



## Conseil économique et social

Distr. générale  
22 décembre 2009  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### Cent cinquantième session

Genève, 9-12 mars 2010

Point 17.4 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de règlements techniques mondiaux  
ou d'amendements à des règlements techniques mondiaux existants:**

**RTM n° 4 (procédure mondiale harmonisée d'homologation des  
véhicules utilitaires lourds (WHDC))**

### **Prise de position et proposition des États-Unis d'Amérique relatives aux options concernant la période de stabilisation à chaud et les facteurs de pondération pour l'essai de démarrage à froid dans le RTM n° 4 (WHDC)**

#### **Communication du représentant des États-Unis d'Amérique\***

On trouvera dans le présent document la proposition des États-Unis d'Amérique visant à supprimer les dernières options concernant la période de stabilisation à chaud et les facteurs de pondération pour le démarrage à froid dans le RTM n° 4. Le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 a décidé que les documents correspondants seraient soumis à un vote à la session de juin 2010 de l'AC.3, après examen par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à sa session de janvier 2010 et par l'AC.3 à sa session de mars 2010 (ECE/TRANS/WP.29/1079, par. 94).

---

\* Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## **I. Situation actuelle en ce qui concerne le RTM n° 4**

1. Comme il est mentionné dans les paragraphes 11 à 14 de la proposition d'amendement 1 au RTM n° 4 (ECE/TRANS/WP.29/2009/122), deux des cinq options sur lesquelles le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) attendait une décision du Groupe informel WHDC demeurent en suspens. L'option relative à la période de stabilisation à chaud demeure ouverte entre les valeurs de 5 et de 20 minutes, et l'option relative aux facteurs de pondération pour le démarrage à froid demeure ouverte entre les valeurs de 14 et de 10 %.

## **II. Faits antérieurs en ce qui concerne les travaux menés pour trancher ces options**

2. Au cours des deux dernières années, le Groupe informel WHDC du GRPE avait examiné la possibilité d'une période de stabilisation à chaud de 10 minutes qui remplacerait l'option entre 5 ou 20 minutes. La discussion au sein du groupe avait permis de rétrécir la fourchette à 10 et 20 minutes, les États-Unis étant favorables à la durée de 20 minutes étant donné que cette durée était celle prévue dans les procédures d'essai des États-Unis et qu'elle garantissait donc contre toute évolution rétrograde du point de vue de la rigueur des prescriptions. Un certain nombre de parties proposaient une période de 10 minutes pour remplacer l'option actuelle entre 5 et 20 minutes. La variante de 5 minutes a été jugée peu appropriée par de nombreuses parties comme étant trop courte et pouvant être à l'origine d'un taux inacceptable d'essais déclarés nuls.

3. Pour aider à trancher cette question et conformément au principe selon lequel le GRPE devrait prendre toute décision importante sur la base de données objectives lorsque cela est possible, les États-Unis d'Amérique ont proposé d'exécuter un programme d'essai afin d'éclaircir la question du niveau de rigueur des prescriptions en procédant à une comparaison des résultats d'émissions obtenus avec une période de 10 minutes et avec une période de 20 minutes. Trois organisations ou entreprises (Engine Manufacturers Association (EMA), Daimler AG, Detroit Diesel Corporation (DDC)) ont proposé de recueillir des données d'essai dans le cadre de ce programme. Une partie de ces données, déjà disponible, a été présentée par le Président et le Secrétaire du Groupe WHDC au GRPE à sa session de juin 2009; d'autres données disponibles ont été communiquées aux membres du groupe le 31 juillet 2009. Depuis cette date, les États-Unis ont procédé à l'analyse des données et à la formulation d'une approche interne en ce qui concerne la manière de procéder ultérieurement. Étant donné les dates de disponibilité des données provenant du programme d'essai et l'importance de cette question pour les autorités des États-Unis, il n'a pas été possible de trancher la question de l'option dans les délais qui auraient été nécessaires pour soumettre le texte nouveau au secrétariat du WP.29 en vue de son examen à la cent quarante-neuvième session du WP.29. Par conséquent, le RTM tel qu'il est actuellement rédigé contient encore l'option entre 5 et 20 minutes (c'est-à-dire que la variante de 10 minutes pour la période de stabilisation à chaud n'apparaît pas encore dans le RTM).

## **III. La position des États-Unis d'Amérique**

4. Les États-Unis d'Amérique sont d'accord pour supprimer les options concernant la période de stabilisation à chaud et le facteur de pondération pour le démarrage à froid conformément aux conclusions ressortant des discussions au sein du Groupe WHDC. Spécifiquement, les États-Unis d'Amérique sont favorables à une période de stabilisation à

chaud fixée à 10 minutes, combinée à un facteur de pondération pour le démarrage à froid de 14 %.

#### IV. Autres observations et considérations

5. Les États-Unis d'Amérique souhaitent remercier le Groupe WHDC et le GRPE pour l'important travail qu'ils ont accompli concernant le RTM, ainsi que l'assistance offerte par l'EMA, Daimler et DDC pour la collecte des données d'essai. Les États-Unis sont convaincus que les décisions prises par le GRPE devraient être fondées sur des données objectives et prises sur la base des meilleures informations scientifiques du moment.

6. Il a été signalé en outre qu'une procédure officielle législative devrait être menée aux États-Unis avant l'adoption du RTM WHDC. Au cours de cette procédure d'enquête législative, des données supplémentaires seront sans doute nécessaires pour donner une idée précise de la rigueur relative du RTM WHDC par rapport aux procédures d'essai en vigueur des États-Unis. Les résultats de ce processus ne peuvent pas encore être prévus. Les milieux de l'industrie sont prêts à apporter leur soutien dans cette tâche et à coopérer à nouveau le moment venu.

#### Observations particulières s'appliquant au document ECE/TRANS/WP.29/2009/121 (RTM WHDC)

7. Modifications proposées au paragraphe 7.6.3

##### 7.6.3 Période de stabilisation à chaud

Immédiatement après l'exécution de l'essai de démarrage à froid, le moteur doit être conditionné pour l'essai de démarrage à chaud par une période de stabilisation à chaud de  $10 \pm 1$  minutes. ~~est soumis à un arrêt à chaud, à savoir selon le cas:~~

- a) ~~un arrêt d'une durée de  $5 \pm 1$  minutes;~~
- b) ~~un arrêt d'une durée de  $20 \pm 1$  minutes.~~

~~Le choix de l'option appartiendra à la Partie contractante.~~

8. Modifications proposées au paragraphe 8.6.3

##### 8.6.3 Calcul des émissions spécifiques

[Le texte accompagnant l'équation 69 demeure inchangé.]

Pour l'essai WHTC, le résultat final doit être une moyenne pondérée des résultats de l'essai de démarrage à froid et de l'essai de démarrage à chaud calculée selon l'équation suivante: ~~calculée selon l'une ou l'autre des équations suivantes:~~

[Renommer l'équation actuelle «70a» en «70» et supprimer l'équation «70b»]

~~Les Parties contractantes décideront de la variante choisie.~~