



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRPE/38  
2 juillet 1999

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 (GRPE)

RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS DE LA POLLUTION ET DE L'ÉNERGIE  
SUR SA TRENTE-HUITIÈME SESSION  
(25-28 mai 1999)

PARTICIPATION

1. La Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie a tenu sa trente-huitième session du 25 mai (après-midi) au 28 mai (matin) 1999 <sup>1</sup>, sous la présidence de M. B. Gauvin (France). Ont participé à ses travaux des experts des pays suivants : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse. Des experts de la Commission européenne (CE) ont assisté à la session. Des représentants du Japon 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), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association

---

<sup>1</sup>À la suite de la décision prise par le GRPE à sa trente-septième session (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 73), deux réunions informelles distinctes, avec services d'interprétation, se sont tenues avant la trente-huitième session du GRPE proprement dit.

internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (ENGVA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA).

2. La réunion informelle sur les émissions de particules s'est tenue le 25 mai 1999 (après-midi seulement) sous la présidence de M. Dunne (Royaume-Uni) et de M. T. Baines (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ses travaux : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Communauté européenne (CE), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC). On trouvera ci-après un résumé des débats de cette réunion informelle (par. 52 à 55).

3. La septième 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 26 mai 1999, sous la présidence de M. C. Havenith (Pays-Bas). Les experts des pays et organisations ci-après ont participé à ses travaux : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Communauté européenne (CE), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC). On trouvera ci-après un résumé des débats de cette réunion informelle (par. 4 à 13).

RÈGLEMENT No 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 sixième réunion du WHDC (Tokyo, 15 avril 1999, voir TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 7) avaient été approuvées par le groupe WHDC. Il a ensuite fait un rapport oral sur les résultats de la septième réunion du WHDC tenue le 26 mai 1999.

5. Le Président du groupe WHDC a remercié le Ministère japonais des transports (MOT) et le Japan Automobile Research Institute (JARI) pour leur collaboration fructueuse et leur hospitalité pendant la réunion de Tokyo (voir par. 4 ci-dessus). Il a informé le GRPE que le JARI avait présenté un rapport intérimaire intitulé "Development of Representative Driving Cycles for World-Wide Heavy-Duty Engine Test Cycle" qui permettrait aux experts de comparer les résultats à ceux obtenus grâce aux recherches effectuées par le TNO et le TÜV (voir par. 6 ci-après).

6. Il a indiqué qu'un rapport intérimaire intitulé "Development of World-Wide Heavy-Duty Engine Test Cycle" avait été présenté par les experts du TNO (Pays-Bas) et du TÜV (Allemagne). Il a fait observer en particulier

que le rassemblement de données sur la conduite de véhicules en service et d'informations statistiques sur les poids lourds n'était pas encore terminé. Il a informé le GRPE qu'aucune décision définitive n'avait encore été prise sur le choix du cycle (mode, condition transitoire ou régime stabilisé ou les deux) et qu'un programme de validation serait nécessaire en tant qu'étape ultérieure des activités du WHDC.

7. Le Président du WHDC a noté que le groupe s'attachait particulièrement à protéger la future méthode d'essai contre le risque d'interruption du cycle. À ce propos, il a examiné le document intitulé "Cycle-by Pass Prevention Approach" qui avait été présenté par l'expert de l'OICA, en tant que base satisfaisante pour l'étude ultérieure de cette question. Il a aussi invité les experts de l'OICA qui avaient des données d'expérience sur la détection des interruptions de cycle à collaborer avec le WHDC.

8. Rappelant l'accord politique conclu en décembre 1998 dans le cadre du Conseil de l'UE sur un projet de proposition relatif à une Directive du Parlement européen et du Conseil sur les émissions des poids lourds, modifiant la Directive 88/77/CEE, le Président du WHDC a confirmé que celui-ci devrait examiner dans ses travaux futurs des thèmes concernant les systèmes de diagnostic embarqués, la durabilité et les systèmes d'épuration aval et que le groupe devrait aussi s'efforcer d'obtenir certains avantages sur les plans environnemental et économique.

9. La proposition faite par l'expert des États-Unis d'Amérique d'organiser à l'automne, dans son pays, un atelier sur le WHDC a été accueillie avec satisfaction par les membres du groupe.

10. Le Président du groupe WHDC a conclu son introduction en disant que le groupe avait obtenu des résultats positifs et que des efforts étaient encore nécessaires pour terminer le projet dans les délais prévus. Il a ajouté qu'une note d'information du WHDC serait communiquée aux experts vers la mi-juin 1999.

11. Le groupe WHDC avait aussi reçu le rapport intérimaire du Président du sous-groupe des "activités de l'ISO", M. H.J. Stein (OICA). Pour les deux groupes de travail de l'ISO (ISO TC 22/SC5/WG2 sur la mesure des émissions de gaz d'échappement et ISO TC 22/SC5/WG9 sur le concept de famille de moteurs), il avait fourni des résumés des réunions tenues jusqu'alors et confirmé l'existence d'une large coopération internationale. Il a expliqué que, dans le cadre du WG2, la première étude en corrélation avait été entreprise par l'EMPA (Suisse) et que les premiers résultats concernant l'étude des paramètres avaient déjà été communiqués. Il a été convenu qu'en dehors des cycles européens ESC et ETC, l'exercice de corrélation tiendrait compte du cycle en mode transitoire des États-Unis (FTP) et du cycle japonais à 13 modes (JAP) et qu'il serait aussi effectué avec des moteurs équipés de filtres à particules. Le WHDC a en outre été informé de ce qu'une étude en corrélation serait entreprise par l'EPA (États-Unis d'Amérique) et que les cycles ESC et ETC seraient aussi expérimentés afin d'assurer une meilleure comparaison des résultats d'essai des différents programmes de travail. En ce qui concerne le WG9, l'expert de l'OICA a dit qu'un nouveau projet de travail avait été défini et qu'il devrait être présenté au TC 22/SC5, pour approbation, en juin 1999.

12. L'expert des États-Unis d'Amérique a confirmé la participation active de son pays au sous-groupe des Activités de l'ISO tout en reconnaissant la chance qui lui était donnée de continuer à participer au WHDC et au sous-groupe des éléments fondamentaux en qualité d'observateur. Il a ajouté qu'à son avis les techniques de mesure des émissions de particules devraient être révisées et a exprimé l'intention de faire rapport sur les progrès éventuels dans ce domaine à la prochaine session.

13. Le GRPE a pris note du rapport intérimaire du groupe WHDC et a décidé que la prochaine réunion de ce groupe se tiendrait le 12 janvier 2000, le deuxième jour de la trente-neuvième session du GRPE (voir par. 72 ci-après).

b) Harmonisation du Règlement No 49 avec le projet de Directive CE correspondant

14. L'expert de la Commission européenne a informé le GRPE que, le 24 avril 1999, le Conseil de l'UE avait adopté sa position commune sur la proposition visant à modifier la Directive 88/77/CEE, qui avait été présentée au Conseil et au Parlement européen, avec quelques amendements, par la Commission européenne (voir le Journal officiel de la CE, No C 43, du 17 février 1999).

15. Il a ajouté que la proposition initiale avait été modifiée par la Commission afin d'y incorporer des limites d'émission applicables à une classe de véhicules décrite comme "portant moins atteinte à l'environnement" (EEV), en tant que valeurs prises comme objectifs pour les émissions autorisées. Il a aussi informé le GRPE que le moteur homologué EEV serait identifié par une étiquette et que la proposition modifiée contiendrait des prescriptions concernant les carburants de remplacement (éthanol), en plus de celles concernant le GPL et le GNC (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 18 à 20).

16. En ce qui concerne la limite d'émissions applicable à partir d'octobre 2005, l'expert de la Commission européenne a informé le GRPE que le Conseil de l'UE s'était prononcé pour une phase obligatoire qui fixe des limites strictes concernant les particules (0,02 g/kWh) pour les moteurs éprouvés avec le cycle ESC et 0,03 g/kWh pour les moteurs éprouvés avec le cycle ETC. À partir de 2008, les limites de NO<sub>x</sub> devront être ramenées à 2 g/kWh.

17. En conclusion de son exposé, l'expert de la Commission européenne a estimé que le Parlement européen pourrait terminer l'examen en deuxième lecture de la proposition d'ici la fin de septembre 1999 et que des valeurs limites plus strictes pour les particules et les NO<sub>x</sub> pourraient être exigées par le Parlement européen. Dans ce cas, une conciliation entre le Conseil et le Parlement européen serait peut-être nécessaire.

18. Compte tenu de ces renseignements, le GRPE a décidé que le Règlement No 49 devrait être modifié dans le sens de la proposition d'amendement de la Directive de la CE (88/77/CEE) dès que celle-ci aurait été approuvée.

RÈGLEMENT No 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1)

Document : Document informel No 11 selon l'annexe 1 du présent rapport

19. L'expert de la France a fait un bref exposé sur la proposition concernant le projet de série 05 d'amendements au Règlement No 83 (document informel No 11) qui visait à harmoniser ses prescriptions avec celles contenues dans la Directive correspondante de la CE (98/69/CE).

20. Il a indiqué que cette proposition avait été rédigée en tant que texte récapitulatif comprenant des prescriptions applicables à partir de 2000 (EURO 3) et de 2005 (EURO 4) et que des dispositions transitoires y avaient été incorporées.

21. Le Président du GRPE a remercié l'expert de la France d'avoir rédigé cette proposition et a invité les experts à communiquer le plus tôt possible à celui de la France les commentaires éventuels qu'ils pourraient avoir à formuler afin que le projet de proposition puisse être présenté à la prochaine session du GRPE.

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

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

Document : TRANS/WP.29/GRPE/1999/9

22. Le secrétariat a informé le GRPE qu'à la cent dix-septième session du WP.29 la proposition relative à un projet de règlement n'avait pas pu être mise aux voix dans le cadre de l'AC.1, le représentant de la CE n'ayant pas encore reçu l'autorisation de voter (TRANS/WP.29/663, par. 7 et 88). Le Président a exprimé le souhait que la CE soit prête à voter à la prochaine session de l'AC.1, en juin 1999.

23. Le GRPE a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session à condition que le projet de règlement soit adopté par l'AC.1 à sa session de juin 1999. L'examen du document TRANS/WP.29/GRPE/1999/9 a donc été reporté.

- b) Proposition de projet de règlement concernant les systèmes d'adaptation au GPL et au GNC

Document : TRANS/WP.29/GRPE/1999/11

24. L'expert de l'Italie a présenté sa proposition et confirmé qu'elle avait été révisée à la suite des suggestions reçues lors de la précédente session du GRPE (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 29 à 33). Il a ajouté que la définition d'une "famille de moteurs" avait été harmonisée avec celle de la Directive correspondante de la CE de sorte que les homologations de type des systèmes d'adaptation au GPL et au GNC pourraient être accordées.

25. L'expert de la France a formulé une réserve à propos de cette proposition, car il considérerait qu'elle devrait être complétée par des prescriptions supplémentaires qui garantiraient qu'un véhicule post-équipé

resterait conforme au prototype homologué pour le type en ce qui concerne notamment les prescriptions applicables à la puissance, aux émissions, à la consommation de carburant et au système d'autodiagnostic. Il a ajouté en outre qu'avec une définition aussi large de la "famille" il serait difficile de définir certains paramètres techniques qui sont nécessaires dans son pays pour des raisons fiscales.

26. Les experts du Royaume-Uni et de l'Allemagne partageaient la position de celui de la France et ont dit qu'à leur avis certains essais seraient nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules post-équipés aux limites d'émissions prévues dans les dispositions sur la conformité de la production, avant d'adopter la proposition.

27. Les experts des Pays-Bas et de la Pologne ont appuyé la proposition de l'Italie et noté qu'une grande majorité de véhicules fonctionnant au GPL ou au GNC sont des véhicules post-équipés qui ne devraient faire l'objet d'aucune discrimination par rapport à ceux équipés d'origine pour rouler au GPL ou au GNC. Les experts de l'AEGPL et de l'ENGVA partageaient cette position et ont rappelé que la proposition avait été longuement examinée et qu'elle devait être adoptée dans les meilleurs délais.

28. L'expert de l'Italie a rappelé que l'expérience avait prouvé que des véhicules post-équipés au GPL et au GNC avaient des émissions réduites par rapport à celles produites par le même type de véhicule fonctionnant à l'essence ou au gazole et qu'à son avis la fonction du système d'autodiagnostic (qui serait exigé pour les véhicules au GPL et au GNC à partir de 2003) ne serait pas modifiée par l'installation d'un système monté ultérieurement. Il a fait observer qu'il fallait encourager la commercialisation des véhicules post-équipés car ils représentaient plus de 95 % du parc total de véhicules fonctionnant au GPL ou au GNC et rendaient donc possible la mise en place d'un réseau de stations-service qui devrait aussi servir aux véhicules futurs construits d'origine pour fonctionner au GPL ou au GNC. Il a aussi déploré que sa proposition ne puisse pas être adoptée bien qu'un accord technique de base ait été conclu lors de la précédente session du GRPE. Il a toutefois exprimé l'intention de présenter un nouveau document à la prochaine session qui tiendrait également compte de certaines remarques d'ordre rédactionnel formulées par l'expert de la Pologne.

29. Le Président du GRPE a relevé l'importance de cette question du point de vue de la sécurité et des émissions gazeuses et dit qu'il faudrait rechercher un consensus au sein du GRPE. Il a donc invité les experts qui avaient soulevé des objections à collaborer avec ceux de l'Italie, de l'AEGPL et de l'ENGVA pour trouver un accord au plus tôt.

30. Le GRPE a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa prochaine session.

c) Règlement No 67 (Équipements spéciaux pour les gaz de pétrole liquéfiés)

Documents : Documents informels Nos 8 et 9 selon l'annexe 1 du présent rapport

31. La proposition relative à des rectifications d'ordre rédactionnel concernant le Règlement No 67, présentée par les experts de la France (document informel No 8), de l'Italie (document informel No 12) et de l'AEGPL (reçu pendant la session), a été adoptée par le GRPE (voir annexe 2).

Le secrétariat a été prié de publier un document officiel qui serait présenté au Groupe de travail et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen à leur treizième session (novembre 1999) en tant que rectificatif au Règlement.

32. Le GRPE a aussi approuvé la proposition de l'expert des Pays-Bas de remplacer le titre "Complément 2 à la série 00 d'amendements" par "Série 01 d'amendements". À ce propos, le Président a suggéré de présenter une proposition de rectificatif au Règlement No 67 au Groupe de travail et au Comité d'administration AC.1, aux fins d'examen par ce dernier à sa douzième session (juin 1999). Il a aussi invité l'expert de l'Italie, qui avait dit que des dispositions transitoires seraient à son avis nécessaires, à les présenter au WP.29.

33. L'expert de la France a informé le GRPE que, dans son pays, l'explosion d'un véhicule fonctionnant au GPL, à la suite d'un incendie, avait gravement blessé plusieurs pompiers qui n'avaient pas été informés de la présence de GPL et que cela avait suscité des préoccupations quant à la sécurité de l'équipement GPL. À ce sujet, il a ajouté que certains essais avaient été effectués sur des réservoirs munis de plusieurs dispositifs de sécurité afin d'en évaluer le comportement dans un incendie. Il a conclu en disant qu'il présenterait un complément d'information à la prochaine session et a suggéré que le GRPE demande l'avis des personnes intéressées par la sécurité (par exemple les pompiers) avant de prendre d'autres décisions.

34. L'expert de l'AEGPL a confirmé que 40 essais avaient été effectués en France (voir par. 33 ci-dessus) et que les résultats avaient montré la nécessité d'installer une soupape de décompression à déclenchement thermique pour éviter les explosions de réservoirs en cas d'incendie. Elle a rappelé au GRPE que l'utilisation de ce dispositif avait été proposée par l'expert de l'Italie, à la suite du résultat des essais d'incendie effectués dans son pays en 1998 (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 23) et incorporée au Règlement No 67. Elle a aussi exprimé son intention de présenter une autre proposition lors de la prochaine session du GRPE, élaborée sur la base des résultats des travaux effectués dans le cadre du CEN TC 286.

RÈGLEMENT No 103 (Convertisseurs catalytiques de remplacement)

Document : TRANS/WP.29/GRPE/1999/10

35. L'expert de la Pologne a rappelé sa proposition de modification du Règlement No 103 et a expliqué qu'à la place de la mesure de la contrepression, spécifiée dans le Règlement No 59, la vérification des performances des véhicules pourrait être effectuée en mesurant la puissance maximale absorbée sur un banc dynamométrique. Dans un tel essai, la valeur déterminée dans des conditions atmosphériques de référence avec le convertisseur catalytique de remplacement ne devait pas être inférieure de plus de 3 % à celle déterminée avec le convertisseur catalytique d'origine. Il a ajouté que cette proposition éviterait une longue préparation du véhicule pour mesurer la contrepression et serait utile pour les véhicules qui ne répondaient pas aux prescriptions concernant le point de mesure définies dans le Règlement No 59, annexe 4.

36. L'expert de la France a appuyé la proposition mais a suggéré d'adopter une valeur de 5 % au lieu de 3 % (voir par. 35 ci-dessus).

37. Le GRPE a adopté la proposition avec l'amendement proposé par l'expert de la France et a prié le secrétariat de publier un document officiel qui serait présenté au Groupe de travail et au Comité d'administration AC.1, aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999), en tant que Complément 1 au Règlement.

#### PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET D'ENVIRONNEMENT

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

38. L'expert de la Commission européenne a rappelé brièvement que, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, de nouvelles limites d'émissions et de nouvelles prescriptions techniques avaient été fixées pour les années 2000 et 2005 par la Directive 98/69/CE publiée dans le Journal officiel de la CE, No L 350, du 28 décembre 1998 (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 34 à 41). Il a ajouté que, dans le cadre du programme Auto-Oil II, la Commission étudierait certaines questions techniques et formulerait des propositions précises, d'ici la fin de 1999, au sujet de l'extension aux véhicules des classes II et III de l'essai de départ à froid et du système d'autodiagnostic aux véhicules auxquels ces prescriptions ne s'appliquent pas encore. Il a aussi ajouté que l'on s'efforcerait d'améliorer l'essai d'aptitude à la circulation, l'essai de durabilité ainsi que les normes de qualité des carburants.

39. En ce qui concerne les poids lourds, l'expert de la Commission européenne a informé le GRPE qu'une proposition relative à l'adoption de prescriptions applicables au système d'autodiagnostic et de la durabilité serait présentée à la fin de 1999, sur la base des résultats du programme Auto-Oil II et en tenant compte de l'état d'avancement des débats sur un cycle d'essai harmonisé à l'échelle mondiale.

40. L'expert de la Commission européenne a aussi fait un exposé sur l'état des activités du programme Auto-Oil II. Il a indiqué que ses objectifs principaux étaient d'évaluer la qualité de l'air dans l'avenir, de définir un cadre cohérent s'inscrivant dans différentes options politiques, de réduire les émissions et de fournir une base pour les données et les instruments de modélisation en vue de la transition vers des études à plus long terme sur la qualité de l'air qui engloberaient toutes les sources d'émissions.

41. Le GRPE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

Document : Document informel No 5 selon l'annexe 1 du présent rapport

42. L'expert de l'OICA a présenté un rapport intitulé "Reduction of Carbon Dioxide Emissions and Fuel Consumption" qui avait été communiqué par la Conférence européenne des ministères des transports (CEMT) au Conseil des ministres en vue de son adoption lors de la réunion de Varsovie.

43. Il a expliqué que ce document avait pour objet de demander aux ministres d'accepter de continuer à surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves conformément à la Déclaration signée conjointement avec l'industrie automobile

(1995) et de faire rapport en l'an 2000, et si nécessaire en 2001, sur un certain nombre de questions d'ordre général suscitées par la surveillance des voitures neuves et sur des questions liées aux émissions des véhicules en circulation. Il a aussi appelé l'attention du GRPE sur les tendances récentes d'où il ressortait que la consommation moyenne de carburant des voitures neuves dans les 15 pays européens avait été ramenée de 187 g/km en 1995 à 183 g/km en 1997 et que l'accord conclu récemment entre la Commission européenne et l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) permettrait d'obtenir de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour toutes les catégories de voitures vendues dans l'Union européenne (voir par. 44 ci-après).

44. L'expert de la CE a confirmé qu'un accord sur l'abaissement à 140 g/km de la valeur moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2008, soit une réduction de 25 % des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au niveau de 1995, avait été conclu entre la CEE et l'ACEA et qu'un abaissement ultérieur à 120 g/km devrait être atteint d'ici 2012 (voir la Recommandation de la Commission du 5 février 1999 sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, publiée au Journal officiel de la CE, No L 40, du 13 février 1999). Il a noté qu'une négociation entre l'UE et le Japon était en cours, afin d'atteindre les mêmes valeurs cibles.

45. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que, dans son pays, les véhicules de grosse cylindrée (camions, camionnettes, etc.) seraient particulièrement touchés par la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il a aussi mentionné le programme intitulé Corporate Average Fuel Economy (CAFE) qui définissait des valeurs prescrites par la loi pour les économies de carburant et servait à déterminer si les constructeurs respectaient les normes en la matière. Il a exprimé l'intention de présenter un complément d'informations à ce sujet lors de la prochaine session du GRPE.

46. Rappelant l'exposé présenté lors de la précédente session (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 45) sur les mesures prises dans son pays pour améliorer le rendement énergétique des automobiles, l'expert du Japon a indiqué que certaines des valeurs cibles proposées avaient été révisées.

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

Documents : Documents informels Nos 6 et 7 selon l'annexe 1 du présent rapport

47. L'expert de la Commission européenne a donné quelques informations mises à jour sur son exposé de la précédente session du GRPE (TRANS/WP.29/GRPE/37, par. 46), notamment les émissions des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, l'accord politique conclu dans le cadre du Conseil sur le projet de Directive applicable aux poids lourds et à la qualité des carburants.

48. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait un exposé sur les mesures prises dans son pays pour réduire les émissions (document informel No 6). Il a indiqué que l'Environmental Protection Agency (EPA) proposait un programme destiné à réduire considérablement les émissions des voitures et des camionnettes y compris les véhicules de loisir-travail, les monospaces et les pickup. Cette proposition s'appliquerait à partir de 2004 et permettrait de construire des voitures particulières produisant 77 % de pollution de moins

que celles construites aujourd'hui car elles n'émettraient pas plus de 0,07 g/mile de NO<sub>x</sub>. Il a ajouté qu'une essence à faible teneur en soufre était nécessaire pour réduire efficacement la pollution et qu'en ce qui concerne les poids lourds une réduction de 60 % des émissions serait aussi exigée.

49. L'expert des États-Unis d'Amérique a aussi informé le GRPE que l'EPA envisageait de définir des prescriptions de qualité nouvelles pour le gazole afin de permettre l'utilisation d'une nouvelle génération de techniques de réduction des émissions pour les moteurs diesel (document informel No 7). Il a fait observer que ces nouvelles prescriptions comporteraient d'importantes réductions des émissions de polluants qui contribuaient aux effets dangereux de l'ozone et des particules.

#### QUESTIONS DIVERSES

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

50. L'expert de la Commission européenne a dit que, conformément à l'article 4 de la Directive 98/69/CE (OJ No L350 du 28.12.98), la Commission étudiait la question de la compatibilité entre les convertisseurs catalytiques de remplacement et le système d'autodiagnostic. À ce sujet, il a ajouté qu'un groupe de travail spécial avait été organisé dans le but d'élaborer un projet de proposition qui pourrait prescrire que les pièces de rechange (y compris les convertisseurs catalytiques) doivent fonctionner correctement avec un système d'autodiagnostic.

51. Le GRPE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

b) Émissions de particules

52. Le Président de la réunion informelle sur les émissions de particules (voir par. 2 ci-dessus) a informé le GRPE qu'au cours de la réunion plusieurs exposés et rapports sur les faits nouveaux dans le domaine des émissions de particules des véhicules routiers avaient été présentés. Il a signalé en particulier une communication concernant la mise au point d'un système d'élimination des oxydes d'azote à RCS, sur la base d'un réducteur d'urée/ammoniac, qui avait montré les problèmes pratiques à surmonter avec de tels systèmes, notamment les prolongements futurs et des débats sur les expériences découlant d'essais sur le terrain avec plusieurs véhicules poids lourds.

53. Il a aussi informé le GRPE qu'un système d'élimination des oxydes d'azote à RCS, grâce à du carbonate d'ammonium, avait aussi été envisagé dans une autre communication et qu'un exposé avait été donné sur les filtres à particules et les autres techniques existant actuellement. Il a ajouté que des travaux de mise au point associant le système RCS à un filtre à particules TRC (système dit TRCS) étaient en cours et que le groupe était particulièrement intéressé par cet aspect en raison des accords récemment conclus dans le cadre de l'Union européenne au sujet d'émissions très faibles de NO<sub>x</sub> à partir de 2008.

54. En ce qui concerne les émissions de particules, une communication a été faite sur les résultats d'un projet de recherche financé par le DG XI de la Commission européenne, avec mise à jour sur les progrès des programmes de recherche nationaux (Royaume-Uni et États-Unis d'Amérique). D'autres renseignements ont été fournis par l'expert de l'Allemagne sur l'évaluation des risques d'effets sur la santé. En conclusion, le Président du groupe informel a indiqué que celui-ci avait eu une session très productive et qu'il avait défini un ordre du jour complet pour sa prochaine réunion de janvier 2000.

55. Le Président du GRPE a jugé positifs les résultats de cet examen et a dit que, lorsque les résultats finals des études seraient connus, le GRPE envisagerait des propositions éventuelles pour régler cette question. Le GRPE a décidé que l'examen informel des émissions de particules devrait être repris au cours de la trente-neuvième session.

c) Évolution de la qualité des carburants

Documents : Documents informels Nos 3 et 4 selon l'annexe 1 du présent rapport

56. L'expert de l'OICA a présenté la "World-Wide Fuel Charter" (document informel No 3) qui avait été établie par des constructeurs d'automobiles et de moteurs d'Europe, des États-Unis d'Amérique et du Japon, avec l'appui d'associations de constructeurs automobiles du Canada, de la Chine, de la Corée et de l'Afrique du Sud. Il a dit que cette charte avait pour objet d'élaborer des recommandations harmonisées à l'échelle mondiale sur la qualité des carburants et que les trois catégories suivantes étaient proposées pour l'essence sans plomb ainsi que pour le gazole :

- i) Catégorie I, carburants commercialisés sans prescriptions minimales pour le contrôle des émissions ou avec un minimum de prescriptions;
- ii) Catégorie II, carburants commercialisés avec des prescriptions strictes pour le contrôle des émissions (par exemple US Tiers 0 ou Tiers 1, EURO 1 et 2);
- iii) Catégorie III, carburants commercialisés avec des prescriptions poussées pour le contrôle des émissions (par exemple EURO 3/4, US California LEV).

Il a ajouté qu'étant donné les techniques modernes envisagées dans le monde le document de la première phase serait révisé pour tenir compte de l'évolution future des techniques de contrôle des moteurs et des émissions ainsi que de l'évolution dans l'industrie du raffinage du pétrole.

57. L'expert de l'OICA a aussi fait observer que l'utilisation de carburants de bonne qualité était essentielle pour les moteurs conçus selon les derniers progrès techniques et il a recommandé au GRPE et au WP.29 d'envisager la possibilité que les prescriptions applicables aux carburants puissent relever de l'Accord de 1958 (document informel No 4).

58. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRPE de deux initiatives prises dans son pays pour améliorer la qualité des carburants. L'EPA avait proposé une teneur en soufre moyenne pour l'essence de 30 ppm d'ici 2004

(voir par. 48 ci-dessus) et un gazole de meilleure qualité serait aussi exigé (voir par. 49 ci-dessus).

59. Le Président du GRPE a remercié les experts de l'OICA et des États-Unis d'Amérique de leurs exposés et a noté que le GRPE n'avait pas de mandat pour réglementer la qualité des carburants et qu'en outre aucun expert de cette industrie ne participait à ses travaux. Étant donné toutefois l'importance de la question, le GRPE a décidé d'en reprendre l'examen à sa prochaine session.

d) Mise au point d'un cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC)

Document : Document informel No 1 selon l'annexe 1 du présent rapport

60. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel No 1 concernant une proposition de mise au point d'un cycle mondial d'essai sur les émissions des motocycles (WMTC). Il a dit que les cycles actuels avaient été élaborés de nombreuses années auparavant et que des changements dans la physionomie du trafic actuel ainsi que la nécessité d'améliorer la qualité de l'air faisaient que l'on devait se demander si ces cycles étaient encore adaptés. Il a ajouté que tout examen des cycles d'essai devrait viser à une harmonisation mondiale et a suggéré que le GRPE inscrive cette question à son futur programme de travail. Enfin il a conclu en expliquant la méthode proposée et ses principales phases.

61. L'expert de l'Allemagne a informé le GRPE que le TÜV effectuait actuellement des recherches dans son pays pour mettre au point à court terme une révision du cycle d'essai existant (Règlements Nos 40 et 47 de la CEE) qui devrait en principe porter sur la conduite hors agglomérations. Il a ajouté que les résultats devraient être présentés au Motor Vehicle Emission Group (MVEG) de la CE et distribués pour la prochaine session du GRPE.

62. La proposition de l'expert des Pays-Bas a été appuyée par celui de l'Italie qui a jugé judicieux, après l'adoption de l'Accord de 1998 (Accord mondial), de commencer par une approche mondiale de la question.

63. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'à son avis elle ne devrait pas faire l'objet d'un rang de priorité élevé et il a exprimé quelques doutes sur la non-représentativité du cycle d'essai actuel. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que, dans son pays, il n'était pas nécessaire de réviser le règlement en vigueur (cycle d'essai LA4). Celui du Japon a toutefois informé le GRPE que son administration envisageait la définition d'un nouveau cycle d'essai.

64. Rappelant les dispositions établies dans l'article 5 de la Directive 97/24/CE (OJ No L 226 du 18 août 1997), l'expert de la Commission européenne a informé le GRPE qu'une proposition tenant compte, en l'évaluant, de la rentabilité des différentes mesures de réduction des émissions polluantes, sur la base des résultats d'une étude actuellement en cours, devrait être présentée prochainement par la Commission et soumise au Parlement européen et au Conseil.

65. Le Président a pris note des différentes méthodes suggérées par les experts des Pays-Bas et de l'Allemagne pour traiter de cette question et a proposé, en l'absence d'un appui nettement exprimé d'une majorité en faveur d'une proposition quelconque, d'attendre la décision que prendrait

la Commission européenne quant au choix d'une approche mondiale ou à la révision du cycle existant de la CE, avant de demander au WP.29 un mandat officiel pour que le GRPE puisse examiner la question lors de réunions futures.

e) Règlement No 96 (Émissions des tracteurs agricoles et forestiers)

Document : Document informel No 2 selon l'annexe 1 du présent rapport

66. L'expert de l'OICA, parlant au nom d'EUROMOT, a présenté une proposition visant à fixer de nouvelles limites pour les émissions correspondant à celles prescrites pour la phase II dans la Directive 97/68/CE et à étendre le champ d'application du Règlement aux machines mobiles non routières (par exemple compresseurs, grues mobiles, matériel d'entretien des routes), en complément des tracteurs agricoles et forestiers.

67. L'expert de la Commission européenne a noté que la Directive 97/68/CE n'englobait pas les tracteurs agricoles et forestiers puisque ces véhicules relèveraient des dispositions d'une Directive spécifique qui devrait être adoptée par le Conseil de l'UE d'ici la fin de l'année.

68. Le GRPE a noté que le WP.29 devrait avoir la compétence nécessaire pour décider si le champ d'application du Règlement No 96 pouvait être étendu aux moteurs de machines non routières. À ce sujet, l'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé qu'à sa soixantième session (12 au 16 janvier 1998) le Comité des transports intérieurs de la CEE avait décidé, aux fins de l'Accord de 1998, d'étendre le mandat du WP.29 à l'examen des applications non routières des moteurs et autres composants.

69. Sous réserve de la décision que prendra le WP.29 à sa prochaine session (juin 1999), le GRPE a décidé de procéder à un examen approfondi de la proposition d'EUROMOT à sa prochaine réunion et a prié l'expert de cette organisation de communiquer au Secrétariat une proposition précise comprenant des dispositions transitoires qui tiendraient compte de la décision adoptée par l'Union européenne (voir par. 67 ci-dessus).

Note du Secrétariat : Au cours de sa cent soixante-dix-huitième session, le WP.29 a appuyé l'intention d'étendre le champ d'application du Règlement No 96 aux moteurs utilisés sur les machines non routières et a prié le GRPE de proposer une solution appropriée.

f) Règlement No 100 (Homologation des véhicules électriques à batterie)

Document : Document informel No 9 selon l'annexe 1 du présent rapport

70. L'expert de la France a présenté une proposition tendant à incorporer au Règlement No 100 des dispositions visant à limiter la quantité d'hydrogène libérée dans l'atmosphère pendant l'opération de rechargement des batteries (document informel No 9). Elle a fait observer qu'en raison de ces propriétés fortement inflammables, un accident pouvait se produire dans les locaux fermés (par exemple parkings souterrains), même en présence d'une faible concentration d'hydrogène. En outre, un temps de recharge maximal avec un chargeur défaillant avait été exigé dans la proposition. Elle a conclu son exposé en invitant tous les experts à lui adresser leurs commentaires et,

au besoin, à se réunir pour convenir d'une proposition officielle qui serait examinée à la prochaine session du GRPE.

71. Le GRPE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

72. Pour la trente-neuvième session, prévue à Genève du mardi 11 janvier (14 h 30) au vendredi 14 janvier (12 h 30) 2000, le GRPE 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 11 janvier 2000 (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. 66 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 12 janvier 2000 (de 14 h 30 à 12 h 30). L'ordre du jour de la réunion sera établi et distribué aux membres du WHDC avant la réunion.

c) Trente-neuvième session du GRPE proprement dit

Elle se tiendra à Genève du mercredi 12 janvier (9 h 30) au vendredi 14 janvier (12 h 30) 2000 <sup>2</sup>. L'ordre du jour suivant a été approuvé :

1. Règlement No 49 (Émissions des moteurs APC et des moteurs fonctionnant au GN ou au GPL)
  - 1.1 Mise au point d'une méthode d'essai pour le contrôle des émissions
  - 1.2 Harmonisation du Règlement No 49 avec la (le projet de) Directive CE correspondant(e)
2. Règlement No 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1)

---

<sup>2</sup>Dans un souci d'économie, tous les documents officiels distribués avant la session par courrier ne seront pas disponibles en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents.

3. Règlements de la CEE concernant les véhicules/moteurs fonctionnant au GPL et au GN
  - 3.1 Projet de règlement concernant l'équipement spécifique des véhicules automobiles fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC)
  - 3.2 Proposition relative à un projet de règlement relatif aux systèmes d'adaptation au GPL ou au GNC
  - 3.3 Règlement No 67 (Équipement pour les gaz de pétrole liquéfiés)
4. Règlement No 96 (Émissions des tracteurs agricoles et forestiers)
5. Règlement No 100 (Véhicules électriques à batterie)
6. Perspectives en matière de transport et d'environnement
  - 6.1 Prescriptions techniques applicables aux véhicules après l'an 2000
  - 6.2 Réduction des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant
7. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales concernant les émissions <sup>3</sup>
8. Questions diverses
  - 8.1 Convertisseurs catalytiques de remplacement pour les véhicules équipés d'un système d'autodiagnostic
  - 8.2 Émissions de particules
  - 8.3 Évolution de la qualité des carburants
  - 8.4 Mise au point d'un cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC)

---

<sup>3</sup>Les délégations sont invitées à présenter des communications concises sur l'évolution récente de leurs prescriptions nationales (le cas échéant) et, si nécessaire, de les compléter oralement.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE  
PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Pays-Bas	7.4.	A	Development of a World-Wide Motorcycle Test Cycle (WMTC)
2.	EUROMOT	7.5.	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 96
3.	OICA	7.3.	A	Evolution of Fuel Quality: World-Wide Fuel Charter
4.	OICA	7.3.	A	Necessary World-Wide Improvement in Fuel Quality
5.	OICA	5.2.	A	Reduction of Carbon Dioxide Emissions and Fuel Consumption
6.	États-Unis d'Amérique	6.	A	Regulatory Announcement - Proposed "Tier 2" Emission Standards for Vehicles and Gasoline Sulphur Standards for Refineries
7.	États-Unis d'Amérique	6.	A	Regulatory Announcement - Diesel Fuel Quality: Advance Notice of Proposed Rulemaking
8.	Italie	7.6.	A	Proposal for Corrigendum to Regulation No. 67/01
9.	France	7.7.	F	Proposition de projet d'amendements au Règlement No 100
10.	ISO	3.1.	A	ISO Standards Concerning NGV System Components
11.	France Royaume-Uni	2.	A	Proposal for Draft 05 Series of Amendments to Regulation No. 83
12.	France	7.6.	A	Proposal for Draft Supplement 2 to Regulation No. 67

Annexe 2

PROJET DE RECTIFICATIF 2 AU COMPLÉMENT 2 DU RÈGLEMENT No 67  
(Équipement pour les gaz de pétrole liquéfiés)

Paragraphe 2.2, ajouter une nouvelle rubrique libellée comme suit :

"...,

q) dispositif de surpression;"

Paragraphe 6.3.7, modifier comme suit :

"6.3.7 Les accessoires visés aux paragraphes 6.3.1 à 6.3.6 ci-dessus doivent être couverts par une homologation de type conformément aux dispositions énoncées dans :

- l'annexe 3 au présent Règlement pour les accessoires mentionnés aux paragraphes 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3 et 6.3.6,
- l'annexe 4 au présent Règlement pour les accessoires mentionnés au paragraphe 6.3.4,
- l'annexe 7 au présent Règlement pour les accessoires mentionnés au paragraphe 6.3.5."

Paragraphes 6.4 à 6.13, modifier comme suit :

"6.14 - 6.14 ...

6.14	Dispositif de surpression	3
------	---------------------------	---

... ."

Le paragraphe 6.14 (ancien) devient le paragraphe 6.15.

Paragraphe 6.15.8.3, modifier comme suit :

"...

$$Q \geq 10,66 \cdot A^{0,82}$$

...

... pression atmosphérique de 100 kPa et à une température...

... ."

Paragraphe 6.15.8.4, modifier comme suit :

"... 2 600 kPa."

Paragraphe 6.15.8.6, modifier comme suit :

"...  $Q \geq 2,73 \cdot A$

...

L'essai de débit doit être effectué à une pression d'air en amont de 200 kPa (abs) et à une température de 15 °C.

Les résultats des essais de débit doivent être corrigés pour correspondre aux conditions normales : pression atmosphérique de 100 kPa (abs) et température de 15 °C."

Annexe 11, paragraphe 2.3, supprimer le chiffre "3 000 kPa".

Annexe 15, paragraphe 10.5.1, modifier comme suit :

"...

... à un débit de remplissage du réservoir supérieur à 0,5 l/mn.

... ."

Modification générale :

Dans tout le texte, remplacer le symbole de température "C" par "°C".

-----