



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRPE/42
4 septembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA POLLUTION ET DE L'ÉNERGIE (GRPE)
SUR SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION**

(28-31 mai 2001)

PARTICIPATION

1. Le GRPE a tenu sa quarante-deuxième session¹ du 28 au 31 mai 2001 (le matin seulement), sous la présidence de M. B. Gauvin (France). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse, Ukraine et Yougoslavie.

¹ Les dates de la session ont été avancées par rapport à celles qui avaient été fixées par le GRPE à sa quarante et unième session (TRANS/WP.29/GRPE/41, par. 81) afin d'assurer une bonne organisation des trois réunions informelles tenues cette fois-ci, alors que deux seulement avaient été tenues avant et après la quarante et unième session du GRPE. Ce changement est intervenu à la demande des présidents des réunions informelles, et, pendant la demi-journée supplémentaire, l'interprétation n'a pas été assurée.

Des experts de la Commission européenne (CE) ont aussi participé à la réunion. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), The Oil Companies' European Organization for Environment, Health and Safety (CONCAWE), European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA) et Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA). Un expert du Comité européen des matériels de génie civil (CECE) a aussi participé à la réunion à l'invitation du secrétariat.

2. La onzième réunion informelle du groupe de travail de la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC) s'est tenue le 28 mai 2001 (le matin seulement), sous la présidence de M. C. Havenith (Pays-Bas). Des experts des pays et des organisations suivants ont participé à ces travaux: Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Hongrie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Suisse, Ukraine, Communauté européenne (CE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT) et Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de la réunion (par. 5 à 7).

3. La troisième réunion informelle du groupe de travail du cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC) s'est tenue le 28 mai 2001 (l'après-midi seulement), sous la présidence de M. Havenith (Pays-Bas). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ces travaux: Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Hongrie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse, Ukraine, Communauté européenne (CE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de cette réunion (par. 14 à 18).

4. La première réunion informelle du groupe de travail du programme de mesure des particules (PMP) s'est tenue le 31 mai 2001 sous la présidence de M. M. Dunne (Royaume-Uni). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ces travaux: Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse, Ukraine, Communauté européenne (CE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), The Oil Companies' European Organization for Environment, Health and Safety (CONCAWE), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC) et Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de cette réunion (par. 11 à 13).

RÈGLEMENT N° 49 [Émissions des moteurs diesel (à allumage par compression), moteurs à gaz naturel et moteurs à gaz de pétrole liquéfié (GPL) (à allumage commandé)]

Mise au point d'une méthode d'essai pour le contrôle des émissions

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/2; document informel n° 2 de l'annexe 1 au présent rapport

5. Le président du groupe WHDC a présenté le rapport final sur la mise au point d'un cycle d'essai pour le contrôle des émissions (document informel n° 2), mettant à jour le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/2. Il a dit que la première phase des programmes de validation, qui était réalisée dans le laboratoire suisse EMPA, devrait s'achever vers la fin de juin 2001, et que des essais de validation étaient aussi en cours au Japon et aux États-Unis d'Amérique. Il a précisé que la deuxième phase des programmes de validation, comprenant aussi des essais des moteurs à gaz en Allemagne, devrait débuter en septembre 2001, en accord avec le calendrier prévu grâce à l'excellente collaboration de l'ensemble des chercheurs. Il a aussi indiqué que l'expert des États-Unis d'Amérique avait accepté de conduire les travaux destinés à prendre en compte les émissions hors cycle, ce qui représentait un élément important de la dépollution et devrait garantir que les caractéristiques d'émissions des moteurs soient conservées dans la réalité.

6. L'expert de l'ISO a signalé qu'après la publication de la norme ISO 16185 définissant les familles de moteurs, le projet de norme ISO 16183 concernant la méthode de mesure avait fait l'objet de 19 votes favorables et d'un vote défavorable. Il a dit que la question était en cours d'examen et qu'il espérait que les objections à ce projet pourraient être levées avant la prochaine session du GRPE.

7. Le président du GRPE a remercié tous les membres du groupe de travail WHDC ainsi que son président M. C. Havenith pour les résultats de leurs travaux, et il a estimé que le projet était en bonne voie. Il prévoyait qu'une proposition de cycle d'essai à l'échelle mondiale pour le contrôle des émissions des moteurs de poids lourds serait prête dans environ deux ans, en tant que base pour un règlement technique mondial dans le cadre de l'Accord de 1998, et pourrait sans doute être appliquée à l'échelle mondiale cinq ans après.

ÉMISSIONS DE PARTICULES

a) Examen du sujet à la session du GRPE

Documents: Documents informels n^{os} 1 et 6 de l'annexe 1 au présent rapport

8. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel n° 1 qui donnait une vue d'ensemble et le calendrier du Programme de mesure des particules (PMP), proposé conformément au mandat qui avait été adopté par le GRPE à sa quarante et unième session (TRANS/WP.29/GRPE/41, par. 43 et annexe 2). Le GRPE a noté avec satisfaction que le rapport final sur le programme PMP était prévu pour sa session de janvier 2003.

9. À la suite de l'intervention des experts de l'OICA et du CONCAWE, le GRPE a précisé que les organisations non gouvernementales étaient invitées à se joindre au groupe de travail PMP et à collaborer avec le comité directeur du groupe PMP. Il a été convenu en principe que

tous les participants au groupe PMP exécuteraient le travail, formuleraient des propositions et décideraient ou non d'inclure celles-ci dans le programme.

10. L'expert du Canada a présenté des informations sur la méthode de nanométrie fondée sur la photonique, employant l'incandescence induite par un laser pour mesurer la distribution et la taille des particules carbonées dans les gaz d'échappement des moteurs (document informel n° 6). Il a aussi distribué une brochure mentionnant les adresses des sites Web où de plus amples informations pouvaient être obtenues: <http://www.icpet.nrc.ca> et <http://www.artium.com>.

b) Réunion du groupe de travail du programme de mesure des particules (PMP)

11. Le groupe PMP s'est réuni après la session du GRPE proprement dite. Il était prévu que le procès-verbal de la réunion serait distribué à ses participants (voir le paragraphe 4 ci-dessus), tandis que son président présenterait un rapport à la prochaine session du GRPE en janvier 2002.

12. En ce qui concerne la participation aux travaux du groupe PMP (voir le paragraphe 9 ci-dessus), celui-ci est convenu en principe que le «comité directeur» proposé dans le document informel n° 1 devrait être désigné de manière plus appropriée «groupe de travail PMP» et devrait inclure les experts du GRPE.

13. Le programme PMP devrait permettre d'étendre les connaissances sur les particules présentes dans les gaz d'échappement et sur leurs effets nocifs pour la santé, et de sélectionner ou de mettre au point une méthode de mesure appropriée.

MISE AU POINT D'UN CYCLE D'ESSAI À L'ÉCHELLE MONDIALE POUR LE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DES MOTOCYCLES (WMTC)

14. Le président du groupe de travail WMTC a informé le GRPE de la réunion qui s'était tenue avant la session du GRPE (voir le paragraphe 3 ci-dessus). Il a dit que le projet mis à jour de cycle d'essai et le programme de changement de rapports avaient été achevés et qu'il avait été provisoirement décidé de répartir les motocycles pour ce qui concerne les essais d'émissions en trois catégories relatives aux cylindrées des moteurs et à leur puissance propre.

15. Il a aussi indiqué que l'achèvement de la première phase du programme de validation était prévu pour le mois de juin 2001 et qu'une décision suivrait concernant la deuxième phase à laquelle participeraient au moins 10 laboratoires qui effectueraient des essais sur une soixantaine de motocycles, en Europe, au Japon et aux États-Unis d'Amérique. Il a dit que les travaux devraient s'achever à temps pour que le GRPE puisse examiner en janvier 2003 un projet de cycle d'essai harmonisé pour le contrôle des émissions, devant servir de base à un règlement technique mondial dans le cadre de l'Accord de 1998. Il a souligné que la Communauté européenne tenait à progresser rapidement, car elle prévoyait d'introduire l'essai harmonisé pour le contrôle des émissions des motocycles à compter de l'année 2006.

16. L'expert de la Communauté européenne a attiré l'attention du GRPE sur le document informel n° 10, qui donnait des précisions concernant les propositions de la Commission européenne visant à abaisser les limites pour les émissions des motocycles (voir le paragraphe 43 ci-après).

17. Après une intervention de l'expert des États-Unis d'Amérique, le président du groupe WMTC a donné des détails sur l'examen par le groupe des diverses propositions concernant les essais pour le contrôle des émissions. Il a confirmé qu'il avait été nécessaire de faire certains compromis et que la vitesse d'essai maximale avait été relevée à 125 km/h en réponse aux observations faites par les États-Unis d'Amérique. Il prévoyait que la participation de toutes les parties concernées, y compris celle des États-Unis d'Amérique, permettrait de régler les questions en suspens.

18. Le président du GRPE a pris note des travaux réalisés par le groupe de travail WMTC. Il a remercié son président et a encouragé le groupe à poursuivre ses travaux en essayant de tenir compte de tous les aspects de l'harmonisation à l'échelle mondiale des essais pour le contrôle des émissions des motocycles.

RÈGLEMENT N° 110 [Organes spéciaux pour les systèmes alimentés au gaz naturel comprimé (GNC)]

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/6, TRANS/WP.29/GRPE/2001/7; documents informels n^{os} 17, 18, 20 et 22 de l'annexe 1 au présent rapport

19. Le GRPE a examiné et adopté la proposition de projet de rectificatif 2 au Règlement, faite par l'Italie [TRANS/WP.29/GRPE/2001/6, ainsi qu'un texte amélioré pour le paragraphe 17.6.1, proposé par la France et fondé sur la série 01 d'amendements au Règlement n° 67 (reproduit ci-après)]. Il a été noté qu'une explication supplémentaire au rectificatif proposé avait été présentée par l'ENGVA dans le document informel n° 20. Le secrétariat a été prié de signaler l'adoption de la proposition par le GRPE au WP.29 à sa cent vingt-quatrième session, à laquelle il était prévu d'examiner le rectificatif en question (document TRANS/WP.29/2001/32).

Paragraphe 17.6.1, modifier comme suit:

«17.6.1 Les tuyauteries rigides doivent être constituées d'un matériau sans soudure qui doit être soit un acier inoxydable, soit un acier recouvert d'un revêtement résistant à la corrosion.»

20. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° 22, qui donnait des précisions sur sa proposition relative à un marquage particulier des organes pour GNC en ce qui concerne les basses températures ambiantes (TRANS/WP.29/GRPE/2001/7). Au cours du débat, l'expert de l'OICA a proposé d'adopter seulement ce marquage particulier pour les parties homologuées pour des températures s'abaissant jusqu'à -40 °C, et de ne pas l'apposer sur les parties qui n'étaient homologuées que jusqu'à -20 °C. L'expert de l'Italie s'est référé à un projet de norme ISO récemment publié et il a dit que conformément à celui-ci tous les organes pour GNC devraient être homologués jusqu'à -40 °C. Son intervention a été complétée par l'expert de l'ISO qui a dit que certaines autres modifications pourraient devoir être apportées pour aligner le Règlement sur la future norme ISO.

21. L'expert de l'ENGVA a présenté une proposition relative à un autre ensemble d'amendements au Règlement n° 110 (document informel n° 17), ainsi qu'une suggestion selon laquelle tous les moteurs bicarburant pourraient fonctionner selon le principe de l'allumage par compression, en employant le carburant diesel pour la pré-inflammation du GNC et en pouvant

fonctionner avec ce carburant seulement. Il a donné des preuves des avantages sur les plans économique et environnemental de cette technologie (document informel n° 18).

22. Après avoir pris note des propositions susmentionnées, le GRPE a invité les experts de la Fédération de Russie et de l'ENGVA à élaborer une proposition commune pour le projet de complément 1 au Règlement n° 110, fondée sur les documents informels n°s 17, 18 et 22 et reprenant aussi toutes les modifications jugées nécessaires en ce qui concerne les mises à jour correspondantes des normes ISO.

RÈGLEMENT N° 101 (Émissions de dioxyde de carbone et consommation de carburant des véhicules des catégories M1 et N1)

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2000/12; document informel n° 13 de l'annexe 1 au présent rapport

23. La proposition (TRANS/WP.29/GRPE/2000/12) a été présentée par l'experte de la France, en même temps que le document informel n° 13, complété par les dispositions relatives aux dispositifs de dépollution à régénération discontinue qui avaient déjà été proposées pour insertion dans le Règlement n° 83 (TRANS/WP.29/GRPE/41, par. 20 et 29).

24. L'expert de l'Allemagne a souscrit à la proposition en principe, tout en proposant quelques modifications mineures. L'expert de l'OICA a aussi formulé certaines observations.

25. Après avoir observé que certaines améliorations étaient encore possibles, le GRPE a invité les experts de la France, de l'Allemagne et de l'OICA d'affiner ensemble la proposition afin que celle-ci puisse si possible être examinée à la prochaine session du GRPE en janvier 2002. Le secrétariat a noté qu'il serait souhaitable que la proposition puisse être reçue avant la fin d'octobre 2001 pour qu'elle puisse être publiée à temps comme document de travail avec cote, c'est-à-dire 10 semaines avant la session.

RÈGLEMENT N° 67 [Équipements spéciaux pour gaz de pétrole liquéfié (GPL)]

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/8; documents informels n°s 12, 24, 25 et 25 bis de l'annexe 1 au présent rapport

26. L'experte de l'AEGPL a présenté le document informel n° 25 qui simplifiait et remplaçait la proposition précédente d'introduction dans les Règlements de la nouvelle buse de remplissage normalisée Euro (TRANS/WP.29/GRPE/2001/8). Elle a informé le GRPE qu'en cas d'adoption cette proposition permettrait l'homologation des nouveaux véhicules équipés de ces nouvelles buses de remplissage. Cela n'aurait aucune incidence sur les homologations ou la production existantes et aucune disposition transitoire n'était donc nécessaire. Elle prévoyait que l'AEGPL soumettrait à un stade ultérieur, éventuellement à temps pour qu'elle puisse être examinée à la prochaine session du GRPE en janvier 2002, une deuxième proposition prescrivant qu'à partir d'une certaine date l'homologation ne pourrait se faire qu'avec la nouvelle buse de remplissage Euro.

27. Après avoir éclairci tous les points obscurs, en particulier ceux concernant les homologations existantes et les véhicules alimentés au GPL qui étaient déjà en circulation, le GRPE a adopté la proposition telle qu'elle figurait dans le document informel n° 25 et a prié

le secrétariat de la convertir en un document de travail avec cote afin que le WP.29 et l'AC.1 puissent l'examiner à leurs sessions de novembre 2001. L'experte de l'AEGPL a aidé le secrétariat à éliminer la proposition les observations et justifications; la proposition finale a été distribuée en tant que document informel n° 25 *bis*.

28. Le GRPE a noté que la proposition adoptée répondait aux objections qui avaient été soulevées par l'OICA (document informel n° 12), concernant les dispositions transitoires énoncées dans le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/8.

29. L'expert des Pays-Bas a présenté une proposition visant à introduire dans le Règlement n° 67 des réservoirs tout-composite (document informel n° 24). En raison du manque de temps, le GRPE n'a pas pu accepter l'offre faite par l'expert de présenter les avantages de cette technologie, mais il a accepté d'examiner la proposition à sa prochaine session et a prié le secrétariat de distribuer la proposition sous la forme d'un document avec cote.

CONVERTISSEURS CATALYTIQUES DE REMPLACEMENT POUR VÉHICULES ÉQUIPÉS D'UN SYSTÈME D'AUTODIAGNOSTIC

30. L'expert de la Communauté européenne a informé le GRPE que cette question avait été abordée dans la proposition de révision de l'annexe 13 de la Directive 70/220/CEE. Il a donné quelques précisions concernant la proposition et a accepté d'élaborer des propositions correspondantes pour adapter les Règlements n°s 83 et 103.

APPLICATION DES RÈGLEMENTS DE LA CEE AUX VÉHICULES HYBRIDES

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/1; documents informels n°s 3, 14, 15 et 23 de l'annexe 1 au présent rapport

31. Se référant à sa proposition initiale (TRANS/WP.29/GRPE/2001/1) et à l'examen qui en avait été fait à la quarante et unième session, l'experte de la France a donné des précisions supplémentaires (document informel n° 14). Elle a proposé de créer un groupe informel des véhicules hybrides et a présenté le document informel n° 15 contenant une proposition quant à son mandat.

32. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel n° 23 où était examiné comment il conviendrait d'adapter les Règlements de la CEE pour y incorporer des dispositions relatives aux divers modèles hybrides.

33. L'expert de l'Italie a appuyé la proposition visant à créer un groupe informel des véhicules hybrides et a attiré l'attention du GRPE sur les propositions présentées par son pays dans le document informel n° 3, dans le cadre de ses observations sur le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/1.

34. Après le débat qui a suivi, le GRPE est convenu de proposer au WP.29 la création d'un groupe informel des véhicules hybrides. Il est aussi convenu qu'à titre prioritaire ce groupe informel devrait examiner les véhicules hybrides électriques et, en un deuxième temps, d'autres modèles hybrides, en se fondant sur la contribution des Pays-Bas (voir le paragraphe 32 ci-dessus). Le mandat qui a été adopté pour ce groupe informel est reproduit à l'annexe 2 au présent document. Il était prévu que le groupe informel devrait aussi examiner minutieusement

les propositions faites par l'Italie et la France (y compris les documents informels n^{os} 3 et 14). Au cours de la session, les experts de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Japon, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de l'OICA ont fait part de leur intention de participer aux travaux, et il a été précisé que le groupe serait ouvert à tous les autres experts intéressés dans ce domaine.

35. Le président du GRPE a accepté de transmettre la proposition de création d'un nouveau groupe informel au WP.29 lors de sa cent vingt-quatrième session en juin 2001. (Note du secrétariat: le WP.29 a depuis approuvé cette proposition – voir le document TRANS/WP.29/792, par. 78.)

RÈGLEMENT N° 96 (Engins mobiles non routiers)

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/9; document informel n° 5 de l'annexe 1 au présent rapport

36. L'expert de la Pologne a rappelé qu'il avait présenté une proposition au cours de la précédente session (TRANS/WP.29/GRPE/2001/9) et il en a une nouvelle fois donné les raisons (TRANS/WP.29/GRPE/41, par. 77 à 80).

37. Compte tenu de certaines questions supplémentaires posées par l'Italie, l'expert de la Communauté européenne a accepté de comparer la proposition faite dans le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/9 avec la Directive 97/68/CE. Il a indiqué qu'une modification supplémentaire devrait être apportée au Règlement n° 96 en vue d'aligner l'annexe 1B sur cette Directive. (Note du secrétariat: la confirmation a déjà été reçue, de même que quelques propositions supplémentaires concernant l'alignement sur la Directive.)

38. Le document informel n° 5 émanant du Bélarus a été présenté par le secrétariat. Le secrétaire a expliqué que l'examen de la proposition du Bélarus visant à apporter un rectificatif au Règlement n° 96 avait révélé une différence entre la version russe du Règlement et les versions anglaise et française, et qu'en conséquence des corrections proposées par le secrétariat avaient aussi été incorporées dans le document informel n° 5. L'expert de la Fédération de Russie a accepté de vérifier la situation et d'informer le GRPE à la prochaine session du résultat de cette vérification.

39. Compte tenu des débats qui ont suivi, le GRPE est convenu de reprendre à la prochaine session son examen des propositions d'amendements et de correctifs au Règlement n° 96. L'expert de la Pologne s'est porté volontaire pour élaborer la proposition d'amendement de l'annexe 1B au Règlement et il a accepté de transmettre celle-ci au secrétariat, avec copie à l'expert de la Communauté européenne.

PUISSANCE DES MOTEURS DESTINÉS À DES ENGINS MOBILES NON ROUTIERS ET À DES TRACTEURS AGRICOLES

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/4; document informel n° 4 de l'annexe 1 au présent rapport

40. L'expert de l'Italie a présenté le document informel n° 4 modifiant la proposition de nouveau projet de Règlement (TRANS/WP.29/GRPE/2001/4). Il a dit qu'outre les observations

recueillies au cours de la précédente session (TRANS/WP.29/GRPE/41, par. 70 à 74), ce document informel contenait les observations reçues de la Pologne.

41. Au cours de l'examen du document informel n° 4, l'expert du Royaume-Uni a soulevé certaines autres questions et a proposé d'apporter certaines corrections. L'expert de l'ISO a signalé que le document informel n° 4 était fondé sur la norme ISO 14396 et que son introduction nécessiterait des modifications de la Directive 97/68/CE.

42. L'expert de l'Italie a pris note des observations. Il a accepté de convertir le document informel n° 4 en proposition officielle et de transmettre celle-ci au secrétariat, à temps pour qu'elle puisse être publiée et distribuée pour être examinée à la prochaine session du GRPE en janvier 2002.

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

Documents: Documents informels n^{os} 10 et 21 de l'annexe 1 au présent rapport

43. L'expert de la Communauté européenne a décrit de manière détaillée les prescriptions actuellement en vigueur et le Projet de nouvelles prescriptions de la Communauté européenne (document informel n° 10). Il n'y a pas eu d'examen détaillé. Ce document de référence sur l'état actuel de la législation dans la Communauté européenne et son évolution pouvait être consulté, de même que d'autres documents informels distribués pendant la session, sur le site Web du WP.29 à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

44. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté une mise à jour concernant les activités réglementaires dans son pays (document informel n° 21). Elle a expliqué que le nouveau modèle d'émissions par des sources mobiles permettrait d'évaluer plus précisément les émissions produites par les sources mobiles routières et non routières, et elle a donné des détails sur le règlement définitif en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques dangereux par les véhicules à moteur fonctionnant à l'essence. Le document informel qui contenait aussi les adresses des sites Web correspondants pouvait être consulté sur le site Web du WP.29 (GRPE) – voir le paragraphe 43 ci-dessus.

45. L'expert du Japon a informé le GRPE que la limitation des émissions de NO_x était à l'étude dans les zones urbaines de Nagoya, Tokyo, Kyoto et Osaka, et qu'il existait des projets visant à rendre plus strictes les normes d'émissions relatives aux moteurs diesel pour ces villes.

46. L'expert de l'Afrique du Sud a fait savoir que, bien que son pays produise plus de 25 % des convertisseurs catalytiques et ait promulgué des lois antitabac strictes, il n'appliquait pas de règlement concernant les émissions des véhicules. Il a distribué un questionnaire dans lequel il était demandé aux experts de conseiller les instances législatives de son pays sur des mesures réglementaires à adopter à l'avenir. Le président du GRPE a pris note des efforts entrepris par le Gouvernement de l'Afrique du Sud, a félicité ce pays d'être devenu Partie contractante aux Accords de 1998 et de 1958 et a invité les délégations à lui apporter leur aide en répondant au questionnaire. Il a suggéré que pour les États membres de la Communauté européenne il soit donné une seule réponse, étant donné que tous ces États appliquaient la législation communautaire.

QUESTIONS DIVERSES

a) Évolution de la qualité des carburants

Documents: Documents informels n^{os} 7 et 9 de l'annexe 1 au présent rapport

47. L'expert du CONCAWE a présenté le document informel n^o 7, en expliquant que le paragraphe 57 du rapport de la quarante et unième session du GRPE ne reproduisait pas fidèlement la déclaration qu'il avait faite pendant la session, et en émettant le vœu que ce paragraphe soit rectifié (voir ci-après). Il a indiqué qu'une introduction prématurée à l'échelle européenne de carburants sans soufre (10 mg de soufre au maximum par kg) aurait pour effet d'augmenter les émissions nettes de dioxyde de carbone, à cause du surcroît d'énergie consommé par les processus de désulfurisation dans les raffineries.

«57. L'expert du CONCAWE a remercié l'OICA d'avoir présenté une nouvelle fois sa Charte des carburants. Toutefois, à propos des spécifications actuelles concernant les carburants, le CONCAWE estimait que la teneur en soufre était la seule propriété importante des carburants qui pouvait permettre l'application de nouvelles technologies sur les véhicules pour respecter les normes d'émission Euro IV à V. À cet égard, le CONCAWE attendait les résultats de l'étude de la Commission européenne sur la nécessité d'abaisser les taux de soufre à moins de 50 ppm. Il était disposé à collaborer avec d'autres partenaires industriels dans le cadre de programmes communs afin de mieux quantifier les critères qualitatifs des carburants correspondant aux futures technologies pour les moteurs.»

(Note du secrétariat: Le WP.29 a depuis adopté à sa cent vingt-quatrième session le rapport du GRPE sur sa quarante et unième session, tel qu'il était corrigé – voir le document TRANS/WP.29/792, par. 38).

48. L'expert de l'OICA a accueilli avec satisfaction le fait que le CONCAWE était disposé à collaborer avec l'industrie automobile et a réaffirmé que l'existence de limites d'émission toujours plus strictes exigeait l'application de technologies de combustion et de traitement aval pour lesquelles des carburants à faible teneur en soufre étaient nécessaires. Il a fait valoir que les avantages de la réduction des autres polluants pourrait contrebalancer l'inconvénient de l'augmentation des émissions nettes de CO₂.

49. L'expert de la Communauté européenne a présenté le document informel n^o 9 où figurait la proposition d'amendement de la Directive de la CE 98/70/CE relative à la qualité des carburants (essence et diesel). Il a noté que les «carburants à teneur zéro en soufre» avaient été proposés pour la norme Euro 4 qui s'appliquerait en 2005, et a ajouté que les inconvénients pour les raffineries étaient aussi pris en considération.

50. L'expert du Danemark a informé le GRPE que dans son pays les raffineries avaient décidé de leur propre gré de ne pas utiliser le MTBE (éther méthyltertiobutylique) en tant que d'élévation du taux d'octane de l'essence pour les essences d'indice IOR 91 et 95 mais de l'utiliser seulement pour l'essence d'indice IOR 98.

b) Systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds

51. Le président du GRPE a estimé que le sujet était prioritaire et qu'il faudrait en tenir compte au cours de la mise au point de la méthode d'essai pour le contrôle des émissions, dans le cadre de la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC). Dans le but de faciliter cette prise en considération, il a proposé qu'à compter de la prochaine session les systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds seraient inscrits au point 1 de l'ordre du jour du GRPE. Un certain nombre d'experts étaient du même avis, y compris ceux de l'OICA et de l'ISO qui ont déclaré que les systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds devraient être harmonisés à l'échelle mondiale.

52. L'expert du Japon a confirmé que cette question était importante et il a informé le GRPE que dans son pays il était prévu de passer en 2003 à un premier stade de réglementation des systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds. Il a noté qu'il était nécessaire de renforcer les travaux de recherche pour élaborer une réglementation plus complexe qui serait appliquée à un stade ultérieur.

53. L'experte des États-Unis d'Amérique a jugé regrettable que le système d'autodiagnostic n'ait pas été harmonisé pour les véhicules utilitaires légers et elle a souligné qu'il ne faudrait pas laisser passer l'occasion de le faire pour les véhicules utilitaires lourds. Elle a réaffirmé que cela devrait faire partie du processus WHDC. L'expert de la Communauté européenne était du même avis et il a confirmé que des discussions bilatérales avaient lieu entre la CE et les États-Unis d'Amérique. Il considérait qu'il était avantageux d'étendre l'application du processus à l'échelle mondiale.

54. Le président du GRPE a invité les experts de la Communauté européenne, du Japon et des États-Unis d'Amérique à examiner les futures étapes et il a indiqué que, si besoin était, un groupe informel pourrait être constitué pour aider le GRPE dans son travail.

c) Véhicules fonctionnant à l'hydrogène

Document: Document informel n° 11 de l'annexe 1 au présent rapport.

55. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 1 et a décrit au GRPE le Projet européen intégré de recherche sur l'hydrogène. Il a fourni des détails sur les deux phases du projet, sur les partenaires, et a donné des informations sur les véhicules de recherche.

56. L'expert de l'ISO a informé le GRPE que la question de l'alimentation à l'hydrogène des véhicules avait des liens avec les travaux des comités techniques de l'ISO TC197 – Technologies de l'hydrogène, TC58 – Bouteilles à gaz, et TC22 – Véhicules routiers. Il a fourni des informations sur les normes ISO correspondantes déjà publiées ou en cours d'élaboration. Il a proposé d'établir et de maintenir une collaboration avec ces comités lors de l'examen des questions relatives aux mesures réglementaires s'appliquant à ces véhicules.

57. Au cours du débat qui a suivi, le GRPE a rappelé que l'Allemagne avait présenté deux propositions de nouveaux projets de Règlements concernant le stockage d'hydrogène liquide ou gazeux à bord des véhicules, et que le WP.29 à sa cent vingt-troisième session avait

invité à examiner l'intérêt qu'il y avait à élaborer de tels règlements (TRANS/WP.29/776, par. 22 et 23).

58. Le GRPE s'est exprimé clairement en faveur de l'initiative de l'Allemagne d'établir des projets de Règlements, tout en se jugeant mal placé pour effectuer ce travail directement. Il a été noté que les compétences techniques nécessaires étaient encore peu répandues, et que de plus le GRPE n'aurait pas les moyens de mener à bien les projets des deux Règlements dans un délai acceptable. Il a été proposé, pour résoudre cette question, de créer un groupe informel, sous la direction de l'Allemagne, et de lui confier les travaux relatifs aux deux projets. Au cours de la session, les experts de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de l'ISO, de l'OICA et de l'ENGVA ont fait part de leur intérêt. L'expert du Canada a aussi indiqué qu'il était intéressé par une participation, en demandant toutefois à pouvoir consulter son Gouvernement à ce sujet. L'expert de l'Allemagne a accepté l'invitation qui lui était faite de nommer un président pour ce groupe informel.

59. Le président du GRPE a convenu de transmettre cette décision au WP.29 à sa session de juin 2001 et de demander son approbation. (Note du secrétariat: Le WP.29 a depuis approuvé la proposition – voir le document TRANS/WP.29/792, par. 78).

d) Table ronde «Nouvelles technologies de propulsion des véhicules»

Document: Document informel n° 16 de l'annexe 1 au présent rapport

60. Le président du GRPE a rappelé qu'au cours de la cent vingt-troisième session le WP.29 avait accepté l'invitation émanant du Comité des transports intérieurs d'organiser cette table ronde immédiatement à la suite de la soixante-quatrième session (19-21 février 2002) du Comité des transports intérieurs (TRANS/WP.29/792, par. 5 et 6). Il a expliqué que le GRPE en aurait la responsabilité et il a présenté sa proposition de programme pour cette manifestation d'une demi-journée (document informel n° 16).

61. Les experts de l'OICA et de la CLEPA ont confirmé qu'ils étaient prêts à aider le GRPE. Les experts de l'AECC et du CONCAWE ont aussi accepté l'invitation. Il a été convenu que l'OICA et le CONCAWE assureraient la coordination du choix des sujets et des orateurs pour les deux comités respectifs, et le secrétariat a été prié de rédiger les lettres officielles devant être adressées aux deux organes.

62. Le GRPE a approuvé la proposition de son président d'organiser une réunion de coordination, qui se tiendrait à Paris à la fin d'octobre 2001, et où le programme définitif de la table ronde serait adopté et les détails examinés en présence des représentants des organes susmentionnés et du secrétariat. Il a aussi été convenu qu'en janvier 2002, au cours de la quarante-troisième session, le GRPE recevrait un rapport détaillé sur les travaux préparatoires et le programme. (Note du secrétariat: La démarche adoptée par le GRPE a depuis été approuvée par le WP.29 à sa cent vingt-quatrième session – voir le document TRANS/WP.29/792, par. 31).

RÈGLEMENT N° 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1)

Document: Document informel n° 8 de l'annexe 1 au présent rapport

63. L'expert de la Fédération de Russie a présenté la proposition (document informel n° 8) de rectificatif 1 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 83 et en a exposé les motifs. Le GRPE a accepté la proposition et est convenu qu'elle devrait être transmise au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2001. À titre de précaution, il a été demandé à l'expert de la Communauté européenne de comparer la proposition avec la Directive de la CE 98/69/CE.

RÈGLEMENT N° 103 (Convertisseurs catalytiques de remplacement)

Document: Document informel n° 19 de l'annexe 1 au présent rapport

64. L'expert de la Pologne a présenté sa proposition (document informel n° 19) et en a donné les raisons. Il a dit qu'il était notoire que le Règlement n° 103 présentait certaines difficultés d'interprétation et qu'il fallait au minimum lui apporter les corrections proposées. L'expert de la CLEPA a confirmé que l'existence de certaines difficultés était connue.

65. Au cours de la session, les experts de la Fédération de Russie, de l'AECC et de l'OICA se sont portés volontaires pour collaborer sur une mise à jour des dispositions techniques du Règlement. Le GRPE a accepté leur proposition et est convenu en principe d'examiner leur proposition commune, au cas où elle serait prête, à la prochaine session en janvier 2002.

ÉLECTION DU BUREAU

66. À la suite de l'annonce faite par le secrétariat le mardi 29 mai 2001 et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRPE a appelé les représentants à voter le mercredi 30 mai 2001. Le GRPE a réélu M. B. Gauvin (France) en tant que Président des deux sessions prévues pour l'année 2002.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

67. Pour sa quarante-troisième session, le GRPE a convenu de continuer à prévoir le temps nécessaire pour la tenue des trois réunions informelles d'une demi-journée des groupes WHDC, WMTC et PMP. Les présidents des groupes de travail informels ont été invités à confirmer le calendrier des réunions informelles auprès du secrétariat, largement avant la date limite des 10 semaines (5 novembre 2001), s'appliquant à la publication de l'ordre du jour de la session. Le secrétariat a expliqué qu'un temps de réunion supplémentaire pourrait être accordé, si besoin était, mais sans interprétation simultanée.

68. L'ordre du jour suivant pour la quarante-troisième session du GRPE (Genève, Palais des Nations, du mardi 15 janvier 2002 à 14 h 30 au vendredi 18 janvier 2002 à 12 h 30) est proposé par le secrétariat:

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

Elle se tiendra le mardi 15 janvier 2002, de 14 h 30 à 17 h 30. L'ordre du jour de la réunion sera établi et distribué avant la réunion par le secrétariat du groupe WHDC à ses membres.

b) Réunion informelle du groupe de travail du cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC)

Elle se tiendra le mercredi 16 janvier 2002, de 9 h 30 à 12 h 30. L'ordre du jour de la réunion sera établi et distribué avant la réunion par le secrétariat du groupe WMTC à ses membres.

c) Réunion informelle du groupe de travail du programme de mesure des particules (PMP)

Elle se tiendra le mercredi 16 janvier 2002, de 14 h 30 à 17 h 30. L'ordre du jour de la réunion sera établi et distribué avant la réunion par le secrétariat du groupe PMP à ses membres.

d) Quarante-troisième session du GRPE proprement dite

Elle se tiendra du jeudi 17 janvier 2002 à 9 h 30 au vendredi 18 janvier 2002 à 12 h 30¹:

1. Règlement n° 49 [Émissions des moteurs diesel (à allumage par compression), moteurs à gaz naturel et moteurs à gaz de pétrole liquéfié (GPL) (à allumage commandé)]
 - 1.1 Mise au point d'une méthode d'essai pour le contrôle des émissions (WHDC)
 - 1.2 Systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds
2. Programme de mesure des particules (PMP)
3. Mise au point d'un cycle d'essai mondial pour le contrôle des émissions des motocycles (WMTC)
4. Amendements aux Règlements de la CEE
 - 4.1 Règlement n° 67 [Équipements spéciaux pour gaz de pétrole liquéfié (GPL)]
 - 4.2 Règlement n° 96 (Engins mobiles non routiers)
 - 4.3 Règlement n° 101 (Émissions de dioxyde de carbone et consommation de carburant des véhicules des catégories M1 et N1)

¹ Dans un souci d'économie, il a été décidé que tous les documents officiels distribués avant la session par courrier ou disponibles sur le site Web ne seraient plus distribués en salle. Les participants sont priés de bien vouloir se rendre à la réunion munis de leur propre exemplaire. (Le site Web du WP.29 est à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>. Choisir GRPE, puis «working documents»).

- 4.4 Règlement n° 103 (Convertisseurs catalytiques de remplacement)
- 4.5 Règlement n° 110 [Organes spéciaux pour systèmes alimentés au gaz naturel comprimé (GNC)]
5. Convertisseurs catalytiques de remplacement pour véhicules équipés d'un système d'autodiagnostic
6. Application des Règlements de la CEE aux véhicules hybrides
7. Véhicules fonctionnant à l'hydrogène
8. Puissance des moteurs destinés à des engins mobiles non routiers et des tracteurs agricoles
9. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales concernant les émissions²
10. Questions diverses
- 10.1 Table ronde «Nouvelles technologies de propulsion des véhicules»
- 10.2 Évolution de la qualité des carburants

²Les délégations sont invitées à présenter par écrit des communications concises sur leurs prescriptions nationales les plus récentes et, le cas échéant, à les compléter oralement.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA SESSION

N°	Présenté par	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Royaume-Uni	2.	E	Programme overview: GRPE Particle Measurement Programme (PMP)
2.	Groupe WHDC	1.1	E	Development of a Worldwide Harmonised Heavy-Duty Engine Emissions Test cycle: Final Report
3.	Italie	8.	E	Application of ECE Regulations to Hybrid Vehicles (comments to TRANS/WP.29/GRPE/2001/1)
4.	Italie	10.	E	Proposal for a draft Regulation concerning the measurement of the net power of non-road engines – Amendment 1 to document TRANS/WP.29/GRPE/2001/4
5.	Bélarus	9.	E/R	Proposal for draft amendments (Corrigendum 1 to the 01 series) to Regulation N°. 96
6.	Canada	2.	E	Laser-Induced Incandescence Instrument as Tool for Measuring Exhaust Particulates
7.	CONCAWE	12.1	E	Evolution of Fuel Quality
8.	Fédération de Russie	12.5	E	Proposal for a Corrigendum to the 05 series of amendments to Regulation No. 83, including draft Supplement 1 and draft Supplement 2
9.	Commission européenne	12.1	E/F	Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la Directive 98/70/CE, Bruxelles, 11 mai 2001, [COM (2001) 241 final]
10.	Commission européenne	11.	E	Current and Future European Community Emission Requirements (May 2001)
11.	Allemagne	12.3	E	Hydrogen-fuelled vehicles
12.	OICA	6.	E	Regulation No. 67 (comments on TRANS/WP.29/GRPE/2001/8)
13.	France	5.	E	Proposal for draft amendments (Supplement 5) to the 02 series of amendments to Regulation No. 101

N°	Présenté par	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
14.	France	8.	E	Application of UN/ECE Regulations to hybrid vehicles
15.	France	8.	E	Proposal of mandate for an ad hoc working group on hybrid vehicles (HEV'S)
16.	Président du GRPE	12.4	F	Projet d'organisation de la table ronde (demi-journée) «Nouvelles technologies de propulsion des véhicules»
17.	ENGVA	4.	E	Proposal for a Corrigendum to Regulation No. 110
18.	ENGVA	4.	E	Dual fuel (Natural gas/Diesel) engines: operation, applications & contribution
19.	Pologne	12.6	E	Proposal for draft amendments to Regulation No. 103
20.	ENGVA	4.	F	Proposition de corrigendum au Règlement n° 110
21.	États-Unis d'Amérique	11.	E	Update of United States Regulatory Activities
22.	Fédération de Russie	4.	E/R	Proposal for draft Supplement to Regulation No. 110
23.	Pays-Bas	8.	E	Certification procedures for innovative technologies in light duty vehicles
24.	Pays-Bas	6.	E	Proposal for a Supplement to UN/ECE Regulation No. 67-01 (Equipment for LPG) with a view to introduce specific requirements for type-approval of all-composite LPG containers
25. and 25bis	AEGPL	6.	E	Proposal for draft Supplement 2 to the 01 series of amendments to Regulation No. 67
–	Groupe WHDC	1.1	E	World-wide Reference Steady State Cycle (WHSC) – excerpt from the presentation by Mr. H. Steven, WHDC group

Annexe 2

MANDAT D'UN GROUPE INFORMEL DU GRPE DES VÉHICULES HYBRIDES
ADOPTÉ PAR LE GRPE À SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

1. Définition générale des véhicules hybrides
Portée limitée en un premier temps aux véhicules des catégories M1 et N1
2. Recensement et définitions des catégories de véhicules hybrides
Portée limitée en un premier temps aux véhicules équipés de moteurs électriques ou thermiques
3. Recensement des amendements qui doivent être apportés aux Règlements de la CEE en vigueur, et identification des groupes subsidiaires du WP.29 chargés de les élaborer
4. Mesure de la consommation de carburant, de la consommation électrique, et traitement des questions concernant les émissions de CO₂
5. Synthèse des difficultés pouvant apparaître au cours des mesures concernant les véhicules hybrides, par exemple:
 - Modes susceptibles d'être sélectionnés par le conducteur;
 - Distinction entre les véhicules hybrides dont la charge électrique diminue et ceux dont la charge électrique reste constante;
 - Freinage par récupération sur le banc à rouleaux;
 - Véhicules à quatre roues motrices;
 - Conditionnement préalable de la batterie;
 - Effets concernant la durabilité de la batterie (pertes d'énergie, etc.)
6. Élaboration des projets d'amendements aux Règlements de la CEE
7. Calendrier
 - Présentation au GRPE en janvier 2002 du premier rapport intermédiaire, pour adoption des définitions, des catégories de véhicules hybrides et des priorités en matière d'amendements aux Règlements de la CEE;
 - Présentation au GRPE en janvier 2003 du deuxième rapport intermédiaire contenant les propositions d'amendements aux Règlements de la CEE;
 - Présentation au GRPE en janvier 2004 du rapport final.