



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/27
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
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT EN FAVEUR DE VÉHICULES ET DE CARBURANTS
ESSENCE MOINS POLLUANTS (PROGRAMME «TIER 2»)

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le présent document, soumis pour examen au Comité exécutif (AC.3) par les États-Unis d'Amérique, contient une proposition visant à inclure le programme «Tier 2» de l'EPA dans le Recueil des règlements admissibles. Il a été établi à partir du document informel n° WP.29-134-19 (TRANS/WP.29/1037, par. 111 et 113). Pour pouvoir être examiné par l'AC.3, ce document doit être accompagné d'une copie 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 DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR LA
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN FAVEUR DE VÉHICULES
ET DE CARBURANTS ESSENCE MOINS POLLUANTS**

(Programme «Tier 2»)

Le programme «Tier 2» de l'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) établit des normes d'émissions d'échappement extrêmement strictes pour tous les véhicules de transport de personnes, notamment les véhicules loisir-travail (VLT), les monospaces, les fourgonnettes et les pick-up. C'est la première fois aux États-Unis d'Amérique que les VLT et les autres véhicules utilitaires légers servant au transport de personnes, y compris les véhicules de cette catégorie les plus grands, sont soumis aux mêmes normes nationales relatives à la pollution que les voitures particulières. Pour la première fois également, les véhicules et les carburants sont traités comme un système. Cette réglementation, qui impose l'adoption de certaines technologies nouvelles, ne privilégie aucun carburant. On estime que les économies apportées par ce programme en matière de santé publique et de protection sociale seront plus de cinq fois supérieures aux coûts attendus.

Un élément essentiel de ce programme vise à abaisser la teneur en soufre de l'essence de façon à assurer l'efficacité des dispositifs techniques installés sur les véhicules pour limiter les émissions de polluants et réduire les risques liés à la pollution de l'air. D'après les nouvelles normes, les nouveaux véhicules de transport de personnes devront être de 77 à 95 % moins polluants que ceux qui étaient en circulation en 2003 et la teneur en soufre de l'essence devra diminuer dans une proportion pouvant atteindre 90 %.

Les nouvelles normes relatives aux émissions d'échappement

Les nouvelles normes fixent à 0,07 gramme par mile (g/mile), à partir de 2004, la valeur moyenne maximale des émissions d'oxydes d'azote, pour tous les véhicules de transport de personnes, y compris les véhicules utilitaires légers servant au transport de personnes et les VLT les plus grands. Les véhicules pesant moins de 6 000 lb seront progressivement soumis à cette norme entre 2004 et 2007.

Pour les véhicules utilitaires légers les plus lourds, le programme prévoit une diminution des émissions en trois étapes. Premièrement, en 2004, la norme prescrivant la limite absolue de 0,6 g/mile pour les oxydes d'azote est appliquée. Deuxièmement, ces véhicules devront, entre 2004 et 2007, s'aligner progressivement sur la norme intermédiaire de 0,2 g/mile. Troisièmement, au cours de la dernière étape, la moitié de ces véhicules devront satisfaire à la norme de 0,07 g/mile en 2008 et l'autre moitié en 2009. Les véhicules pesant entre 8 500 et 10 000 lb pourront bénéficier de clauses transitoires supplémentaires entre 2004 et 2008.

On trouvera dans le tableau ci-dessous les prescriptions en matière d'émissions que devront respecter les véhicules visés par le programme «Tier 2». Un constructeur pourra produire différents véhicules respectant chacun l'une des séries de normes indiquées, à condition que sa production annuelle globale respecte la norme «moyenne d'entreprise» concernant les émissions de NO_x, à savoir 0,07 g/mile.

«Tier 2» normes finales concernant les émissions d'échappement

Série n°	Oxydes d'azote NO _x	Gaz organiques non méthaniques NMOG	Monoxyde de carbone CO	HCHO	Matières particulaires PM
8	0,20	0,125/0,156	4,2	0,018	0,02
7	0,15	0,090	4,2	0,018	0,02
6	0,10	0,090	4,2	0,018	0,01
5	0,07	0,090	4,2	0,018	0,01
4	0,04	0,070	2,1	0,011	0,01
3	0,03	0,055	2,1	0,011	0,01
2	0,02	0,010	2,1	0,004	0,01
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Nouvelles normes concernant la teneur en soufre de l'essence

À partir de 2004, les raffineurs et les importateurs pourront produire et commercialiser de l'essence dont la teneur en soufre pourra varier à condition que la teneur en soufre d'un échantillon quelconque d'essence ne dépasse jamais la limite maximale de 300 ppm (parties par million) et que la moyenne d'entreprise annuelle de la teneur en soufre n'excède pas les 120 ppm. En 2005, la moyenne de raffinage sera fixée à 30 ppm, la moyenne d'entreprise à 90 ppm et la limite maximale à 300 ppm. Enfin, en 2006, pour les raffineurs, la teneur moyenne en soufre devra être de 30 ppm avec une limite maximale de 80 ppm.

Pour les petits raffineurs (ceux qui n'emploient pas plus de 1 500 personnes et dont la capacité de production de pétrole brut n'est pas supérieure à 155 000 barils/jour), les normes provisoires seront moins sévères jusqu'en 2007, année où ils devront eux aussi respecter les normes finales relatives à la teneur en soufre. Les petits raffineurs qui pourront démontrer qu'ils doivent faire face à de graves difficultés économiques pourront demander à bénéficier d'un délai supplémentaire de deux années.

Avantages pour la santé et l'environnement

Les nouvelles normes permettront des gains importants sur les dépenses en matière de santé publique et d'aide sociale du fait des réductions annuelles substantielles – qui se chiffreront en millions de tonnes – des émissions de NO_x, de matières particulaires, de gaz organiques non méthaniques, de monoxyde de carbone, de dioxyde de soufre et de polluants atmosphériques toxiques. Lorsque ce programme sera pleinement mis en œuvre, il se traduira par une réduction spectaculaire de la pollution de l'air. D'après les estimations, il devrait en effet permettre d'économiser plus de 25 milliards de dollars par an dans les domaines de l'environnement et de la santé. D'après l'EPA, l'application des normes finales permettra d'éviter, chaque année, pas moins de 4 300 décès, plus de 10 000 cas de bronchite chronique et aiguë et des dizaines de milliers de cas d'affections respiratoires.

L'ozone, qui se forme généralement 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 de consultations d'urgence et une aggravation des symptômes et maladies respiratoires. Les sujets les plus à risque du fait de l'ozone et des 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

Les bienfaits importants de ce programme coûteraient approximativement aux consommateurs moins de 100 dollars par voiture, 200 dollars pour un véhicule léger de transport de personnes et moins de 2 cents par gallon d'essence.

L'EPA estime que le programme coûtera à l'industrie environ 5,3 milliards de dollars par an lorsqu'il sera pleinement mis en œuvre.

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 à rendre l'application de cette réglementation souple pour permettre à l'industrie automobile et à l'industrie pétrolière de réaliser les objectifs au moindre coût. Parmi ces clauses de flexibilité, il est prévu de:

- 1) Mettre en place, à l'intention de l'industrie automobile et de l'industrie pétrolière, un système de crédits fondé sur le marché, qui récompensera les entreprises de ces deux secteurs qui donneront l'exemple en atteignant les objectifs fixés avant l'expiration des délais impartis;
- 2) Autoriser les entreprises à se baser sur un système de «moyenne d'entreprise» dans l'application des normes d'émission des véhicules et des normes relatives à la teneur en soufre de l'essence;
- 3) Permettre aux constructeurs et aux raffineurs de respecter des normes intermédiaires strictes tout en progressant vers l'application intégrale des nouvelles normes;
- 4) Offrir aux petits raffineurs un délai supplémentaire pour appliquer les normes relatives au soufre.

Historique

La présente réglementation trouve son origine dans une disposition de la loi sur la qualité de l'air qui fait obligation à l'EPA d'examiner la question de savoir s'il est nécessaire, faisable et rentable d'appliquer, à partir de 2004, des normes relatives aux émissions d'échappement plus strictes. En 1998, l'EPA a indiqué que les États-Unis allaient devoir faire face à d'importants problèmes de qualité de l'air à cause des véhicules, pour les raisons suivantes:

- Le nombre total de véhicules-miles parcourus annuellement est passé d'un billion en 1970 à 2,5 billions en 1997 et devrait continuer de croître de 2 à 3 % par an;
- Près de la moitié des véhicules de transport de personnes vendus aujourd'hui sont des véhicules très polluants, notamment les VLT, et les ventes de ces véhicules devraient continuer à augmenter.

L'EPA en a conclu qu'il fallait durcir les normes relatives aux émissions d'échappement si le pays voulait continuer à progresser dans l'amélioration de la qualité de l'air. L'Agence a également conclu que ces nouvelles normes pourraient être appliquées pour un coût raisonnable avec les techniques disponibles, et que les niveaux actuels de soufre dans l'essence devaient être réduits, notamment parce que le soufre réduit l'efficacité des convertisseurs catalytiques.

Les véhicules à moteur produisent environ 30 % de toutes les émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils – pollution qui est à l'origine du smog.

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/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19a.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19b.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19c.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19d.htm>

Pour plus de renseignements

Des documents complémentaires, notamment l'analyse d'impact des règlements et divers documents d'appui technique peuvent être consultés sur le site suivant:

<http://www.epa.gov/otaq/regs/ld-hwy/tier-2/finalrule.htm>.

Le programme «Tier 2» 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, tapez www.epa.gov/otaq.
