



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRPE/43
18 mars 2002

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-TROISIÈME SESSION**

(15-18 janvier 2002)

PARTICIPATION

1. Le GRPE a tenu sa quarante-troisième session du 15 au 18 janvier 2002 (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, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Yougoslavie. 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), The Oil Companies' European Organization for Environment, Health and Safety (CONCAWE), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), (European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA),

Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) et Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA). Des experts du Comité européen des matériels de génie civil (CECE) et de l'Engine Manufacturers Association (EMA) ont aussi participé à la réunion à l'invitation du secrétariat.

2. La douzième 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 15 janvier 2002 (l'après-midi seulement), sous la présidence de M. C. Havenith (Pays-Bas). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ces travaux: Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Yougoslavie, Commission 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) et Automobile Emissions Controls by Catalysts (AECC/CEFIC). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de la réunion (par. 5 et 6).

3. La quatrième réunion informelle du Groupe de travail du cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC) s'est tenue le 16 janvier 2002 (le matin seulement), sous la présidence de M. Havenith (Pays-Bas). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ces travaux: Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Commission 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) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de cette réunion (par. 25 à 29).

4. La deuxième réunion informelle du Groupe de travail du programme de mesure des particules (PMP) s'est tenue le 16 janvier 2002, 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, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Yougoslavie, Commission 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), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), The Oil Companies' European Organization for Environment, Health and Safety (CONCAWE), Automobile Emissions Control by Catalysts (AECC/CEFIC), European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA), Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) et Engine Manufacturers Association (EMA). On trouvera ci-dessous un résumé des débats de cette réunion (par. 21 à 24).

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

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

Documents: Documents informels n^{os} 1, 3, 6, 11 et 12 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

5. Le Président du Groupe WHDC, M. C. Havenith (Pays-Bas), a informé le GRPE de l'état d'avancement du projet, comme arrêté lors de la réunion informelle du 15 janvier 2002 (voir par. 2). Il a rappelé que la mise au point du cycle WHDC s'était conclue par la présentation du rapport final lors de la session précédente du GRPE (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 5) et que depuis, la première phase des programmes de validation avait été menée à bien par le laboratoire suisse EMPA (document informel n° 12). La deuxième phase a donc pu commencer, le Japon ayant déjà fourni les résultats des essais concernant quatre moteurs, et la Suisse et l'Allemagne s'appropriant à essayer aussi cinq ou six moteurs, dont des moteurs à gaz. Le Président a également fait savoir que les travaux du sous-groupe de l'ISO (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 6) avançaient et qu'il comptait sur un rapport plus détaillé à la prochaine session du GRPE. En guise de conclusion, M. Havenith a estimé que ces progrès étaient encourageants, même s'il a admis que par rapport au calendrier initial prévu, les travaux accusaient un retard d'une année environ. Selon ses estimations, la deuxième phase de la validation pourrait s'achever en octobre 2002, ce qui permettrait au GRPE de disposer des résultats à sa quarante-quatrième session, en janvier 2003. Le Président a enfin remercié les gouvernements et l'industrie pour leur soutien matériel et financier et il les a incités à poursuivre leur coopération.

6. Le Président du GRPE s'est félicité des résultats des travaux réalisés dans le cadre du programme de mise au point de la procédure WHDC. Considérant ces derniers comme très importants, il a encouragé leur poursuite, et a jugé que le retard pris par rapport au calendrier initial n'était pas une cause de préoccupation sérieuse. Le GRPE est convenu que le groupe WHDC se réunirait avant la quarante-quatrième session, en utilisant pour cela une demi-journée du calendrier officiel de la session, avec services d'interprétation simultanée (voir par. 77).

7. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel n° 3, qui contient le procès-verbal de la première réunion du groupe informel des émissions hors cycle qu'elle avait présidée. Elle a fait savoir que le groupe s'était fixé comme dernier objectif de mettre au point un essai pour véhicules en circulation, et elle a invité le GRPE à adopter le mandat du groupe (reproduit ci-dessous, sur la base du document informel n° 6):

S'agissant des émissions «hors cycle», c'est-à-dire des combinaisons régime/couple qui ne sont pas couvertes dans la procédure d'essai officielle et des conditions d'altitude et de température non comprises dans la plage spécifiée pour les essais en laboratoire, le groupe continuera de travailler à l'élaboration d'une structure réglementaire mondiale en matière d'émissions hors cycle, qui se fondera:

a) Sur une vision commune de l'objectif: un règlement technique mondial en matière d'émissions hors cycle

b) Sur des définitions communes des dispositifs auxiliaires de contrôle des émissions et un langage similaire pour la définition des dispositifs de neutralisation

c) Sur une approche commune des cycles d'essai, des zones de contrôle et des conditions ambiantes.

8. L'expert de l'OICA a indiqué que les prescriptions en matière d'émissions hors cycle auraient des incidences importantes pour l'avenir et il a sollicité un délai pour étudier le programme proposé. Le GRPE a considéré que sa demande était justifiée, mais jugeant la proposition présentée par les États-Unis d'Amérique acceptable, en principe, il a autorisé le groupe des émissions hors cycle à travailler conformément au mandat proposé (par. 7) jusqu'à la quarante-quatrième session du GRPE, lors de laquelle le mandat devrait être adopté. Il est également convenu d'accorder audit groupe une demi-journée du calendrier officiel de la session, avec services d'interprétation, avant la tenue de la quarante-quatrième session (voir par. 77).

9. L'expert de l'OICA a rappelé l'engagement pris lors de la cent vingt-cinquième session du WP.29 (TRANS/WP.29/815, par. 31) et a présenté la proposition de projet de série 04 d'amendements au Règlement n° 49, qui aligne les dispositions de ce dernier sur la Directive 2001/27/CE de la Commission (modifiant la Directive 88/77/CEE). Il a souligné les principales modifications (dispositions améliorées interdisant les dispositifs de neutralisation du système antipollution et/ou toute stratégie irrationnelle de gestion du moteur, modification des dispositions concernant les moteurs fonctionnant au GN, inclusion des moteurs fonctionnant à l'éthanol, etc.). Il a précisé que les dispositions transitoires de la proposition étaient également alignées sur la Directive et fixaient les modalités d'application des limites d'Euro 4 (2005), la limite de validité de la série 03 d'amendements (année 2000, Euro 3, Directive 99/96/CE) et l'introduction des limites de 2008 (Euro 5).

10. En conclusion de son exposé, l'expert de l'OICA a fait savoir au GRPE qu'il avait déjà reçu plusieurs commentaires sur sa proposition, notamment de la part de la Pologne et de la Commission européenne, et il a accepté de transmettre la proposition corrigée au secrétariat d'ici à la fin février 2002 (voir également par. 14).

11. Le GRPE a accepté la proposition et a autorisé le secrétariat à établir la version corrigée du projet pour le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002. Il a demandé, par la même occasion, que ce document soit inscrit à l'ordre du jour de sa quarante-quatrième session, en vue de son examen final.

12. L'expert de l'Allemagne a rappelé sa proposition concernant les carburants GN et GPL de référence (TRANS/WP.29/GRPE/1998/11) et l'accord de principe conclu, qui prévoit leur examen simultané du point de vue du Règlement n° 49 et de la Directive 88/77/CEE (TRANS/WP.29/GRPE/36, par. 19).

13. En réponse à cette intervention, l'expert de la Commission européenne a suggéré que la modification de la Directive soit proposée dans le courant de l'année, suivie de celle du Règlement n° 49.

14. L'expert de la République tchèque a présenté le document informel n° 11 et a exposé les motifs de la proposition d'alignement des annexes 2A et 2B du Règlement n° 49 sur la Directive 99/96/CE. Le GRPE a accepté la proposition et a invité l'expert de l'OICA à l'insérer dans le projet de série 04 d'amendements au Règlement (voir par. 10 et 11).

b) Systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds

Document: Document informel n° 4 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

15. Le président du GRPE a rappelé que le sujet avait été abordé pour la première fois au cours de la quarante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 51 à 54) et qu'en septembre 2001, le Japon avait accepté de présider le groupe informel sur les systèmes d'autodiagnostic, proposant M. M. Odaka comme président.

16. M. Odaka a présenté au GRPE une proposition (document informel n° 4) de mandat et de plan de travail pour le groupe, qu'il suggère d'appeler Groupe des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds. Il a fait savoir au GRPE que M. J. F. Renaudin avait accepté d'en assurer le secrétariat. Le GRPE a été informé que la prochaine réunion du Groupe était prévue pour le 22 février 2002, à Tokyo.

17. Le GRPE a examiné la proposition et l'a adoptée. Le mandat et le plan de travail adoptés pour le Groupe des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds, reproduits dans le document informel n° 4, figurent à l'annexe 2 du présent rapport.

18. Lors des débats, l'expert de la Commission européenne a reconnu que le mandat du Groupe était bien conforme aux projets de la CE et a accepté de contribuer aux travaux du Groupe. Il a regretté de ne pas pouvoir participer à la première réunion à Tokyo (voir par. 16). L'experte des États-Unis d'Amérique a formulé ses vœux de succès à l'intention du Groupe et a suggéré qu'il coopère également avec des experts de Californie. Elle a annoncé que la délégation américaine ferait tout son possible pour participer à la première réunion à Tokyo.

19. L'expert de la CLEPA a estimé que le Groupe devrait s'intéresser à la question de l'utilisation des systèmes d'autodiagnostic pour les réparations, ainsi que de la communication de toutes les informations nécessaires par les fabricants. Les observations ont été appuyées par l'expert de la Commission européenne et approuvées par le GRPE.

20. Le GRPE est également convenu que le Groupe des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour les véhicules utilitaires lourds se réunirait avant la quarante-quatrième session, en utilisant pour cela une demi-journée du calendrier officiel de la session, avec services d'interprétation simultanée (voir par. 77).

PROGRAMME DE MESURE DES PARTICULES (PMP)

Document: Document informel n° 10 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

21. Le président du Groupe informel du PMP, M. M. Dunne (Royaume-Uni), a informé le GRPE des activités du Groupe. Il a rappelé que depuis la première réunion de ce groupe (document informel n° 10), le Groupe de recherche s'était réuni à Londres (31 juillet et 1^{er} août 2001), à Essen (29 et 30 novembre 2001) et également juste avant la session du GRPE, le 15 janvier 2002 au matin. Les travaux intensifs menés ont produit leurs résultats et le Groupe PMP est sur le point de conclure la première phase du programme, à savoir la collecte d'informations. Une autre réunion du Groupe de recherche devrait se tenir dans un avenir proche, vraisemblablement à Londres.

22. Lors de la réunion du Groupe PMP tenue le 16 janvier 2002 (voir par. 4), les délégués avaient entendu des rapports de synthèse, avaient assisté à des présentations et il leur avait été soumis, à titre d'information supplémentaire, des matrices concernant l'instrumentation, le prélèvement et le conditionnement. Il a annoncé que le rapport final de la première phase était en voie d'achèvement et que les informations matricielles de synthèse étaient déjà disponibles pour 14 instruments et un nombre correspondant de systèmes de mesure.

23. La deuxième phase du programme PMP devrait commencer quasiment à la date prévue et sélectionner la ou les meilleures méthodes pour la mesure des émissions de particules. Durant cette phase, un certain nombre d'instruments et de moteurs devraient être essayés. Le président du PMP a déclaré que les préparatifs étaient bien amorcés dans un laboratoire d'essai suisse.

24. Le président du GRPE s'est félicité des progrès des travaux du Groupe et a suggéré de programmer la prochaine réunion du Groupe PMP avant la quarante-quatrième session du GRPE, en utilisant pour cela une demi-journée du calendrier officiel de la session, avec services d'interprétation simultanée (voir par. 77).

MISE AU POINT D'UN CYCLE D'ESSAI MONDIAL POUR LE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DES MOTOCYCLES (WMTC)

25. Le président du groupe de travail WMTC, M. C. Havenith (Pays-Bas), a fait savoir au GRPE que 90 % environ des données de validation du cycle d'essai avaient été rassemblées et que l'évaluation de celui-ci était en cours. Lors de la réunion tenue avant la session du GRPE (voir par. 3), le groupe WMTC avait examiné une liste de six questions qu'il restait à régler. Il était prévu que le GRPE disposerait du rapport de validation complet à sa quarante-quatrième session, en juin 2002, pour examen. D'après les résultats de ce rapport, il pourrait s'avérer nécessaire de procéder à des essais supplémentaires. Le rapport pourrait donc être terminé pour la fin de l'année 2002. Pour clore son exposé, M. Havenith a informé le GRPE de son intention de démissionner de ses fonctions de président du WMTC; cependant, pour assurer la continuité, il accepterait de rester en poste jusqu'à la quarante-quatrième session du GRPE ou jusqu'à la nomination d'un nouveau président pour le Groupe.

26. Le président du GRPE s'est félicité des efforts d'harmonisation menés par le Groupe du WMTC. Il a reconnu que l'on ne s'était jamais attendu à ce que la tâche soit facile et il a fait savoir au GRPE que les récentes décisions prises au sein de la Communauté européenne retarderaient probablement la mise en œuvre possible des résultats du projet WMTC. Détails à l'appui, l'expert de la Commission européenne a confirmé que lors de la seconde lecture au Parlement européen, les limites d'émissions des motocycles proposées, destinées à être introduites en 2003 et 2006, avaient été fondées sur un cycle d'essai modifié utilisé pour les voitures particulières (Règlement n° 83). Il a indiqué qu'une procédure de conciliation allait maintenant être entamée, mais que celle-ci ne devrait pas modifier la décision politique. Il a également rendu hommage au travail accompli par le groupe WMTC.

27. Pour la candidature au poste de président du groupe informel WMTC, les participants ont proposé de nommer M. C. Albus (Allemagne). M. Albus a accepté l'offre, sous réserve de l'approbation de son Gouvernement. (Note: Le Gouvernement allemand a entériné sa nomination.)

28. L'expert de l'IMMA s'est félicité, pour mémoire, des travaux effectués par le groupe WMTC sous la présidence de M. Havenith. Le GRPE s'est associé à sa démarche et a souhaité que les résultats du WMTC soient mis en œuvre en 2006.

29. Dans l'attente de la présentation du rapport de validation du WMTC, le GRPE est convenu que le groupe WMTC se réunirait avant la quarante-quatrième session du GRPE, en utilisant pour cela une demi-journée du calendrier officiel de la session, avec services d'interprétation simultanée (voir par. 77).

AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

a) Règlement n° 67 [Équipements spéciaux pour gaz de pétrole liquéfié (GPL)]

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2002/1, documents informels n^{os} 2, 5 et 16 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

30. L'expert des Pays-Bas a présenté sa proposition visant à incorporer dans le Règlement des dispositions concernant les réservoirs tout composite (TRANS/WP.29/GRPE/2002/1).

31. L'expert de l'OICA a pris note de la proposition, mais a indiqué qu'il faudrait la réexaminer pour rendre les dispositions proposées compatibles avec le Règlement n° 67. Il a dit que la proposition s'inspirait largement du Règlement n° 110, mais que la pression du GPL dont il était question dans le Règlement n° 67 étant inférieure à la pression du gaz naturel (GN) spécifiée dans le Règlement n° 110, il faudrait assouplir les procédures d'essai proposées. En outre, il a été noté que certaines dispositions techniques proposées devraient être formulées plus précisément.

32. L'expert de l'ISO a rappelé les travaux effectués par le Groupe de travail TC22/WG.11 de l'ISO et a proposé l'aide de ce groupe. L'expert de l'AEGPL a également proposé ses services pour ces travaux. Le GRPE a suggéré que ces experts rencontrent l'expert des Pays-Bas et rédigent leurs propositions, qui seraient examinées à la prochaine session du GRPE.

33. L'expert de l'Italie a présenté le document informel n° 2, qui contient les amendements et les modifications rédactionnelles apportées au Règlement. L'expert des Pays-Bas a accepté d'examiner la proposition, en vue de sa discussion en détail à la prochaine session. Dans cette optique, le GRPE a invité le secrétariat à distribuer le document informel n° 2 sous une cote officielle.

34. En présentant le document informel n° 5, l'expert de l'Italie est revenu sur la décision prise par le GRPE à sa quarante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 26 à 28), qui approuve l'introduction de la buse de remplissage normalisée Euro et propose son examen par le WP.29 et l'AC.1 (document TRANS/WP.29/2001/61). Il a rappelé que le WP.29 avait décidé de reporter l'examen de cette proposition à sa session de novembre 2001. Il a souligné que le document informel n° 5 prouvait le bien fondé des préoccupations économiques de son Gouvernement, qui objectait à cette proposition. Il a constaté que les dimensions proposées de la buse de remplissage appelleraient des modifications sur la plupart des véhicules en cas de montage après coup.

35. Au cours de l'échange de vues qui a suivi, l'expert des Pays-Bas a précisé les conditions d'inclusion de la buse de remplissage normalisée Euro dans le cadre d'un complément au Règlement. L'expert de l'AEGPL a partagé son point de vue. Il a déclaré que seules les nouvelles homologations de type étaient concernées et a estimé que les problèmes de montage après coup soulevés par l'Italie dans le document informel n° 5 pouvaient être résolus.

36. En ce qui concerne ce point de désaccord, il a été suggéré de poursuivre le débat à la prochaine session du GRPE et les experts ont été invités à rechercher une solution susceptible de permettre la normalisation des buses de remplissage GPL, telle que proposée.

b) Règlement n° 96 (Engins non routiers)

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/9, TRANS/WP.29/GRPE/2001/9/Add.1, document informel n° 19 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

37. L'expert de la Commission européenne a réaffirmé son accord avec les propositions de la Pologne, qui figurent dans les documents TRANS/WP.29/GRPE/2001/9 et Add.1 (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 37).

38. S'agissant de cette proposition, l'expert de l'Italie a approuvé les intentions exprimées par la Pologne, mais a suggéré que des modifications supplémentaires étaient nécessaires pour aligner le texte du Règlement n° 96 sur la Directive 97/68/CE de la CEE. Il a déclaré que dans le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/9, il faudrait supprimer les propositions d'amendements aux paragraphes 11.2, 11.3, 11.4, ainsi que la proposition de suppression du paragraphe 11.5. Il a présenté le document informel n° 19, qui propose des amendements à l'annexe 1B, laquelle prévoit l'introduction d'un nouvel appendice A. Ce dernier document était censé remplacer le document TRANS/WP.29/GRPE/2001/9/Add.1. L'expert de la CEMA a appuyé les propositions de l'Italie.

39. Le GRPE a accepté les modifications proposées par l'Italie, mais il a prié les experts de l'Italie et de la Commission européenne de transmettre au secrétariat un document complet, destiné à servir de base à la proposition de projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 96, et à être communiqué au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002.

c) Règlement n° 101 (Émissions de CO₂ et consommation de carburant des véhicules des catégories M1 et N1)

Documents: TRANS/WP.29/GPRE/2000/12/Rev.1, document informel n° 13 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

40. L'experte de la France a fait savoir au GRPE que la proposition relative à l'insertion de dispositions concernant les dispositifs antipollution à régénération dans le Règlement (TRANS/WP.29/GRPE/2000/12/Rev.1) devait être considérée comme modifiée par le document informel n° 13. L'expert de l'OICA a rendu hommage au travail accompli et a estimé que le résultat était fort acceptable. Cependant, il a annoncé que l'évolution rapide de la technologie concernée appellerait un certain nombre d'amendements supplémentaires et que l'OICA serait en mesure de faire deux propositions supplémentaires à la prochaine session du GRPE.

41. Le GRPE a étudié la situation, mais a préféré poursuivre l'adoption d'amendements au Règlement n° 101, et inclure les éventuelles dispositions additionnelles ultérieurement. Par conséquent, il a été décidé de transmettre le document TRANS/WP.29/GRPE/2000/12/Rev.1 tel qu'amendé par le document informel n° 13 au WP.29 et à l'AC.1 pour leurs sessions de juin 2002, sous la forme d'une proposition de projet de complément 5 au Règlement.

d) Règlement n° 103 (Convertisseurs catalytiques de remplacement)

42. Reprenant le débat ouvert par la Pologne à la quarante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 64 et 65), le GRPE a entendu l'expert de la Pologne, qui estime que les homologations accordées par diverses parties diffèrent quant à l'interprétation des prescriptions du Règlement. L'expert de la Fédération de Russie a approuvé son intervention.

43. Au cours des débats qui ont suivi, le GRPE a fait remarquer que certaines des questions d'interprétation soulevées par la Pologne et la Fédération de Russie étaient de nature non technique et n'étaient pas spécifiques au Règlement n° 103. Les experts de la Commission européenne et de la CLEPA ont suggéré que ces questions soient plutôt traitées par le WP.29, dans le cadre des efforts déployés par le Forum mondial en vue de la mise en œuvre et de l'application uniformes des dispositions d'homologation de type et de conformité de la production. Ils ont également rappelé au GRPE que tout amendement du Règlement n° 103 appellerait la modification parallèle de la Directive CE correspondante, ce qui pourrait s'avérer difficile, la Communauté européenne n'ayant rencontré aucun problème spécifique au sujet de son application.

44. Considérant ce problème comme important pour l'industrie, le Président a suggéré de poursuivre la discussion à la prochaine session, après l'examen prévu du sujet en question par le WP.29 et le Comité d'administration AC.1 de l'Accord de 1958 à leurs sessions de mars 2002.

d) Règlement n° 110 (Organes spéciaux pour systèmes à GNC)

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/7; TRANS/WP.29/GRPE/2002/3; TRANS/WP.29/GRPE/2002/4; TRANS/WP.29/GRPE/2002/5; TRANS/WP.29/GRPE/2002/6; TRANS/WP.29/GRPE/2002/7; document informel n° 18 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

45. Rappelant que le sujet avait déjà été abordé à la session précédente (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 20 et 22), le GRPE a noté que la proposition de la Fédération de Russie de distinguer les pièces homologuées pour les températures modérées et froides (TRANS/WP.29/GRPE/2001/7) avait récemment été élaborée et présentée dans le document TRANS/WP.29/GRPE/2002/7. Afin de laisser le temps nécessaire pour son étude, le GRPE est convenu de reporter son examen détaillé à la quarante-quatrième session.

46. Après la présentation de l'expert de l'Italie, le GRPE a examiné puis adopté les documents TRANS/WP.29/GRPE/2002/3 et TRANS/WP.29/GRPE/2002/4, et est convenu de soumettre la version de synthèse de ces documents au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de juin 2002, sous la forme d'une proposition de projet de complément 1 au Règlement n° 110.

47. Se référant au premier examen de ses propositions effectué lors de la quarante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 21 et 22), l'expert de l'ENGVA a présenté une proposition visant à corriger certaines dispositions du Règlement (TRANS/WP.29/GRPE/2002/5), ainsi qu'une proposition visant à autoriser les homologations de véhicules équipés de moteurs bicarburant, dans lesquels le carburant diesel est utilisé pour une pré-injection facilitant l'inflammation du GN (TRANS/WP.29/GRPE/2002/6).

48. Les propositions de l'ENGVA n'ont pas été examinées en détail, étant donné que certains délégués ne les avaient reçues qu'une fois arrivés à Genève. Afin de disposer du temps nécessaire pour leur étude, le GRPE est convenu de reporter leur examen détaillé à sa session suivante.

49. Le GRPE a relevé que certaines des modifications proposées visaient à aligner le Règlement n° 110 sur les normes ISO dans leur version définitive publiée. Pour donner un aperçu général du travail effectué, l'expert de l'ISO a distribué le document informel n° 18, accompagné d'une liste complète des normes applicables.

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

50. L'expert de la Commission européenne a informé le GRPE que cette question était traitée dans les propositions de révision de l'annexe 13 de la Directive 70/220/CEE, dont l'examen était prévu pour février 2002. Il pensait être en mesure de présenter des propositions correspondantes pour l'adaptation des Règlements n°s 83 et 103 à la prochaine session du GRPE.

APPLICATION DES RÈGLEMENTS DE LA CEE AUX VÉHICULES HYBRIDES

Document: document informel n° 14 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

51. L'experte de la France, M^{me} B. Lopez, Présidente du Groupe informel des véhicules hybrides, a présenté un rapport sur l'état d'avancement des activités de son Groupe (document informel n° 14). Elle a informé le GRPE que deux réunions avaient eu lieu et que pour la prochaine réunion, prévue à Paris le 12 mars 2002, le Groupe avait décidé de donner la priorité aux amendements aux Règlements n°s 83, 101 et 85, pour permettre l'homologation de type des catégories ordinaires de véhicules hybrides électriques. Elle a également fait savoir que le Groupe avait décidé de demander au GRPE de lui fournir des orientations sur l'approche plus fondamentale suggérée par les Pays-Bas (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 32).

52. Lors des débats qui ont suivi, l'expert des Pays-Bas a rendu hommage au travail accompli par le Groupe informel, précisant que les considérations qu'il pourrait formuler lui-même n'étaient pas censées constituer une base pour la seconde phase des opérations, mais plutôt une justification de l'approche adoptée par le Groupe. L'experte des États-Unis a soulevé la question des conditions d'essai pour les véhicules hybrides, et a suggéré d'étudier si dans les conditions d'essai les plus défavorables on devait inclure le fonctionnement des accessoires des véhicules (système de climatisation, lecteur de CD, etc.). L'expert de la Fédération de Russie a suggéré d'examiner également la question des gros véhicules hybrides de tourisme.

53. Le GRPE a félicité les membres du Groupe et M^{me} Lopez pour leurs travaux. Il a apprécié l'approche ciblée adoptée par le Groupe et a pris note de l'intention de l'expert des Pays-Bas de fournir des justifications supplémentaires. Il a également recommandé au Groupe d'inclure autant que possible dans ses considérations les suggestions des experts des États-Unis d'Amérique. Il a prié le secrétariat de distribuer le document n^o 14 sous une cote officielle.

VÉHICULES FONCTIONNANT À L'HYDROGÈNE

54. M. C. Albus (Allemagne), Président du Groupe informel, a fait savoir au GRPE que lors de la première réunion qui s'était tenue à la fin novembre 2001 à Bonn, le Groupe avait examiné les propositions émanant du Projet européen intégré de recherche sur l'hydrogène (EIHP) au sujet du Projet de règlement concernant la sécurité du stockage d'hydrogène à l'état gazeux ou liquide à bord des véhicules automobiles. Il a indiqué que le Groupe avait pour objectif d'élaborer à partir de ces propositions de futurs règlements techniques mondiaux dans le cadre de l'Accord de 1998 et a fait savoir au GRPE que les projets et informations existants au sujet du Groupe informel pouvaient être consultés sur le site Web de l'EIHP: <http://www.eihip.org>.

55. L'experte des États-Unis d'Amérique a saisi l'occasion pour rappeler au GRPE l'expérience acquise par son pays dans la mise au point des piles à combustible pour les véhicules routiers, basées sur l'utilisation de l'hydrogène et de l'oxygène pour la production d'électricité. L'expert du Canada a également approuvé l'intention du Groupe de participer au processus d'élaboration de règlements au titre de l'Accord de 1998 et a indiqué que des règlements de sécurité, inspirés en matière des normes ISO existantes, étaient en cours d'élaboration dans son pays.

56. Les experts de l'ISO ont informé le GRPE que les comités techniques TC 22 (véhicules routiers), TC 197 (technologies de l'hydrogène), TC 58 (bouteilles à gaz) et TC 220 (récipients cryogéniques) étaient concernés par les travaux. Le Président du Comité national canadien de l'ISO a fait part du vif intérêt que l'ISO portait à la coopération avec le Groupe informel, et a fait savoir que les projets de normes internationales ISO/DIS 13985 (stockage d'hydrogène liquide à bord des véhicules) et ISO/DIS 15869 (stockage d'hydrogène gazeux à bord des véhicules) étaient presque achevés.

57. Le Président du GRPE a remercié le Groupe informel et son Président pour ces débuts prometteurs et a pris note de l'intérêt manifesté par les délégations et des propositions de coopération formulées. Il a fait savoir que l'élaboration d'un règlement technique mondial requérait l'approbation du Comité exécutif AC.3 de l'Accord de 1998, et il a accepté de demander celle-ci au Comité à sa quatrième session en mars 2002.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRPE/2001/4, TRANS/WP.29/GRPE/2001/4/Add.1

58. L'expert de l'Italie, présentant ces propositions, a déclaré qu'à son avis le projet de règlement proposé était prêt pour adoption. L'expert de la CEMA a reconnu que ce nouveau projet de règlement était nécessaire, mais il a suggéré qu'un certain nombre d'amendements supplémentaires soient apportés au texte. Il en a énuméré plusieurs, dont ceux s'appliquant

à l'annexe 6, qui visent à prendre en compte le fait que le contrôle de la conformité de la production était effectué sur des moteurs non rodés. L'expert du Royaume-Uni a signalé qu'il faudrait également apporter des modifications à l'annexe 7, au sujet de la spécification des carburants de référence gazeux.

59. L'expert de la Commission européenne a fait savoir que l'adoption du nouveau projet de règlement impliquerait des modifications à la Directive 97/68/CE, qui s'applique actuellement à la puissance des véhicules routiers. Il a informé le GRPE qu'aucune décision à cet égard n'avait encore été prise. L'expert de l'Italie en a pris bonne note et a déclaré qu'il faudrait également apporter un amendement correspondant au Règlement n° 96.

60. L'expert de l'Italie a accepté de proposer un second additif à la proposition, en coopération avec les experts ayant formulé ces commentaires. Le GRPE est convenu de reprendre l'examen de la proposition à sa prochaine session.

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

Documents: Documents informels n^{os} 7, 8 et 17 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

61. L'expert du Japon a présenté la Déclaration ministérielle sur l'élaboration d'une stratégie globale pour les véhicules peu polluants, adoptée au terme de la Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est tenue à Tokyo le 16 janvier 2002 (document informel n° 17). Il a informé le GRPE que ladite Conférence avait permis de dégager un consensus politique, y compris sur l'harmonisation des véhicules peu polluants dans le cadre de l'Accord mondial de 1998.

62. Pour donner de plus amples informations sur la stratégie de son Gouvernement pour promouvoir la mise au point de véhicules peu polluants de la prochaine génération, l'expert du Japon a distribué le document informel n° 8. Il a souligné les objectifs du programme et les possibilités qu'il offre en matière de réduction de la pollution de l'air et de la consommation d'énergie.

63. Au cours des débats qui ont suivi, le GRPE s'est félicité des résultats obtenus par la Conférence ministérielle et a accepté la proposition du président d'ajouter à l'ordre du jour de la prochaine session un nouveau point intitulé «Véhicules peu polluants». Les participants sont convenus de s'attacher, dans un premier temps, à donner une définition des véhicules peu polluants et à fixer des objectifs réglementaires.

64. À cet égard, l'expert de la Commission européenne a informé le GRPE des travaux menés sur les normes en matière d'émissions, y compris les émissions de particules, censées devenir obligatoires ultérieurement. Il a dit que ces normes devraient s'appliquer à toutes les catégories de véhicules et pourraient servir de cadre à la définition des véhicules peu polluants.

65. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel n° 7 qui faisait le point sur les activités réglementaires américaines, en ce qui concerne la *Service Information Availability Rule*, et qui proposait un Règlement sur les émissions des moteurs industriels, les émissions des moteurs à allumage commandé des véhicules de loisir et les émissions des moteurs diesel marins. En outre, ce document mentionne une étude sur la situation réglementaire

pour ce qui est des moteurs non routiers, d'où ressort la nécessité d'un contrôle plus strict des émissions de particules.

66. L'expert de l'Afrique du Sud est revenu sur le questionnaire qu'il avait distribué à la quarante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRPE/42, par. 46) et il a remercié tous ceux qui y ont répondu. Il a fait savoir que son pays avançait sur la question du programme de la qualité des carburants et avait l'intention d'établir un cadre réglementaire correspondant. Il a promis de fournir, à la prochaine session du GRPE, un document d'information concernant également les émissions d'échappement et les normes de qualité en général.

QUESTIONS DIVERSES

a) Table ronde sur les «Nouvelles technologies de propulsion des véhicules»

Document: TRANS/2002/12

67. Le président a informé le GRPE que grâce à l'aide de l'OICA, de la CLEPA et de la CONCAWE, les préparatifs de la Table ronde prévue pour le 20 février 2002 étaient en bonne voie, et il a attiré l'attention sur le programme établi, publié par le Comité des transports intérieurs (TRANS/2002/12). Il a fait savoir que les contributions seraient envoyées au secrétariat peu avant la Table ronde, afin que les interprètes puissent en disposer, et qu'elles seraient publiées ultérieurement sur le site Web du Comité des transports intérieurs (<http://www.unece.org/trans/main/itc/itc.html>) ou qu'elles seraient publiées sur papier comme actes de la réunion, si le CTI en décidait ainsi. Le Président s'est félicité du haut niveau d'expertise des intervenants et a salué les efforts investis dans la préparation de cette réunion.

b) Évolution de la qualité des carburants

Documents: Documents informels n^{os} 9 et 15 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

68. L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel n^o 9, qui fournit les détails de la proposition d'amendement à la Directive 98/70/CE, relative à l'introduction de dispositions prescrivant la mise en vente d'essence et de carburant diesel présentant une teneur maximale en soufre de 10 ppm à compter du 1^{er} janvier 2005, cette limite devant devenir obligatoire pour le carburant diesel à compter du 1^{er} janvier 2009 et pour l'essence à compter du 1^{er} janvier 2011. La Position commune adoptée par le Conseil concernait également la nécessité pour la Commission d'établir des normes de qualité des carburants pour les engins mobiles non routiers, lorsque seraient proposées les prochaines normes d'émissions (phase 3).

69. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n^o 15, qui explique sa position sur les additifs à base de métal pour carburants et fournit des informations de base et les justifications techniques correspondantes.

70. Un débat s'en est suivi, et l'expert de la CONCAWE a accepté de transmettre le document informel n^o 15 aux industriels produisant ces additifs métalliques pour carburants, à savoir le Ferrocene (fer) et le MMT (méthylcyclopentadiényle manganèse tricarbonyle).

71. Lors des débats, l'expert de l'OICA a passé en revue les différentes qualités de carburant disponibles dans les pays de la CEE et a attiré l'attention du GRPE sur les problèmes qu'entraîne l'emploi d'une qualité de carburant inappropriée pour les moteurs modernes à faibles émissions.

72. Au vu des situations différentes existant dans les pays de la CEE, l'experte de la France a soulevé la question de la cessation de la validité de la série 04 d'amendements, qui résultait de l'introduction de la série 05 d'amendements au Règlement n° 83. Elle a dit que, pour certains pays, ces amendements étaient difficiles à mettre en œuvre et a suggéré d'envisager une dérogation similaire à celle existant pour l'essence au plomb.

73. Le GRPE a pris note du problème, qui avait déjà été débattu lors de l'examen initial de la série 05 d'amendements au Règlement n° 83. Il a accepté en principe la solution proposée par la France d'utiliser un «certificat provisoire», non reconnu comme homologation de type au titre du Règlement n° 83, mais fournissant toutes les données nécessaires et permettant de continuer temporairement à produire et à commercialiser des moteurs et des véhicules satisfaisant à la série 04 d'amendements au Règlement n° 83.

74. L'experte de la France a accepté, à l'invitation du GRPE, d'établir un document de travail sur le sujet, en vue de son examen à la prochaine session du GRPE.

c) Hommage à M. R. Rijkeboer

75. Ayant appris le départ prochain à la retraite de M. Rijkeboer, le GRPE a cordialement salué la précieuse contribution de celui qui a régulièrement représenté les Pays-Bas aux sessions des 30 dernières années, en devenant ainsi l'un des principaux experts du Groupe. M. Rijkeboer a évoqué les joies et les difficultés de sa carrière professionnelle, avant de souhaiter au GRPE une poursuite fructueuse de ses travaux avec son successeur. Au nom du GRPE, le président a remercié M. Rijkeboer et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

76. Pour sa quarante-quatrième session, le GRPE est convenu de continuer à prévoir le temps nécessaire pour la tenue de cinq réunions informelles d'une demi-journée des Groupes WMTC, PMP, WHDC, des émissions hors cycle et des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds. Considérant qu'en réservant une journée et demie au moins du calendrier officiel de la session pour le GRPE proprement dit, on dépasserait la durée accordée, le président du GRPE est convenu de demander au WP.29 à sa session de mars de prévoir un jour de travail supplémentaire avec services d'interprétation, et une session commençant un jour plus tôt, soit le lundi 10 juin 2002. Note du secrétariat: À sa cent vingt-sixième session, le WP.29 a approuvé cette requête, dont l'allocation de temps supplémentaire pour la réunion du groupe des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds [voir e)], et a alloué au GRPE une journée et demie supplémentaire avec services d'interprétation.

77. Compte tenu de l'accord du WP.29, l'ordre du jour suivant est proposé pour la quarante-quatrième session du GRPE (qui se tiendra à Genève, au Palais des Nations, du lundi 10 juin 2002 à 14 h 30 au vendredi 14 juin 2002 à 17 h 30):

- a) Réunion informelle du groupe de travail GRPE sur la mise au point d'un cycle d'essai mondial pour le contrôle des émissions des motocycles (WMTC)
Qui se tiendra le lundi 10 juin 2002, de 14 h 30 à 17 h 30.
L'ordre du jour sera établi par le secrétariat du WMTC et distribué aux membres du groupe avant la réunion.
- b) Réunion informelle du groupe de travail du programme de mesure des particules (PMP)
Qui se tiendra le mardi 11 juin 2002, de 9 h 30 à 12 h 30.
L'ordre du jour sera établi par le secrétariat du PMP et distribué aux membres du groupe avant la réunion.
- c) Réunion informelle du groupe de travail GRPE de la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC)
Qui se tiendra le mardi 11 juin 2002, de 14 h 30 à 17 h 30.
L'ordre du jour sera établi par le secrétariat du WHDC et distribué aux membres du groupe avant la réunion.
- d) Réunion informelle du groupe de travail GRPE des émissions hors cycle
Qui se tiendra le mercredi 12 juin 2002, de 9 h 30 à 12 h 30.
L'ordre du jour sera établi par le secrétariat du groupe de travail des émissions hors cycle et distribué aux membres du groupe avant la réunion.
- e) Réunion informelle du groupe de travail GRPE des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds
Qui se tiendra le mercredi 12 juin 2002, de 14 h 30 à 17 h 30, et le vendredi 14 juin 2002, de 14 h 30 à 17 h 30.
L'ordre du jour sera établi par le secrétariat du groupe de travail et distribué aux membres du groupe avant la réunion.
- f) Quarante-quatrième session du GRPE proprement dit
Qui s'ouvrira le jeudi 13 juin 2002 à 9 h 30 et s'achèvera le vendredi 14 juin 2002 à 12 h 30¹.

¹ Dans un souci d'économie, il a été décidé que les documents officiels expédiés par courrier ou consultables 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. (L'adresse du site Web du WP.29 est: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>; cliquer sur GRPE et chercher «working documents».)

1. Règlement n° 49 [Émissions des moteurs diesel (à allumage par compression), moteurs à gaz naturel et moteur à GPL (à allumage commandé)]
 - 1.1 Examen final de la proposition de projet de série 04 d'amendements
 - 1.2 Mise au point des procédures d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC)
 - 1.3 Émissions hors cycle
 - 1.4 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 à des Règlements CEE
 - 4.1 Règlement n° 67 (Équipements spéciaux pour GPL)
 - 4.2 Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1)
 - 4.3 Règlement n° 101 (Émissions de CO₂ et consommation de carburant des véhicules des catégories M1 et N1)
 - 4.4 Règlement n° 103 (Convertisseurs catalytiques de remplacement)
 - 4.5 Règlement n° 110 (Organes spéciaux pour 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. Véhicules peu polluants
10. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales concernant les émissions²
11. Questions diverses
 - 11.1 Table ronde sur les «nouvelles technologies de propulsion des véhicules» (résultats et suivi)
 - 11.2 Évolution de la qualité des carburants

² Les délégations sont invitées à présenter de brèves communications sur l'état le plus récent des prescriptions nationales 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.	OICA	1.1	E/F	Proposition de l'OICA «Série 04 d'amendements au Règlement n° 49»
2.	Italie	4.1	E	Proposal for amendments to Regulation No. 67
3.	Président du Groupe informel des émissions hors cycle	1.1	E	Minutes of the 1st meeting of the Off-Cycle Emissions Work Group, Ann Arbor, Michigan, December 3, 2001
4.	Groupe informel des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules lourds	1.2	E	World-Wide Harmonised Heavy-Duty OBD (WWH-OBD) – Proposed terms of reference for a GRPE ad hoc working group
5.	Italie	4.1	E	Italian considerations on the LPG Euro connector
6.	États-Unis d'Amérique	1.1	E	Proposal for a Charter for the Working group on Off-Cycle Emissions
7.	États-Unis d'Amérique	9	E	Update of United States Regulatory Activities
8.	Japon	9	E	Japan's Basic Strategy for Promoting the Development of Next-Generation Environmentally Friendly Vehicles (EFVs)
9.	Commission européenne	10.2	E	Fuel quality – amendment of Directive 98/70/EC
10.	Groupe informel PMP	2	E	Minutes of 1st meeting of the «Particulates measurement Programme» Group, Palais des Nations, Geneva, 31/5/2001
11.	République tchèque	1.1	E	Proposal for draft amendments to the 03 series of amendments to Regulation No. 49

N°	Présenté par	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
12.	Groupe informel WHDC	1.1	E	WHDC Worldwide Heavy-Duty Certification Validation Results Executive Summary
13.	France	4.3	E	Proposal of amendments to document TRANS/WP.29/GRPE/2000/12/Rev.1 (Emissions of CO ₂ and fuel consumption of M1 and N1 vehicles)
14.	France	6	E	GRPE ad hoc working group on hybrid vehicles Status report
15.	OICA	10.2	E	ACEA Position on Metal Based Fuel Additives – Document circulated on behalf of OICA for GRPE information regarding the evolution of fuel quality
16.	OICA	4.1	E	OICA comments on the document TRANS/WP.29/GRPE/2002/1 for the introduction of all composite containers in Regulation No. 67
17.	Japon	9	E	The Ministerial Statement on Comprehensive Strategy for «Environmentally Friendly Vehicles» (Ministerial Conference on Transport, Tokyo, Japan, 15-16 January 2002)
18.	ISO	4.5	E	ISO Standards concerning NGV system components
19.	Italie	4.2	E	Italian proposal to amend Regulation No. 96, 01 series of amendments, according to the Polish proposal TRANS/WP.29/GRPE/2001/9 and Add.1

Redistribution – Document informel de la quarante-deuxième session du GRPE:

5.	Bélarus	4.2	E/R	Proposal for draft amendments (Corrigendum 1 to the 01 series) to Regulation No. 96
----	---------	-----	-----	---

Annexe 2

MANDAT DU GROUPE INFORMEL GRPE DES SYSTÈMES HARMONISÉS À L'ÉCHELLE MONDIALE D'AUTODIAGNOSTIC POUR VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS ADOPTÉ PAR LE GRPE À SA QUARANTE-TROISIÈME SESSION

Note du secrétariat: Le Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998 a reçu, à sa troisième session, en novembre 2001, une proposition des États-Unis d'Amérique visant à élaborer un règlement technique mondial (GTR) sur les «Systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules et les moteurs de grosse cylindrée» (TRANS/WP.29/815, par. 158 à 160); la proposition en question a été publiée sous la cote TRANS/WP.29/2002/26. Pour mener à bien la tâche proposée, le GRPE a approuvé un plan de travail de deux ans prévoyant qu'une première proposition de règlement technique mondial complète devrait être disponible en mai 2004.

1. Champ d'application de la proposition de règlement technique mondial

La proposition de règlement technique mondial portera sur les émissions d'échappement de polluants réglementés des véhicules et des moteurs de grosse cylindrée homologués conformément aux dispositions réglementaires prescrivant la mesure de leurs émissions d'échappement sur un banc d'essai pour moteurs.

Elle s'appliquera aux moteurs à allumage par compression à gazole. Les véhicules et les moteurs fonctionnant avec des carburants alternatifs, ainsi que les véhicules hybrides, seront pris en compte dans d'autres amendements au règlement technique mondial.

Le système d'autodiagnostic détectera les défaillances du moteur lui-même, ainsi que celles des systèmes de traitement des gaz d'échappement montés en aval du moteur. Le lot d'informations échangées avec le véhicule et la transmission fera partie des éléments contrôlés. La proposition sera basée sur les technologies qui devraient être disponibles dans l'industrie au moment de son entrée en vigueur, et elle tiendra notamment compte de l'état de la technique attendu dans le domaine de l'électronique dans les années 2005-2008, ainsi que des dernières technologies attendues concernant les moteurs et le traitement des gaz d'échappement.

2. Contenu de la proposition de règlement technique mondial – Tâches du Groupe de travail

Une fois son vocabulaire spécifique défini avec précision, la proposition de règlement technique mondial traitera des questions ci-après:

- a) les défaillances qui devraient être détectées par le système d'autodiagnostic
- b) les informations que le système d'autodiagnostic devra fournir
- c) la procédure d'homologation du système d'autodiagnostic

2.1 Défaillances

Le système d'autodiagnostic doit détecter les anomalies influant sur les émissions.

Le Groupe de travail des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds devra traduire ce principe en une proposition réaliste et applicable, sous l'arbitrage constant du GRPE. La proposition traitera de la relation qui existe entre les limites d'émissions réglementaires et les concepts des limites de détection et défaillances fonctionnelles des systèmes d'autodiagnostic. À cet égard, les possibilités de contrôle attendues du système d'autodiagnostic au moment de l'entrée en vigueur du règlement technique mondial seront prises en considération et considérées comme base de référence.

2.2 Informations

Le système d'autodiagnostic doit émettre une alerte et donner des informations sur les anomalies influant les émissions.

Le Groupe de travail des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds devra proposer au GRPE d'éventuels principes d'alerte et d'information et élaborer les règles mettant en pratique les orientations ou décisions du GRPE.

Le Groupe de travail traitera notamment des questions ci-après:

- a) les protocoles de communication entre le système et l'extérieur (contribution de l'ISO?)
- b) la télécommunication entre le système d'autodiagnostic et des stations à distance (faisabilité dans les délais fixés?)
- c) l'enregistrement des données en provenance du moteur/véhicule en cas d'anomalie (priorité entre les anomalies?)

2.3 Homologation

Le système d'autodiagnostic doit être homologué conformément aux prescriptions du règlement technique mondial.

Le Groupe de travail des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds devra proposer une procédure d'essais efficace pour l'homologation, comprenant éventuellement un cycle d'essai spécifique des systèmes d'autodiagnostic, dans la ligne des travaux effectués par les Groupes de travail GRPE «WHDC» et des «émissions hors cycle».

Pour ce faire, il faudra notamment mettre au point des dispositions appropriées, au cas où le GRPE déciderait d'exiger du système d'autodiagnostic qu'il fournisse une auto-évaluation permanente de son taux de détection en circulation (voir la présentation de GM lors de la réunion SAE Topotech – Pasadena 2001).


