphe 5.3.3	Voir annexe 2 (A.2.1)

».

Paragraphe 6.5.7, modifier comme suit:

«6.5.7 Précision des mesures

Les mesures doivent être effectuées à l'aide d'un appareillage qui réponde aux prescriptions du tableau 6-2 ci-dessous:

Tableau 6-2
Précision des mesures

...».

Paragraphe 8.1.1.5.1, modifier comme suit:

«8.1.1.5.1 Véhicules (motocycles) équipés d'un moteur à essence à allumage commandé marchant à l'essence

$$FC = \frac{0,1155}{D} \times (0,866 \times HC + 0,429 \times CO + 0,273 \times CO_2) \text{ Équation 8-14}$$

où:

...

D est la masse volumique du carburant d'essai en kg/l à 15 °C. Dans le cas de carburants gazeux, il s'agit de la masse volumique à 20 °C.».

Annexe 2.1, modifier comme suit (y compris la nouvelle note ⁷ au tableau):

«Annexe 2.1

Caractéristiques du carburant de référence prescrit pour les essais des véhicules à moteur à allumage commandé (propriétés de l'essence sans plomb)⁷

...

⁷ Le carburant de référence défini dans le Road Vehicles Act, Safety Regulations for Road Vehicles, Announcement that Prescribes Details of Safety Regulations for Road Vehicles, Attachment 44, du Japon peut être utilisé par les Parties contractantes comme variante de carburant aux fins du paragraphe 6.4 pour le contrôle de la conformité aux limites d'émissions principales définies au paragraphe 5.2. Les Parties contractantes peuvent aussi utiliser d'autres carburants de référence comme variantes aux fins des limites d'émissions principales du paragraphe 5.2 à condition que leur équivalence avec le carburant de référence du point de vue des émissions soit démontrée.».