



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****185^e session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 15.2 de l'ordre du jour provisoire

**Examen des règlements techniques à inscrire
dans le Recueil des RTM ONU admissibles, s'il y a lieu****Demande révisée d'inscription dans le Recueil des règlements
techniques mondiaux admissibles de la procédure de contrôle
de la durabilité des véhicules à deux roues
des États-Unis d'Amérique****Communication du représentant des États-Unis d'Amérique***

Le texte ci-après est soumis par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen. Il s'agit d'une demande d'inscription de la procédure de contrôle de la durabilité des véhicules dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles. Afin qu'elle puisse être examinée par l'AC.3, cette demande est accompagnée d'une copie des règlements mentionnés (voir les paragraphes 5.2.1, 5.2.1.1 et 5.2.2 de l'article 5 de l'Accord de 1998).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Demande d'inscription dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de la procédure de contrôle de la durabilité des véhicules

1. Les États-Unis d'Amérique demandent l'inscription dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de leur procédure de contrôle de la durabilité des véhicules.

I. Contexte

2. La réglementation de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) relative aux motocycles sur route (véhicules à deux ou trois roues) comporte des dispositions qui se rapportent à la durabilité. Ces dispositions sont présentées dans la section suivante. On en trouvera le texte original dans les sections 40 CFR 86.432-78 et 40 CFR 86.427-78 des textes de l'EPA.

3. La Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique (Clean Air Act) est le principal instrument fédéral portant sur la qualité de l'air. Elle a pour objet de réduire la pollution atmosphérique au niveau national. Les règlements adoptés par l'Agence de protection de l'environnement dans le cadre de cette loi établissent des normes nationales pour la réduction des émissions dans le domaine des transports. Au titre de la même loi, l'État de Californie est également habilité à établir des normes d'émission dans certaines conditions. S'agissant des procédures relatives à la durabilité, détaillées ci-après, les règlements californiens visant les motocycles sur route font référence aux dispositions pertinentes de l'EPA dans le règlement sur les motocycles sur route. Le texte du règlement californien est reproduit ici par souci d'exhaustivité.

II. Description des règlements

4. Agence de protection de l'environnement des États-Unis

Extrait du texte de la section 40 CFR 86.427-78 – Essais d'émission :

a) i) Chaque véhicule d'essai doit être conduit, avec tous les systèmes antipollution installés et en fonction, sur les distances d'essai totales suivantes, ou sur des distances inférieures selon ce que l'administrateur peut accepter compte tenu des objectifs de la présente procédure (voir le texte de la section 86.419 pour l'explication des classes).

<i>Classe de cylindrée</i>	<i>Distance d'essai totale (kilomètres)</i>	<i>Distance d'essai minimale (kilomètres)</i>	<i>Nombre minimal d'essais</i>
I	6 000	2 500	4
II	9 000	2 500	4
III	15 000	3 500	4

ii) Un essai d'émission à zéro kilomètre peut être effectué avant le début de l'accumulation d'heures de fonctionnement.

b) Tous les véhicules doivent subir au moins quatre essais d'émission : un sur la distance d'essai minimale, un avant et un après l'entretien périodique, et un sur la distance d'essai totale. Si aucun entretien n'est prévu, deux essais au moins seront effectués, à intervalles égaux, entre les distances d'essai minimale et totale. Des essais supplémentaires peuvent également être effectués ; ces essais doivent alors être exécutés à intervalles égaux et approuvés par l'administrateur avant le début de l'accumulation d'heures de fonctionnement.

c) Lorsque l'administrateur accepte une distance moindre pour l'accumulation d'heures de fonctionnement, il peut modifier les dispositions de la présente sous-partie relatives à l'entretien.

d) Tous les essais requis dans la présente sous-partie doivent être effectués à une distance cumulée de 250 kilomètres (155 miles) au plus de la distance nominale à chaque point d'essai.

e) i) Si un constructeur effectue plusieurs essais en tout point d'essai dont les données doivent être utilisées aux fins du calcul du facteur de détérioration, le nombre d'essais doit être le même à chaque point et ne doit pas dépasser trois essais valides, à moins que ledit constructeur ne choisisse de faire la moyenne des résultats des essais.

ii) Si le constructeur choisit de faire la moyenne des résultats des essais effectués à un point d'essai donné, il peut alors réaliser davantage d'essais que le nombre minimal requis à tout autre point d'essai.

Les résultats de plusieurs essais doivent être moyennés pour produire une valeur, laquelle constitue la valeur du point d'essai et sert à calculer le facteur de détérioration spécifié dans la section 86.432-78.

iii) S'il utilise cette option afin de générer des données pour un point d'essai, le constructeur doit inclure dans la moyenne toutes les données d'essai valides produites audit point.

iv) Le constructeur doit suivre la même procédure pour tous les polluants présents dans les gaz d'échappement.

v) Il n'y a pas lieu de faire la moyenne des résultats obtenus aux essais d'émission effectués avant et après un entretien affectant lesdites émissions.

f) L'administrateur peut exiger qu'un ou plusieurs des véhicules d'essai lui soient présentés aux endroits qu'il désignera, afin d'effectuer des essais d'émission. Il peut faire savoir qu'il effectuera ces essais dans les installations du constructeur, auquel cas les instruments et équipements demandés devront être mis à disposition par le constructeur pour les essais. Les essais effectués dans les installations d'un constructeur conformément au présent paragraphe doivent être programmés par ledit constructeur dans les meilleurs délais.

g) Chaque fois que l'administrateur effectue un essai sur un véhicule d'essai, les résultats de l'essai constituent les données du véhicule au point d'essai prescrit, à moins que l'administrateur ne les invalide par la suite, et les données du constructeur pour le point d'essai prescrit ne sont pas utilisées en vue de déterminer la conformité aux normes relatives aux émissions.

(42 FR 1126, en date du 5 janvier 1977, modifié par 49 FR 48139, en date du 10 décembre 1984)

5. Extrait du texte de la section 40 CFR 86.432-78 – Facteur de détérioration

a) Les facteurs de détérioration sont calculés pour chaque véhicule d'essai à partir des résultats des essais d'émission. Un facteur distinct doit être calculé pour chaque polluant. Les données à utiliser pour le calcul de ces facteurs sont les suivantes :

i) Les résultats de tous les essais valides effectués par le constructeur ou l'administrateur aux intervalles d'essai prévus.

ii) Les résultats des essais effectués avant et après l'entretien programmé, sauf ceux expressément exclus par l'administrateur.

iii) Les résultats des essais effectués avant et après un entretien non programmé, si l'approbation de l'entretien par l'administrateur était conditionnée par l'utilisation des données dans le calcul du facteur de détérioration.

b) Aux fins de la présente section, les résultats d'émissions inférieurs à 0,10 g/km sont considérés comme égaux à 0,10 g/km.

c) Les résultats d'essai pour chaque polluant sont tracés en fonction des heures de fonctionnement accumulées au début de l'essai d'émission, le kilomètre le plus proche étant retenu. Ces résultats doivent être corrélés à une ligne droite, qui est ajustée par la méthode des moindres carrés.

d) Un facteur de détérioration des émissions de gaz d'échappement est calculé en divisant les émissions prévues pour la distance de vie utile par les émissions prévues pour la distance d'essai totale. Les émissions escomptées sont obtenues à partir de la corrélation produite au paragraphe c) de la présente section.

Facteur de détérioration = Émissions prévues pour la distance de vie utile/Émissions prévues pour la distance d'essai totale.

Ces valeurs interpolées et extrapolées sont calculées jusqu'à la quatrième décimale avant d'être divisées l'une par l'autre pour déterminer le facteur de détérioration. Les résultats sont arrondis à la troisième décimale.

e) Les facteurs de détérioration calculés qui sont inférieurs à 1 000 sont réputés égaux à 1 000.

f) i) Le constructeur a la possibilité d'appliquer une procédure concernant les points d'essai considérés comme aberrants aux données sur la durabilité dans le cadre de son programme d'essais de certification pour une année modèle donnée.

ii) La procédure relative aux valeurs aberrantes est indiquée par l'administrateur.

iii) Pour tout polluant, les points d'essai des données de durabilité qui sont considérés comme aberrants ne sont pas inclus dans la détermination des facteurs de détérioration si le constructeur a fait ce choix.

iv) Le constructeur indique à l'administrateur, avant la certification de la première famille de moteurs pour l'année modèle concernée, s'il a l'intention d'utiliser la procédure relative aux valeurs aberrantes.

v) Le constructeur ne peut pas changer de procédure à l'issue de la certification de la première famille de moteurs de l'année modèle.

vi) Lorsque le constructeur choisit d'appliquer la procédure relative aux valeurs aberrantes à un ensemble de données contenant des données qui ont été moyennées conformément à l'alinéa e) de la section 86.427-78, ladite procédure doit être exécutée avant de calculer la moyenne des données.

(42 FR 1126, en date du 5 janvier 1977, modifié par 42 FR 56737, en date du 28 octobre 1977, 49 FR 48139, en date du 10 décembre 1984, et 81 FR 73979, en date du 25 octobre 2016)

III. Documents connexes

6. 40 CFR 86.427-78 Essais d'émission – Code des règlements fédéraux (ecfr.io)
7. 40 CFR 86.432-78 Facteur de détérioration – Code des règlements fédéraux (ecfr.io)
8. 13 CCR § 1958 § 1958. Normes d'émission pour les gaz d'échappement et procédures d'essai – Motocycles et moteurs de motocycles fabriqués à partir du 1^{er} janvier 1978.