



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRPE/36
3 septembre 1998

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction
des véhicules

Groupe de travail de la pollution
et de l'énergie

RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS DE LA POLLUTION ET DE L'ÉNERGIE
SUR SA TRENTE-SIXIÈME SESSION
(2-5 juin 1998)

PARTICIPATION

1. La Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie a tenu sa trente-sixième session du 2 au 5 juin (matin) 1998 ¹, sous la présidence de M. B. Gauvin (France). Ont participé à ses travaux des experts des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse. Des experts de la Commission européenne (CE) ont assisté à la session. Des représentants du Japon et de la République populaire de Chine y ont participé en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération automobile internationale (AIT/FIA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs

¹A la suite de la décision prise par le GRPE à sa trente-cinquième session (TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 52) deux réunions informelles distinctes, avec services d'interprétation, se sont tenues avant la trente-sixième session du GRPE proprement dit. Le calendrier de ces réunions a été modifié par la suite (TRANS/WP.29/GRPE/1998/13/Add.1).

d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation européenne des compagnies pétrolières pour la protection de l'environnement et de la santé (CONCAWE), Association européenne des gaz de pétrole liquéfié (AEGPL), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (ENGVA).

2. La réunion informelle sur les émissions de particules s'est tenue le 2 juin 1998 (matin seulement). En l'absence de M. M. Dunne (Royaume-Uni), elle a été présidée par M. T. Baines (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, États-Unis d'Amérique, Finlande, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, République populaire de Chine, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse; Commission européenne (CE); Organisation internationale de normalisation (ISO); Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA); Organisation européenne des compagnies pétrolières pour la protection de l'environnement et de la santé (CONCAWE). On trouvera ci-après un résumé des débats de cette réunion informelle (par. 39 à 44).

3. La quatrième réunion informelle du Groupe de travail du GRPE sur la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC) s'est tenue le 3 juin 1998, sous la présidence de M. C. Havenith (Pays-bas). Les experts des pays et organisations ci-après ont participé à ses travaux: Allemagne; Belgique; Danemark; États-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; Hongrie; Italie; Japon; Pays-bas; Pologne; République tchèque; République populaire de Chine; Roumanie; Royaume-Uni; Slovénie; Suède; Suisse; Commission européenne (CE); Organisation internationale de normalisation (ISO); Union internationale des transports routiers (IRU); Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA); Organisation européenne des compagnies pétrolières pour la protection de l'environnement et de la santé (CONCAWE). On trouvera ci-après un résumé des débats de cette réunion informelle (par. 4 à 12).

RÈGLEMENT N° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression (APC), des moteurs fonctionnant au gaz naturel (GN) et des moteurs au gaz de pétrole liquéfié (GPL)).

a) Mise au point d'un mode opératoire pour l'essai concernant les émissions

4. Le Président du groupe WHDC a informé le GRPE que les minutes de la troisième réunion du WHDC (Genève, 13 janvier 1998, voir TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 5 à 12) avaient été approuvées par le groupe WHDC et pouvaient être communiquées aux experts du GRPE qui en feraient la demande. Il a ensuite fait un rapport oral sur les résultats de la quatrième réunion (voir par. 3 ci-dessus).

5. Il a confirmé qu'après la présentation d'un document de travail, établi conjointement par les experts du TNO (Pays-bas) et du TÜV (Allemagne, ex FIGE) et intitulé "Development of a world-wide heavy-duty engine test cycle", le groupe WHDC avait décidé de considérer la méthode TNO/TÜV comme la base de travail de référence. Pour cet examen, il avait été tenu compte des variables des types de conduite et de leur mesure. Les principaux sujets de préoccupation et le budget du programme ont aussi été décrits.

Il avait été convenu qu'une étude complémentaire était nécessaire pour protéger le futur mode opératoire d'essai contre le risque d'interrompre ou d'abrégé le cycle.

6. Au cours de la réunion du WHDC, les experts du Japon avaient fait deux exposés décrivant l'expérience de la mise au point d'un cycle d'essai transitoire à partir des types de conduite et la création de cycles d'essai pour mesurer les émissions. Les experts du Japon ont accepté de prendre les directives TNO/TÜV comme point de départ afin de faciliter l'incorporation des données d'expérience théoriques et pratiques acquises dans leur pays.

7. Le Président du groupe WHDC a aussi indiqué que plusieurs pays dont le Japon et la Chine avaient proposé d'apporter leur contribution pour rassembler des données statistiques sur la conduite afin de définir un cycle d'essai véritablement représentatif. Il a également apprécié l'esprit de coopération des représentants des États-Unis d'Amérique bien que ceux-ci n'aient encore reçu aucun mandat officiel de leur gouvernement. L'OICA avait indiqué qu'elle s'engageait à collaborer avec le TNO et le TÜV pour vérifier la portée et la présentation des données statistiques à réunir.

8. Le groupe WHDC avait aussi reçu un rapport intérimaire du Président du sous-groupe des "activités de l'ISO", M. H.J Stein (OICA). Il avait donné des comptes rendus des réunions tenues jusqu'alors et confirmé l'existence d'une vaste coopération internationale pour les trois groupes de travail de l'ISO (TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 6). Il avait aussi donné un projet de budget pour le programme expérimental.

9. Le programme complet du WHDC devrait être évalué grâce à des essais pratiques qui devraient être terminés d'ici la fin de 1999. Le budget total prévu du WHDC de 360 000 écus devrait en principe être partagé entre les Gouvernements et l'OICA dont l'Assemblée générale devait encore donner son accord. Des essais comparatifs et des vérifications avaient été prévus pour la période 2000-2001.

10. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que, dans son pays, la mise au point d'un cycle d'essai pour véhicules utilitaires lourds ne figurait pas parmi les priorités car elle n'avait pas été demandée par l'industrie. Il se félicitait de l'occasion qui lui était donnée de participer au groupe WHDC en tant qu'observateur et a confirmé qu'il participerait activement au sous-groupe des Activités de l'ISO en ce qui concerne les mesures des émissions de particules.

11. Se référant au rapport de la dernière session (TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 13), l'expert du CONCAWE est revenu sur la question des qualités de carburant et des spécifications du carburant de référence. L'expert de la CE a confirmé qu'une proposition commune de l'industrie des moteurs et des carburant devrait être envisagée pour les futures qualités de carburant et que les carburants de référence devraient reproduire les qualités moyennes proposées sur le marché.

12. Le GRPE a pris note du rapport intérimaire du groupe WHDC et décidé que la cinquième réunion de ce groupe se tiendrait le 13 janvier 1999, le deuxième jour de la trente septième-session du GRPE (voir par. 47 ci-après).

b) Homologation des véhicules équipés de moteurs fonctionnant au GPL et au GN

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/1998/14; documents informels n^{os} 1, 2 et 3 selon l'annexe du présent rapport.

13. L'expert du ENGVA a présenté les documents informels n^{os} 1 et 2 à l'appui de la proposition d'adoption de limites HC autres que le méthane pour les moteurs fonctionnant au GN.

14. Se référant à la proposition ci-dessus du ENGVA, l'expert de la CE a informé le GRPE que pour les moteurs de véhicules utilitaires lourds au GN, la possibilité de mesurer les émissions de HC autres que le méthane était déjà contenue dans la proposition concernant EURO 3 (qui devrait entrer en vigueur en octobre 2000), bien que les émissions de méthane soient encore limitées et que les émissions totales des moteurs au GN soient comparables à celles des moteurs classiques.

15. Compte tenu de ces renseignements, la Réunion d'experts a décidé que le Règlement n^o 49 devrait être modifié conformément à la proposition d'amendement de la Directive de la CE (88/77/CEE). Il a été noté qu'une proposition correspondante EURO 3 visant à modifier le Règlement n^o 83 devrait être publiée vers le milieu de 1999 (voir aussi le paragraphe 32 ci-après).

16. La proposition (document informel n^o 3) tendant à rectifier une erreur dans le projet de rectificatif 2 du complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n^o 49 (TRANS/WP.29/1998/29) a été adoptée et la Réunion d'experts a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 afin qu'il l'examine à sa cent quinzième session.

Note du secrétariat: Un document informel (n^o 10) a été distribué au cours de la session du WP.29 et publié ultérieurement sous la cote TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1 (TRANS/WP.29/638, par. 68).

c) Carburants de référence

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/R.275/Rev.1; TRANS/WP.29/GRPE/1998/11; documents informels n^{os} 4 et 12 selon l'annexe du présent rapport.

17. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel n^o 4 dans lequel il est proposé de modifier le carburant GPL de référence A dans le document TRANS/WP.29/GRPE/R.275/Rev.1, notamment en ce qui concerne sa teneur en oléfines et son indice d'octane. Il a informé le GRPE que le carburant A proposé à l'origine avec une teneur supérieure en oléfines n'était pas communément distribué et ne pouvait être acheté qu'à un prix excessif.

18. Il a été noté que les carburants GPL de référence étaient spécifiés comme étant des mélanges de gaz purs alors que ceux qui étaient en vente dans le commerce avaient des tolérances relativement grandes à la sortie des raffineries. Afin de donner un complément d'information sur cette question, l'expert de l'AEGPL a accepté de communiquer pour examen à la prochaine session une étude sur les carburants GPL commercialisés en Europe.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté un document informel n° 12 complétant la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRPE/1998/11. La Réunion d'experts a admis en principe que la proposition allemande devrait être examinée à la fois du point de vue du Règlement n° 49 et des amendements à la Directive 88/77/CEE (EURO 3). L'expert de la CE a été invité à porter la question à l'attention de cet organisme et à proposer les modifications nécessaires pour conserver l'harmonie entre le Règlement et la Directive.

MODIFICATIONS DES RÈGLEMENTS DE LA CEE CONCERNANT LES VÉHICULES/MOTEURS
FONCTIONNANT AU GPL ET AU GN

a) Règlement n° 67 (Équipements spéciaux pour les gaz de pétrole liquéfié)

Documents: TRANS/WP.29/R.808; TRANS/WP.29/1998/31; documents informels n°s 5, 8, 9 et 16 selon l'annexe du présent rapport.

20. L'expert de l'Italie a présenté un document informel n° 5 contenant des dispositions sur la soupape de surpression (fusible) se déclenchant à une température donnée, destinée à éviter les explosions de réservoir en cas d'incendie (TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 22 et 23).

21. Au cours du débat qui a suivi, il est apparu qu'il faudrait davantage de temps pour examiner la proposition italienne susmentionnée. La Réunion d'experts a donc accepté la proposition de son président de suggérer au WP.29 de supprimer, à sa cent quinzième session, la proposition relative à la soupape de surpression (fusible) se déclenchant à une certaine pression (texte figurant entre crochets dans le document TRANS/WP.29/1998/31), et de s'engager à incorporer ce dispositif ultérieurement lorsqu'un accord serait obtenu.

22. L'expert de l'Italie a pris note de la proposition (par. 21 ci-dessus) mais il a fait enregistrer sa réserve à son sujet car elle nécessitait une consultation avec les autorités de son pays. Il a proposé l'organisation d'une réunion spéciale, à Rome, au cours de laquelle aurait lieu une démonstration du dispositif proposé en même temps que son existence serait justifiée et qu'une proposition serait élaborée sur la base du document informel n° 5. Note du secrétariat: Cette réunion spéciale a été organisée le 21 juillet 1998 à Rome et une proposition de compromis mise au point à cette occasion devrait être transmise au WP.29 pour examen à sa cent seizième session (et éventuellement à l'AC.1 pour adoption par mise aux voix à sa dixième session) sous la cote TRANS/WP.29/1998/63.

23. Les documents informels n°s 8 et 16 de la Grèce et de l'Italie contenant des rectificatifs aux documents TRANS/WP.29/R.808 et TRANS/WP.29/1998/31 ont été examinés et adoptés. La Réunion d'experts a aussi adopté, après examen, avec des modifications mineures, le document informel n° 9 présenté par l'OICA et proposant certaines modifications au document TRANS/WP.29/R.808. Le secrétariat a été prié de transmettre une version récapitulative de ces trois documents informels au WP.29 afin qu'il l'examine à sa cent quinzième session.

Note du secrétariat: Un document informel (n° 11) a été distribué pendant la session du WP.29 et publié ultérieurement sous la cote TRANS/WP.29/1998/31/Add.1 (TRANS/WP.29/638, par. 71).

PROPOSITION DE PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT LE SYSTÈME D'ADAPTATION AU GPL ET AU GNC

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/R.279; TRANS/WP.29/GRPE/1998/12; documents informels n^{os} 6 et 14 selon l'annexe du présent rapport.

24. Les documents informels n^{os} 6 et 14 ont été brièvement examinés et la Réunion d'experts a prié le secrétariat de les distribuer sous une cote officielle aux fins d'examen à la prochaine session.

25. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRPE/1998/12, l'expert de l'Allemagne a recommandé de reconsidérer les tolérances indiquées pour la cylindrée du moteur afin de définir une famille de moteurs (par. 2.4.1.1 f) iv)). L'expert des Pays-Bas a suggéré de supprimer les propositions relatives aux paragraphes 6.1.1.7.1 à 6.1.1.7.1.2 et 6.1.1.10 à 6.1.1.10.4. L'expert de l'Italie a accepté de vérifier les suggestions ci-dessus afin qu'elles soient examinées à la prochaine session (12-15 janvier 1999).

26. La Réunion d'experts a décidé de reprendre l'examen de la proposition de projet de règlement à sa prochaine session, en même temps que les modifications susmentionnées.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET D'ENVIRONNEMENT

a) Prescriptions techniques applicables aux véhicules après l'an 2000

Document: Document informel n° 15 selon l'annexe du présent rapport

27. L'expert de la CE a distribué le document informel contenant un rapport d'ensemble du Groupe de contact du Programme Auto-Oil II sur sa réunion du 18 mai 1998. Il a expliqué la portée, la structure et le calendrier de ce programme et a informé la Réunion d'experts des progrès déjà réalisés. Il a souligné que le rapport définitif était prévu pour avril 1999.

b) Réduction des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant

28. L'expert de la CE a rappelé les informations données aux précédentes sessions (TRANS/WP.29/GRPE/35, par. 42 et 43) et a dit qu'actuellement la valeur de 140 g/km pour les émissions de CO₂ était envisagée en tant que moyenne européenne à atteindre d'ici 2008 et représentait une réduction de 25 % des émissions de CO₂ par rapport au niveau de 1995.

29. L'expert de l'OICA a dit que l'attitude positive de l'industrie automobile concernant la réduction de la consommation de carburant et, par conséquent, des émissions de CO₂ était actuellement confirmée par des accords conclus à l'échelle nationale entre le gouvernement et les constructeurs. L'expert du CONCAWE a noté qu'il était important de réduire la teneur des carburants en soufre, en particulier pour les nouvelles techniques d'injection de carburant car cela se traduit par une réduction de la consommation.

ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PRESCRIPTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES
CONCERNANT LES ÉMISSIONS

Document: Document informel n° 13 selon l'annexe 1 du présent rapport.

30. Les renseignements donnés ont été les suivants:

Communauté européenne: La Directive 97/68/CE étendant le Règlement n° 96 de la CEE aux engins mobiles non routiers a été publiée (*Journal Officiel de la CE* n° L59, 27 février 1998). Les catégories de puissance nette sont conformes au Règlement n° 96 mais la limite maximale pour la première (A) est ajoutée ($130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$). Pour les homologations de type de la phase I, la date d'application du 30 juin 1998 est assortie de limites identiques à celles du Règlement n° 96. Les dates d'application des limites d'émissions réduites de la phase II sont échelonnées du 31 décembre 1999 (ou une nouvelle catégorie de puissance inférieure sera également touchée : $18 \text{ kW} \leq P \leq 37 \text{ kW}$) jusqu'en 2002. Les dates d'immatriculation et de mise sur le marché sont établies sur la base des dates de fabrication des moteurs. D'autres réductions des limites d'émission devraient être proposées par la Commission européenne d'ici la fin de 1999.

Pour les limites d'émission des voitures particulières (TRANS/WP.29/GRPE/35, annexe 6), la procédure de conciliation devrait bientôt être terminée et son résultat aura très certainement une incidence sur le Programme Auto-Oil II (2005 - EURO 4).

Grèce: Un projet de loi est à l'étude pour les contrôles obligatoires des véhicules à deux et trois roues, y compris les émissions.

Japon: Des règlements renforcés sur les émissions (à partir de l'an 2000 pour les nouveaux modèles produits dans le pays et de 2002 pour tous les véhicules, produits dans le pays et importés) comporteront des limites d'émission réduites (y compris par évaporation), des conditions de durabilité accrues et des systèmes d'autodiagnostic embarqués obligatoires; les valeurs cibles ont été définies pour le rendement des carburants des véhicules à moteur sur la base des catégories (voitures particulières à partir de l'an 2000, véhicules utilitaires légers à essence pour 2003) (document informel n° 13). Dans ce document figurent également des informations sur l'adhésion du Japon à l'Accord de 1958. Note du secrétariat: voir TRANS/WP.29/638, par. 81 et 82.

31. Se référant aux limites d'émission envisagées dans la CE, l'expert de l'ENGVA a fait remarquer que son organisation avait proposé depuis plus de deux ans déjà d'incorporer une catégorie de véhicules, perfectionnés du point de vue de l'environnement, qui atteigne des limites égales à 50 % de l'EURO 3. Il a ajouté que l'intention était de promouvoir les véhicules propres grâce à des encouragements fiscaux et que les véhicules au GN, au GPL et électriques devraient en principe remplir les conditions souhaitées. Il a toutefois noté qu'il y avait aussi au moins un moteur à essence qui remplissait également ces conditions.

QUESTIONS DIVERSES

a) Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/1998/14; TRANS/WP.29/1998/32; documents informels n°s 1 et 2 selon l'annexe du présent rapport.

32. Il a été pris note de la proposition et de la justification fournies par l'ENGVA pour faire adopter des limites autres que celles concernant le méthane pour les véhicules fonctionnant au GN (TRANS/WP.29/GRPE/1998/14 et documents informels n°s 1 et 2 - voir aussi au paragraphe 13 ci-dessus). L'expert de la CE a informé le GRPE qu'une proposition parallèle devrait être étudiée par la Communauté dans le cadre de la prochaine procédure d'amendement complète de la Directive 70/220/CEE qui est prévue au milieu de 1999. En ce qui concerne l'harmonisation nécessaire entre le Règlement n° 83 et la Directive, la Réunion d'experts a décidé en principe de modifier le Règlement lorsque les résultats de l'examen de cette proposition par la CE seraient connus.

33. En ce qui concerne la proposition de projet de série 04 d'amendements au Règlement n° 83 (TRANS/WP.29/1998/32), quelques rectifications d'ordre rédactionnel ont été indiquées au secrétariat par l'expert du Royaume-Uni afin qu'elles soient communiquées au WP.29 pour sa cent quinzième session. Note du secrétariat: Un document informel (n° 12) a été distribué au cours de la session du WP.29 et publié ultérieurement sous la cote TRANS/WP.29/1998/32/Add.1 (TRANS/WP.29/638, par. 72 et 73).

34. Se référant au complément 1 à la série 03 d'amendements (entré en vigueur le 14 mai 1998, document TRANS/WP.29/581 et Corr. 1), l'expert de l'OICA a fait connaître son intention de rédiger un amendement étendant l'application aux véhicules N1 < 2 800 kg, afin qu'il soit examiné à la prochaine session.

b) Proposition de projet de règlement concernant les équipements spéciaux des véhicules automobiles fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC)

Documents: TRANS/WP.29/1998/33; document informel n° 17 selon l'annexe du présent rapport.

35. Le secrétariat a informé le GRPE que le document contenant le projet de règlement (TRANS/WP.29/1998/33) n'avait pas encore été publié, les traductions en français et en russe n'étant pas encore terminées.

36. Il a été pris note des modifications d'ordre rédactionnel proposées dans le document informel n° 17. L'expert de l'OICA a en outre appelé l'attention du GRPE sur le paragraphe 6.3.1.4 du projet de règlement d'après lequel d'autres solutions techniques pourraient être utilisées à la place du limiteur de débit. À son avis, ce paragraphe devrait donc spécifier la fonction du dispositif plutôt que sa fabrication. Il a aussi indiqué qu'il croyait se souvenir, au sujet du paragraphe 17.4.3, qu'il avait été convenu de remplacer la valeur de 250 mm par 200 mm; ceci a été confirmé par l'expert de la France. Prévoyant l'adoption du projet de règlement par la WP.29 et un vote dans le même sens de l'AC.1 à sa dixième session (novembre 1998), la Réunion d'experts

a décidé de reprendre l'examen des rectificatifs à ce projet de règlement lors de sa trente-septième session.

Note du secrétariat: suite à l'invitation faite par le WP.29 à sa cent quinzième session (TRANS/WP.29/638, par. 77), des propositions d'amendement et de rectificatifs au document TRANS/WP.29/1998/33 portant d'avantage sur le fond ont été communiquées par les experts de la Finlande et de la Grèce et publiées sous les cotes TRANS/WP.29/1998/64 et TRANS/WP.29/1998/68, aux fins d'examen par la WP.29 à sa cent seizième session (novembre 1998).

37. L'expert du Royaume-Uni a informé le GRPE qu'il y avait, dans la Communauté européenne, une nécessité politique d'adopter une homologation de type des véhicules fonctionnant au GN, bien que l'élaboration d'une nouvelle Directive, parallèle au projet de règlement proposé, soit très probablement une procédure qui prendra du temps. Il a ajouté qu'actuellement, seuls les pays agissant à titre individuel pouvaient homologuer les véhicules fonctionnant au GN.

c) Convertisseurs catalytiques de remplacement pour les véhicules équipés d'un système d'autodiagnostic

38. L'examen de cette question a été reporté à la trente-septième session.

d) Émissions de particules

Documents: Documents informels n^{os} 10 et 11 selon l'annexe du présent rapport.

39. Le Président de la réunion informelle sur les émissions de particules (voir par. 2 ci-dessus) a informé le GRPE que, bien qu'il n'y ait pas eu de présentation officielle ni de documents de travail prévus à l'origine pour cette réunion informelle (TRANS/WP.29/GRPE, par. 51), l'échange de vues a porté sur les questions qui avaient été proposées et il a contribué à faire la lumière sur certains points préoccupants. D'après lui, les études se poursuivaient, dans les domaines technique et médical, pour définir les méthodes qui permettraient de mesurer les particules et de les régulariser; à ce stade, il fallait réunir des données avant de prendre une décision quelconque.

40. Afin de soutenir cette progression, un site Internet avait été créé par la US Environmental Protection Agency, pour faciliter l'échange d'informations. Son adresse et des exemples de données disponibles ont été distribués (document informel n° 10). L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que 15 liens avaient déjà été fournis sur ce site afin de développer l'information. Plusieurs experts participant au débat ont accepté de fournir pour ce site les liens avec d'autres sites contenant les résultats de leurs travaux ainsi que des informations supplémentaires pertinentes.

41. L'expert du CONCAWE a appelé l'attention sur un rapport publié récemment par cette organisme sur les particules. Il a rappelé que les émissions de trois voitures fonctionnant au gazole et trois voitures fonctionnant à l'essence avaient été mesurées à quatre emplacements différents. La réduction des données avait montré qu'à vitesse élevée, le moteur à allumage commandé émettait un nombre total de particules comparable au système d'allumage par

compression et que l'incidence globale des carburants était relativement faible. Il a accepté de fournir le lien avec le site Internet du CONCAWE et au moins quelques exemplaires de ce rapport par l'intermédiaire du secrétariat.

42. L'expert de la Suisse a présenté le document informel n° 11, et suggéré de donner pour mandat au groupe de travail de l'ISO/TC22/SC5/WG7 "Préconditionnement des véhicules pour les contrôles d'entretien et de maintenance (diesel)" de mettre au point une nouvelle méthode de mesure des particules en enregistrant le nombre et la taille des particules émises. Afin d'illustrer cette proposition, il a présenté plusieurs diapositives sur les études faites à l'Institut fédéral d'essai des matériaux (EMPA). Prenant acte de la proposition de la Suisse, les experts de la Suède et des États-Unis d'Amérique ont informé le GRPE que, dans leur pays, des méthodes de mesure de particules étaient également à l'étude. Il a en outre été rappelé que le Programme Auto-Oil II et le programme WHDC comportaient également des études sur les particules. Les experts ont donc jugé prématuré de participer à la réunion informelle pour se concentrer sur une seule méthode possible.

43. Afin de laisser une possibilité d'échange de vues supplémentaire, l'expert de l'Italie a proposé d'organiser un séminaire à Naples avec la participation d'experts de l'industrie, de la protection de l'environnement et, très probablement aussi, de la recherche médicale. Cette initiative de l'Italie a été appuyée par plusieurs experts et un comité directeur composé des experts de la Communauté européenne, de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique, de l'Italie, du Royaume-Uni, de la Suède, de l'OICA et du CONCAWE a été chargé d'organiser un séminaire vers le milieu de 1999.

44. La Réunion d'experts a décidé que le débat informel sur les émissions de particules devrait être repris à la trente-septième session dans l'attente que certaines informations puissent être données par le Comité directeur du séminaire.

e) Règlement n° 96 (Émissions des tracteurs agricoles et forestiers)

Document: Document informel n° 7 selon l'annexe du présent rapport

45. L'expert de la République tchèque a présenté la proposition et a informé le GRPE qu'après un échange de vues préliminaire, seule la deuxième partie de la proposition (amendement à la rubrique 2 de l'annexe 2) devrait être examinée.

46. Le secrétariat a été prié de distribuer cette partie du document sous une cote officielle aux fins d'examen à la prochaine session. Les experts de la CE et d'EUROMOT ont décidé de vérifier si la proposition n'entraînerait pas une dérive par rapport à l'harmonisation actuelle entre le Règlement n° 96 et la Directive 97/68/CE.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

47. Pour la trente-septième session prévue à Genève du mardi 12 janvier (14 h 30) au vendredi 15 janvier (12 h 30) 1999, la Réunion d'experts a décidé de conserver le système des deux réunions informelles distinctes incorporées à l'ordre du jour et bénéficiant de services d'interprétation:

a) Réunion informelle sur les émissions de particules

Elle se tiendra à Genève le mardi 12 janvier 1999 (de 14 h 30 à 17 h 30) et le débat sera axé sur:

1. L'échange d'informations dans le domaine des émissions de particules
2. La préparation du séminaire (voir par. 42 et 43 ci-dessus).

b) Réunion informelle du groupe de travail sur la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC)

Elle se tiendra à Genève, le mercredi 13 janvier 1999 (de 9 h 30 à 17 h 30). L'ordre du jour de la réunion sera établi et distribué aux membres du WHDC avant la réunion.

c) Trente-septième session du GRPE proprement dit

Elle se tiendra à Genève du jeudi 14 janvier (9 h 30) au vendredi 15 janvier (12 h 30) 1999². L'ordre du jour suivant a été approuvé:

1. Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression)
 - 1.1 Mise au point d'une méthode d'essai pour le contrôle des émissions
 - 1.2 Homologation des véhicules équipés de moteurs au GPL et au GN
 - 1.3 Carburants de référence
2. Règlements de la CEE concernant les véhicules/moteurs fonctionnant au GPL et au GN
 - 2.1 Règlement n° 67 (Équipements spéciaux pour les gaz de pétrole liquéfiés)
 - 2.2 Projet de Règlement concernant l'équipement spécifique des véhicules automobiles alimentés au gaz naturel comprimé (GNC)
 - 2.3 Proposition relative à un projet de Règlement concernant l'installation d'équipements GPL et GNC sur les véhicules réaménagés
3. Perspectives en matière de transport et d'environnement
 - 3.1 Prescriptions techniques applicables aux véhicules après l'an 2000

²Dans un souci d'économie, tous les documents officiels expédiés par courrier ne seront plus distribués en salle. Les délégués sont priés de bien vouloir se rendre à la réunion munis de leur exemplaire des documents.

- 3.2 Réduction des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant
 - 4. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales concernant les émissions ³
 - 5. Questions diverses
 - 5.1 Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁)
 - 5.2 Règlement n° 96 (Émissions des tracteurs agricoles et forestiers)
 - 5.3 Convertisseurs catalytiques de remplacement pour les véhicules équipés d'un système d'autodiagnostic
 - 5.4 Émissions de particules
-

³Les délégations sont invitées à présenter de brefs exposés sur l'état actuel de leurs prescriptions nationales et, au besoin, de compléter ces données oralement.

Annexe

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	ENGVA	1.2. 6.1	A	Natural gas vehicles and their impact on global warming
2.	ENGVA	1.2. 6.1.	A	A case for the development of a non-methane hydrocarbon standard
3.	Pays-Bas	1.2.	A	Draft Corrigendum 2 to Supplement 1 to the 02 series of amendments to Regulation No. 49
4.	Pays-Bas	1.3.	A	Proposal for the LPG reference fuels in Regulation No. 49
5.	Italie	2.	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/1998/31
6.	Pologne	3.	A	Comments to proposal for a draft Regulation on LPG and CNG retrofit systems (Documents TRANS/WP.29/GRPE/R.279 and TRANS/WP.29/GRPE/1998/12)
7.	République tchèque	6.5.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 96
8.	Grèce	2.	A	Additional remarks on docs. TRANS/WP.29/R.808 and TRANS/WP.29/1998/31 and Informal document No. 5 of Italy
9.	OICA	2.	A	OICA proposed additional amendments to "Proposal for draft Supplement 2 to Regulation No. 67" (TRANS/WP.29/1998/31)
10.	États-Unis d'Amérique	6.4.	A	Collection of papers: (1) EPA Resource Information - Office Of Mobile Sources On The World Wide Web http://www.epa.gov/OMSWWW/ (2) Tier 2 Study (Light duty vehicle emissions for 2004 model year); (3) Automakers Petition EPA for Sulphur Limits in Gasoline (EPA Press Release, 19 March 1998 plus an EPA staff paper); (4) Diesel Exhaust: A Critical Analysis of Emissions, Exposure and Health Effects (Summary of a Health Effects Institute Special report, October 1997)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
11.	Suisse	6.4.	A	Swiss proposal concerning the measurement method of diesel particles
12.	Allemagne	1.3.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 49
13.	Japon	5.	A	Movements in Japan concerning motor vehicle exhaust emission reduction and fuel efficiency
14.	Italie	3.	A	Proposal of amendments to document No. TRANS/WP.29/GRPE/R.279
15.	Commission européenne	5.	A	Auto-Oil II Programme - Contact Group Meeting, 18 May 1998: Overview Report
16.	Italie	2.	A	Proposal of redactional amendments to document No. TRANS/WP.29/1998/31
17.	Italie	6.2.	A	Proposal of redactional amendments to document No. TRANS/WP.29/1998/33
