



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 12-15 janvier 2021

Rapport du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) sur les travaux de sa quatre-vingt-deuxième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2-4	4
III. Rapport des dernières sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (point 2 de l'ordre du jour).....	5	5
IV. Véhicules légers (point 3 de l'ordre du jour).....	6-25	5
A. Règlements ONU n ^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M ₁ et N ₁), 101 (Émissions de CO ₂ /consommation de carburant), 103 (Dispositifs antipollution de remplacement) et [154] (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)).....	6-20	5
B. Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP)).	21	7
C. Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite	22-25	7
V. Véhicules utilitaires lourds (point 4 de l'ordre du jour)	26-33	8
A. Règlements ONU n ^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC)) et 132 (Dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM)).....	26-29	8



B.	Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 4 (Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées relatives aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE)).....	30-31	9
C.	Prescriptions mondiales relatives à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds	32-33	9
VI.	Règlements ONU n ^{os} 24 (Émissions de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel)), 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes d'adaptation au GPL et au GNC), 133 (Aptitude au recyclage des véhicules automobiles) et 143 (Systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburant) (point 5 de l'ordre du jour).....	34-35	9
VII.	Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers (point 6 de l'ordre du jour).....	36-37	10
A.	Règlements ONU n ^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers)	36	10
B.	Règlement technique mondial ONU n ^o 11 (Engins mobiles non routiers)	37	10
VIII.	Programme de mesure des particules (PMP) (point 7 de l'ordre du jour).....	38-43	10
IX.	Motocycles et cyclomoteurs (point 8 de l'ordre du jour).....	44-47	11
A.	Règlements ONU n ^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs).....	44	11
B.	Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)), 17 (Émissions de gaz de carter et émissions par évaporation des véhicules de la catégorie L) et 18 (Systèmes d'autodiagnostic (OBD) pour les véhicules de la catégorie L).....	45	11
C.	Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (EPPR) pour les véhicules de la catégorie L	46-47	12
X.	Véhicules électriques et environnement (EVE) (point 9 de l'ordre du jour).....	48-53	12
A.	RTM ONU relatif à la détermination de la puissance des véhicules électriques (DEVP).....	48	12
B.	RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules	49	12
C.	Autres activités du groupe de travail informel EVE	50-53	12
XI.	Résolution mutuelle n ^o 2 (R.M.2) (point 10 de l'ordre du jour).....	54-56	13
XII.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 11 de l'ordre du jour).....	57-59	13
XIII.	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (point 12 de l'ordre du jour) ...	60-61	14
XIV.	Conformité pendant la durée de vie (point 13 de l'ordre du jour).....	62	14
XV.	Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour).....	63-68	14
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	69-72	15
XVII.	Ordre du jour provisoire de la session suivante.....	73-76	15
A.	Session suivante du Groupe de travail	73	15
B.	Ordre du jour provisoire de la session suivante du Groupe de travail proprement dite	74	16
C.	Réunions informelles prévues à l'occasion de la session suivante du Groupe de travail	75-76	17

Annexes

I.	Liste des documents informels (GRPE-82-) distribués sans cote officielle avant et pendant la session	18
II.	Réunions informelles organisées en marge de la session du Groupe de travail	20
III.	Liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du GRPE	21
IV.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 qui ont été adoptés	22
V.	Rapport technique sur l'amendement 4 au RTM ONU n° 4.....	24
VI.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8 qui ont été adoptés	26
VII.	Demande d'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU relatif à la durabilité des dispositifs de traitement aval pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues	27

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a tenu sa quatre-vingt-deuxième session du 12 au 15 janvier 2021, sous la présidence d'André Rijnders (Pays-Bas) et la vice-présidence de Duncan Kay (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 tel que modifié), ont participé à la session des experts représentant les pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Marin, Suède, Suisse, Tchéquie et Viet Nam. Y ont aussi participé des experts de la Commission européenne (CE) ainsi que des organisations non gouvernementales suivantes : American Automotive Policy Council (AAPC), Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Association européenne des constructeurs de moteurs à combustion interne (EUROMOT), European Garage Equipment Association (EGEA), Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (NGV Global), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Union internationale des transports routiers (IRU) et Liquid Gas Europe.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/1,
Documents informels GRPE-82-01-Rev.1, GRPE-82-02-Rev. 3,
GRPE-82-03-Rev. 2 et GRPE-82-05.

2. M. Rijnders, Président du Groupe de travail, a ouvert la réunion, tenue en session hybride en raison de la situation sanitaire, tous les participants étant présents virtuellement, et a souhaité la bienvenue à ceux-ci. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/1), tel qu'actualisé et récapitulé dans le document informel GRPE-82-02-Rev.3, un ordre provisoire d'examen des divers points étant proposé dans le document GRPE-82-03-Rev.2. Le Groupe de travail a pris note du document GRPE-82-01-Rev.1 portant sur l'organisation des réunions des groupes de travail informels du Groupe de travail tenues dans les semaines ayant précédé la présente réunion.

3. Les documents informels distribués avant et pendant la session du Groupe de travail sont énumérés à l'annexe I. On trouvera à l'annexe II la liste des réunions informelles tenues en marge de la présente session du Groupe de travail et, à l'annexe III, celle des groupes de travail, équipes spéciales et sous-groupes informels du Groupe de travail, y compris leurs présidents et secrétaires ainsi que les dates d'échéance de leurs mandats.

4. Le secrétariat a présenté le document GRPE-82-05, dans lequel il est annoncé à titre provisoire que la session suivante du Groupe de travail se tiendrait du 1^{er} au 4 juin 2021 et dans lequel est rappelée la date limite correspondante (9 mars 2021) pour la soumission des documents officiels. Les présidents et secrétaires des groupes de travail informels ont été invités à se rapprocher du secrétariat pour définir le calendrier des réunions des groupes informels à tenir conjointement avec la session du Groupe de travail de juin 2021.

III. Rapport des dernières sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1153
et ECE/TRANS/WP.29/1155, tels que modifiés,
Document informel GRPE-82-04.

5. Le secrétariat a présenté le document informel GRPE-82-04 et a rendu compte des points pertinents examinés lors des 181^e et 182^e sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Pour de plus amples détails, il a renvoyé aux documents ECE/TRANS/WP.29/1153 et ECE/TRANS/WP.29/1155 tels que modifiés.

IV. Véhicules légers (point 3 de l'ordre du jour)

A. Règlements ONU n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁), 101 (Émissions de CO₂/consommation de carburant), 103 (Dispositifs antipollution de remplacement) et [154] (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP))

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5,
(ECE/TRANS/WP.29/2021/56),
(ECE/TRANS/WP.29/2021/57),
Documents informels GRPE-82-07, GRPE-82-08, GRPE-82-10,
GRPE-82-11, GRPE-82-17, GRPE-82-18, GRPE-82-19,
GRPE-82-20, GRPE-82-21, GRPE-82-37 et GRPE-82-38.

6. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/2, qui tend à étendre à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 83 l'option prévue dans les séries 06 et 07 d'amendements permettant de calculer les valeurs de résistance à l'avancement à partir de celles déterminées conformément au RTM ONU n^o 15 (WLTP). Le représentant de l'Australie a fait remarquer que les modifications apportées dans les séries 06 et 07 d'amendements faisaient référence au Règlement ONU n^o 154 sans préciser le niveau des prescriptions ni la série d'amendements applicables, ce qui risquait de compromettre la possibilité d'homologuer des véhicules dont la vitesse maximale était inférieure à 130 km/h. Le Groupe de travail a noté que lorsque les résistances à l'avancement selon le nouveau cycle d'essai européen (NEDC) étaient calculées à partir des résistances à l'avancement selon la procédure mondiale harmonisée (WLTP) pour être utilisées dans les Règlements ONU n^{os} 83 ou 101, la vitesse maximale lors des essais servant à la dérivation devait être suffisante à la fois pour le NEDC et pour le véhicule concerné.

7. Les représentants des Pays-Bas et du CITA ont appuyé la proposition. Le Groupe de travail a approuvé la proposition tendant à modifier la série 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 83.

8. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/2 au Forum mondial et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021, en tant que projet de complément 14 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 83.

9. Le représentant de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5, dans lesquels sont corrigées des erreurs dans les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83. Le Groupe de travail a approuvé les propositions visant à modifier les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83.

10. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021, en tant que projet de complément 16 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83.

11. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5 au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021, en tant que projet de complément 13 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83.

12. Le représentant de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4, tel qu'amendé par le document GRPE-82-17, dans lequel il est proposé de corriger des erreurs dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101.

13. Le représentant de la Commission européenne (CE) a demandé une précision sur la possibilité de soumettre ces propositions en tant que rectificatifs au lieu de suppléments. Le secrétariat a précisé qu'un rectificatif était un document publié pour corriger une ou plusieurs erreurs dans un document ou une publication déjà publiés. Il a ajouté que les erreurs à corriger étaient présentes dans les documents publiés et ne pouvaient donc pas être considérées comme des rectificatifs.

14. Le Groupe de travail a approuvé les propositions tendant à modifier la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101 et a demandé au secrétariat de soumettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 et GRPE-82-17 tels que modifiés par l'annexe IV au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021, en tant que projet de complément 10 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101.

15. L'expert de l'OICA a présenté le document GRPE-82-07, dans lequel il est proposé de modifier les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83 en ce qui concerne les équivalences en matière de détermination des coefficients de résistance à l'avancement. Le représentant de l'Espagne a demandé si l'alinéa 2) pouvait être reformulé et précisé. Le représentant de l'OICA a accepté et a déclaré qu'il établirait un document de travail pour la session suivante du Groupe de travail en juin 2021.

16. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRPE-82-08, dans lequel il est proposé de modifier les séries 05 et 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83 en ce qui concerne les solutions de rechange dans les spécifications de carburant pour les essais de type IV. Le président du groupe de travail informel du programme de mesure de particules (PMP) a appuyé la proposition et a convenu que les essais avec le carburant E10 représentaient en effet le pire des scénarios. L'expert de l'OICA a approuvé et a déclaré qu'il établirait un document de travail pour la session suivante du Groupe de travail.

17. Le représentant de la CE a brièvement présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/2021/56 et ECE/TRANS/WP.29/2021/57 (ainsi que les documents informels GRPE-82-10 et GRPE-82-11 à titre de versions respectives en mode « suivi des modifications »), qui avaient été soumis au Forum mondial, à sa session de mars 2021, par les représentants de l'Union européenne et du Japon en tant que propositions d'amendements au Règlement ONU n° 154. Dans ces deux documents sont proposées des modifications tendant à rectifier certaines erreurs constatées lors de l'élaboration de l'amendement 6 au RTM ONU n° 15. Le Groupe de travail a pris note des propositions d'amendements et a remercié les Parties contractantes ayant participé à l'élaboration des documents en question.

18. L'expert de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-82-19 et GRPE-82-37 à titre de documents de référence uniquement et pour préciser certaines dispositions du Règlement ONU n° 154. Le représentant de la CE a présenté le document informel GRPE-82-38, dans lequel sont proposés des amendements au document GRPE-82-37. Les représentants de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de la Suède ont appuyé la proposition de la CE. Le représentant du Japon l'a également soutenue et a souligné que des débats approfondis seraient nécessaires pour inclure ces précisions dans le Règlement ONU n° 154 lors de sessions futures du Groupe de travail. Le Président et le représentant du Japon ont regretté l'arrêt du fonctionnement du groupe de travail informel de la WLTP, qui aurait pu faciliter les propositions d'amendement aux textes réglementaires relatifs à la WLTP. Le Président a fait part de sa volonté de relancer les activités du groupe de travail informel de la WLTP dès que des ressources seraient disponibles.

19. Le Groupe de travail a approuvé le document GRPE-82-38 et a demandé au secrétariat de mettre en ligne sur son site Web une version nettoyée du document GRPE-82-38 sous la rubrique « Documents for reference only » (Documents pour référence uniquement).

20. Le représentant de l'OICA a présenté les documents GRPE-82-20 et GRPE-82-21, tendant à modifier le Règlement ONU n° 101 à effet d'y inclure une procédure d'essai NEDC abrégée pour les véhicules électriques purs. Le représentant de la CE a demandé un délai pour des débats internes avant d'exprimer une position sur cette proposition. Le représentant de l'OICA a fait part de son intention de soumettre cette proposition dans un document de travail au Groupe de travail à sa session suivante, prévue en juin 2021.

B. Règlements techniques mondiaux ONU n°s 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP))

21. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

C. Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite

Document(s) : Documents informels GRPE-82-14 et GRPE-82-15.

22. La présidente du groupe de travail informel des émissions en conditions réelles de conduite a présenté un rapport d'étape portant sur les récentes activités du groupe informel (GRPE-82-14). Elle a fait savoir que le vote attendu du Forum mondial et du Comité d'administration sur une proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite, tel qu'adopté par le Groupe de travail à sa session de juin 2020 (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/81, par. 20.), n'avait pas pu avoir lieu en raison de crochets subsistants qui n'avaient pas pu être supprimés car des débats étaient en cours dans l'Union européenne. Elle ne s'attendait pas que la situation soit réglée pour la session suivante du Forum mondial, prévue en mars 2021.

23. Elle a souligné que le groupe de travail informel des émissions en conditions réelles de conduite envisageait de se concentrer sur l'élaboration de la phase 2 du RTM ONU en améliorant la méthodologie afin de représenter autant que possible des conditions d'utilisation plus larges. Elle a confirmé que les représentants du Canada, de la Chine, des États-Unis d'Amérique, de l'Inde, du Japon, de la République de Corée, de l'UE et peut-être de l'Australie avaient exprimé leur intérêt pour cette activité.

24. Les représentants du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique ont appuyé la démarche et approuvé la voie choisie. Le représentant de l'Australie a par ailleurs confirmé qu'il souhaitait participer aux futures étapes de l'élaboration du RTM ONU.

25. Le Président a demandé des éclaircissements supplémentaires en ce qui concernait la révision de l'autorisation d'élaborer le RTM ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite, étant donné que le groupe de travail informel semblait désormais envisager de donner une nouvelle orientation à ses travaux. La présidente du groupe de travail informel a souligné que des débats approfondis seraient nécessaires pour mettre en forme une révision de l'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite et qu'elle espérait tenir au courant le Groupe de travail à sa session suivante, en juin 2021.

V. Véhicules utilitaires lourds (point 4 de l'ordre du jour)

A. Règlements ONU n^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC)) et 132 (Dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM))

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6,
Documents informels GRPE-82-22, GRPE-82-23 et GRPE-82-24.

26. Le représentant de la CE a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6 tel qu'amendé par le document GRPE-82-22, dans lequel est proposée une nouvelle série 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 49. Le représentant de la FSD a demandé des précisions sur la proposition tendant à supprimer du texte les dispositions relatives aux systèmes d'autodiagnostic (OBD). Le représentant de la CE a déclaré qu'il avait été envisagé de supprimer du Règlement ONU n^o 49 les dispositions relatives aux systèmes OBD afin de l'aligner sur la législation en vigueur dans l'UE, mais qu'elles avaient finalement été maintenues. Il a suggéré que soit examinée la possibilité d'inclure de telles dispositions pour l'ensemble du véhicule plutôt qu'uniquement pour les émissions, par exemple dans le Règlement ONU n^o 0.

27. Le Président a demandé si ce sujet était examiné au sein du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA). Le représentant de la CE a déclaré que ce problème était désormais diagnostiqué et serait examiné par le groupe de travail informel de l'IWVTA. L'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel de l'IWVTA a accepté de lancer un débat sur la possibilité d'inclure les systèmes OBD et les informations sur les réparations et l'entretien dans le Règlement ONU n^o 0.

28. Le Groupe de travail a approuvé les propositions relatives à une nouvelle série 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 49 et a demandé au secrétariat de soumettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6 et GRPE-82-22, tels que modifiés par l'additif 1 au présent rapport, au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021 en tant que projet de série 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 49.

29. Le représentant de l'OICA a présenté les documents GRPE-82-23 et GRPE-82-24, dans lesquels sont respectivement proposées quelques corrections aux séries 06 et 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 49. Le représentant de la CE a demandé des précisions complémentaires sur la proposition tenant à modifier le tableau 7, qui créerait une discordance avec certaines législations nationales. Le Groupe de travail a accepté d'examiner ces propositions une fois que les parties prenantes intéressées auraient élaboré d'autres justifications.

B. Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 4 (Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées relatives aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE))

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7,
Document informel GRPE-82-09-Rev.1.

30. Le représentant du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7, tel que modifié par le document GRPE-82-09-Rev.1. Le représentant de la CE a souligné une erreur qui avait été omise, et une correction a été introduite au cours de la réunion dans le document GRPE-82-09-Rev.1.

31. Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7 et GRPE-82-09-Rev.1 tels que modifiés par l'additif 2 au présent rapport. Il a aussi adopté le rapport technique (basé sur des extraits du document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7) tel que reproduit à l'annexe V ci-après, et a demandé au secrétariat de soumettre l'additif 2 et l'annexe V au Forum mondial et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021 en tant que projet d'amendement 4 au RTM ONU n^o 4.

C. Prescriptions mondiales relatives à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds

32. Le représentant de l'OICA a déclaré que les activités sur ce sujet restaient une priorité pour le secteur et a demandé des conseils au Groupe de travail sur la manière de procéder pour en lancer. Le Président a donné la parole aux Parties contractantes pour qu'elles apportent leur contribution.

33. Le représentant de la CE a précisé que la position de l'UE n'avait pas changé depuis la dernière fois que la question avait été abordée (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/80, par. 36 et 37). Le représentant des États-Unis d'Amérique a demandé si l'intention de ces activités était de travailler sur les émissions de CO₂ ou sur les économies de carburant, étant donné que des opportunités pourraient bientôt se présenter concernant les normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds dans la région. Le Président a également souligné que, en ce qui concernait les nouveaux types de groupes motopropulseurs pour véhicules utilitaires lourds, de nouveaux besoins en termes de mesures réglementaires se feraient jour prochainement. Il a cité les véhicules lourds hybrides et la détermination de l'autonomie des camions électriques comme des exemples de cas dans lesquels il devenait urgent d'établir des dispositions réglementaires harmonisées. Il s'attendait que le Groupe de travail ait à jouer un rôle important dans ce domaine dans un avenir très proche.

VI. Règlements ONU n^{os} 24 (Émissions de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel)), 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes d'adaptation au GPL et au GNC), 133 (Aptitude au recyclage des véhicules automobiles) et 143 (Systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation) (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8,
Document informel GRPE-82-25.

34. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8, tel que modifié par le document informel GRPE-82-25, dans lequel il est proposé de modifier la

série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 24. Le représentant de la CE, après avoir vérifié auprès d'autres services de la CE chargés des essais d'aptitude à la circulation, a soutenu la proposition tout en soulignant qu'une révision plus approfondie de la méthode d'essai serait nécessaire aussi pour les véhicules légers. Le représentant des Pays-Bas a soutenu la proposition et s'est porté volontaire pour être impliqué dans toute activité de suivi qui pourrait survenir. L'expert de l'OICA a confirmé que celle-ci étudiait des propositions similaires pour les véhicules légers, qui seraient soumises au Groupe de travail pour examen à ses sessions prochaines.

35. Le Groupe de travail a approuvé la proposition tendant à modifier la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 24 et a demandé au secrétariat de soumettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8 et GRPE-82-25, tels que modifiés par l'annexe VI, au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021 en tant que projet de complément 6 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 24.

VII. Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers (point 6 de l'ordre du jour)

A. Règlements ONU n°s 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers)

36. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

B. Règlement technique mondial ONU n° 11 (Engins mobiles non routiers)

37. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

VIII. Programme de mesure des particules (PMP) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRPE-82-29-Rev.1, GRPE-82-30 et GRPE-82-35.

38. Le représentant de la CE, président du groupe de travail informel du PMP, a présenté les documents GRPE-82-29-Rev.1 et GRPE-82-30, dans lesquels est formulé un projet de proposition de procédure de mesure en laboratoire des émissions de particules d'une taille inférieures à 23 nm pour les moteurs des poids lourds. Il a mentionné que l'intention du groupe informel était de mettre la dernière main à la procédure et de soumettre un document qui pourrait être utilisé comme document de référence pour une utilisation future dans les textes réglementaires. Après avoir réfléchi à différents types de documents au cours de la session, il a déclaré qu'il soumettrait ce document au Groupe de travail en tant que projet de résolution récapitulative lors de prochaines sessions.

39. Le président du groupe de travail informel du PMP a présenté le document GRPE-82-35, dans lequel le point est fait sur les activités du groupe informel. En ce qui concernait les émissions hors échappement, il a souligné les principaux résultats de l'atelier sur les émissions dues à l'usure des freins, qui s'était tenu conjointement avec la session proprement dite du Groupe de travail. Le représentant de la CE a convenu que, comme indiqué au cours de l'atelier, une vision holistique des émissions non gazeuses de toutes les sources serait la meilleure solution, et qu'il soutenait la première étape de l'élaboration d'une méthode concernant spécialement les essais d'émissions dues à l'usure des freins. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que son pays envisageait d'obtenir une telle vision

globale des émissions hors échappement au moyen de projets de recherche qui étaient en cours.

40. Le représentant des Pays-Bas a demandé un complément d'information concernant le calendrier des projets de recherche sur la mesure des émissions dues à l'usure des freins et sur la manière dont les résultats de ces projets seraient inclus dans les travaux du groupe de travail informel du PMP. Le représentant du Royaume-Uni a fait savoir que des résultats préliminaires des recherches en cours sur la mesure des émissions des freins sur route étaient attendus au début de 2022, et d'autres résultats en 2023. Le Président a souligné qu'il importait de tenir compte des modèles du monde réel pour assurer une grande représentativité de la méthode d'essai. Le président du groupe de travail informel du PMP a expliqué que l'essai simplifié en laboratoire envisagé par le groupe informel donnerait des résultats plus rapides, et que des résultats issus d'autres méthodes d'essai pourraient être inclus à un stade ultérieur s'il était possible de modifier la méthode et le calendrier.

41. Le Président a demandé des renseignements complémentaires sur l'inclusion des systèmes de freinage des véhicules utilitaires lourds dans la méthodologie. Le président du groupe de travail informel du PMP a confirmé que le groupe avait l'intention de prendre en compte les systèmes de freinage des poids lourds, probablement en donnant la priorité aux utilisations urbaines dans un premier temps. Il a noté que la méthodologie pour les systèmes de freinage des véhicules lourds était susceptible de devoir être considérablement modifiée par rapport aux véhicules légers, étant donné les différences entre les technologies utilisées dans les systèmes de freinage des deux types de véhicules.

42. Le Président a informé le Groupe de travail des débats qui avaient eu lieu lors de la récente session du Forum mondial et de la Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) concernant la gestion des droits de propriété intellectuelle dans les groupes de travail informels. Il a indiqué que des débats approfondis étaient prévus et qu'ils pourraient déboucher sur des dispositions particulières qui seraient incluses dans les mandats des groupes de travail informels.

43. Enfin, le président du groupe de travail informel du PMP a annoncé qu'il remettrait à la disposition du Groupe de travail, à sa session suivante, le poste de président du groupe informel et a demandé au Groupe de se rapprocher de l'équipe de direction du groupe informel en vue de trouver un candidat potentiel pour ce poste. Il a souligné qu'un nouveau président serait présenté au Groupe de travail à sa session suivante, prévue en juin 2021.

IX. Motocycles et cyclomoteurs (point 8 de l'ordre du jour)

A. Règlements ONU n^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs)

44. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

B. Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)), 17 (Émissions de gaz de carter et émissions par évaporation des véhicules de la catégorie L) et 18 (Systèmes d'autodiagnostic (OBD) pour les véhicules de la catégorie L)

45. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

C. Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (EPPR) pour les véhicules de la catégorie L

Document(s) : Documents informels GRPE-82-26-Rev.1 et GRPE-82-34.

46. Le président du groupe de travail informel EPPR a présenté un rapport d'étape (GRPE-82-34). Il a exposé en détail un projet de demande d'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU sur la durabilité des dispositifs de traitement aval pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues (GRPE-82-26-Rev.1). Il a également déclaré que ce nouveau RTM ONU, une fois mis au point, pourrait également être transposé dans un règlement ONU. Le secrétariat a demandé si cette transposition serait susceptible de modifier le Règlement ONU n° 40 ou d'être incluse dans un nouveau règlement ONU. Le président du groupe informel a déclaré que la question était encore à l'étude.

47. Le Groupe de travail a adopté le document GRPE-82-26-Rev.1 tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité exécutif pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2021 en tant que projet de demande d'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU sur la durabilité des dispositifs de traitement aval pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues.

X. Véhicules électriques et environnement (EVE) (point 9 de l'ordre du jour)

A. RTM ONU relatif à la détermination de la puissance des véhicules électriques (DEVP)

48. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour, celui-ci n'a pas été abordé.

B. RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules

49. Le Groupe de travail a décidé que ce point de l'ordre du jour serait fusionné avec le point 9 a) lors de sa session suivante.

C. Autres activités du groupe de travail informel EVE

Document(s) : Documents informels GRPE-82-27, GRPE-82-33 et GRPE-82-36.

50. Le président du groupe de travail informel EVE a présenté un rapport d'étape, dans lequel sont exposées les activités récentes du groupe informel (GRPE-82-36). Il a décrit en détail les activités concernant la durabilité des batteries des véhicules et a présenté la dernière version du projet de RTM ONU (GRPE-82-27).

51. Le Président a félicité le groupe de travail informel EVE pour les travaux réalisés jusqu'à présent et a salué leur ambition et leur caractère novateur. Les représentants de l'Allemagne, de la France et de la Suède ont appuyé les travaux et leur état d'avancement tel que présenté par le président du groupe informel et ont reconnu que le calendrier initialement prévu pourrait être difficile à respecter.

52. Le représentant de l'OICA a présenté le document GRPE-82-33, dans lequel est exposée la position de son organisation concernant l'état actuel des travaux. La représentante de la CE a félicité toutes les parties impliquées et les progrès importants réalisés en un temps très limité, rappelant la position commune atteinte par les délégations du Canada, des États-Unis d'Amérique et de l'UE. Elle a également rappelé l'importance que revêtait pour plusieurs parties prenantes la concrétisation en temps opportun du projet de RTM ONU et a remercié le président du groupe de travail informel EVE pour la présentation précise de l'état actuel des travaux dans son rapport d'étape.

53. Le président du groupe de travail informel EVE a conclu en mentionnant l'intérêt que témoignaient pour cet acte législatif les parties prenantes infranationales, par exemple le California Air Resources Board (CARB), et en déclarant que la priorité absolue du groupe informel était de mettre en place en temps opportun une procédure appropriée.

XI. Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRPE-82-28.

54. Le représentant de l'OICA a présenté le document GRPE-82-28, dans lequel sont exposées les différences de définitions entre le récent amendement au RTM ONU n° 15 et la R.M.2. Il a ensuite exposé différentes options qui permettraient de résoudre les problèmes soulevés : a) supprimer la R.M.2 s'il n'était pas nécessaire de la maintenir ; b) mettre automatiquement à jour la R.M.2 lors de l'actualisation des règlements ONU ; c) examiner et corriger les incohérences à intervalles réguliers ; d) étendre à d'autres catégories de véhicules.

55. Le représentant de l'Allemagne a appuyé l'option consistant à développer et entretenir la R.M.2 de manière continue. Le Président a rappelé que la R.M.2 était une question de première importance pour l'ancien Président et a convenu qu'elle devait être tenue à jour. Le représentant de la CE a rappelé une décision prise à la soixante-dix-septième session du Groupe de travail, qui était restée incomplète (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/77, par. 55).

56. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de lui soumettre à sa session suivante, prévue en juin 2021, le document GRPE-82-28 en tant que document de travail comprenant un projet de proposition d'amendement de la R.M.2.

XII. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRPE-82-12.

57. L'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel de l'IWVTA a présenté le document GRPE-82-12, portant sur l'inclusion dans l'IWVTA des règlements ONU concernant le Groupe. Il a rappelé que la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 154 devait entrer en vigueur au cours de l'été et qu'elle pourrait donc être incluse dans le Règlement ONU n° 0 lors de sa mise à jour suivante, au cours de la session de novembre 2021 du Forum mondial, et que des mesures seraient nécessaires de la part du Groupe de travail si ce processus devait être arrêté.

58. Le représentant de la CE a demandé des éclaircissements concernant l'inclusion et le calendrier des règlements ONU candidats dans le Règlement ONU n° 0. L'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel de l'IWVTA a précisé la manière dont le processus s'était déroulé et a demandé des renseignements sur le caractère applicable dans l'UE de la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 154 une fois qu'il serait entré en vigueur. Le représentant de la CE a rappelé les dispositions particulières incluses dans le Règlement ONU n° 154 en vue d'éviter toute application inadéquate et a demandé au Groupe de travail de reporter l'inclusion du Règlement ONU n° 154 dans le Règlement ONU n° 0. Le représentant de la Suisse a appuyé cette demande.

59. Le Groupe de travail a prié l'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel de l'IWVTA de demander que le Règlement ONU n° 154 et le futur Règlement ONU n° [XXX] sur les émissions en conditions réelles de conduite soient retirés de la liste des candidats à la phase 2 de l'IWVTA. Le Groupe de travail a également demandé à l'ambassadeur de demander conseil au groupe informel concernant la manière d'inclure dans le Règlement ONU n° 0 les dispositions relatives à l'autodiagnostic et aux informations sur les réparations et l'entretien (voir par. 0).

XIII. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRPE-82-32.

60. Le président du groupe de travail informel chargé de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) a présenté un rapport d'étape sur les activités en cours du groupe informel (GRPE-82-32). Il a informé le Groupe de travail des progrès accomplis récemment et des points convenus lors des dernières réunions du groupe informel.

61. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés par le groupe de travail informel VIAQ.

XIV. Conformité pendant la durée de vie (point 13 de l'ordre du jour)

62. Le représentant des Pays-Bas a informé le Groupe de travail de l'intention qu'avait son pays de lancer un débat au sein du Groupe de travail lors des sessions à venir sur la conformité pendant la durée de vie, comme cela avait été fait au niveau européen dans le cadre des discussions Euro 7/VII.

XV. Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRPE-82-06-Rev.1 et GRPE-82-16.

63. Le Président a présenté le document informel GRPE-82-06-Rev.1, dans lequel figure la liste révisée des priorités du Groupe de travail y compris les progrès réalisés au cours de la présente session. Il a en particulier félicité le Groupe de travail et tous les acteurs qui y avaient été impliqués pour la livraison rapide de la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 49. Le Groupe de travail a convenu de fournir au Forum mondial et à l'AC.2, lorsqu'ils le demanderaient, une version mise au net du document informel GRPE-82-06-Rev.1.

64. Le représentant de l'OICA s'est posé la question de savoir si la propulsion à l'hydrogène pour les véhicules lourds (qu'ils utilisent des piles à combustible ou des moteurs à combustion interne) devait être incluse dans la liste des priorités, l'hydrogène étant susceptible de jouer un rôle à l'avenir dans l'approvisionnement énergétique des transports. Il a ajouté qu'une norme d'efficacité pourrait être nécessaire prochainement.

65. Le Président a convenu qu'il existait de nombreux manques dans la législation relative aux nouveaux types de motorisation pour poids lourds en ce qui concernait les sujets touchant à la consommation d'énergie et aux émissions. Le représentant des Pays-Bas, par exemple, a évoqué la nécessité qui se ferait rapidement sentir d'une procédure permettant de déterminer l'autonomie des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie au regard des critères d'éligibilité aux subventions financières décidées par certains gouvernements. Le représentant de l'OICA a également souligné que des procédures de détermination de la puissance pourraient être nécessaires, car les nouveaux types de groupes motopropulseurs différaient souvent, dans leur conception, de ceux existants.

66. Le représentant de la CE a proposé d'organiser un atelier consacré aux besoins législatifs à venir pour les futurs groupes motopropulseurs pour poids lourds. Le représentant de l'OICA a appuyé cette idée et s'est dit prêt à coorganiser cet atelier avec le concours et l'appui du secrétariat.

67. Le Groupe de travail a salué cette initiative et a décidé d'organiser cet atelier dans le cadre de sa session suivante, prévue en juin 2021.

68. Le représentant de l'OICA a présenté le document GRPE-82-16, portant sur les problèmes qui pourraient se poser quant au caractère applicable des Règlements ONU n^{os} 83, 154 et [XXX] sur les émissions en conditions réelles de conduite et quant aux liens entre ces règlements. La représentante de la CE a remercié l'OICA d'avoir soulevé la question et a réitéré son intention d'aborder les problèmes qui se posaient et la manière de traiter l'essai de conformité en service dans les différents documents. Elle a salué et encouragé l'implication et l'aide de toutes les parties prenantes dans les activités déployées en vue de trouver une manière intelligente de proposer une solution au Groupe de travail d'ici sa session suivante.

XVI. Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRPE-82-13 et GRPE-82-31-Rev.1.

69. Le représentant de l'Australie a présenté le document GRPE-82-13, portant sur le processus de consultation en cours dans son pays concernant la future législation sur les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds. Le représentant de la CE a demandé des renseignements sur la possibilité de proposer la récente série 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 49 (au lieu de la série 06) pour la future législation sur les véhicules lourds. Le représentant de l'Australie a précisé que la série 06 d'amendements au Règlement ONU n^o 49 était la plus récente disponible lorsque la proposition avait été rédigée et que la modification de celle-ci (sur décision du Ministre des transports) nécessiterait de lancer un nouveau processus ab initio.

70. Le représentant de la CE a demandé si un retour d'information sur la consultation était attendu de la part du Groupe de travail et de ses parties prenantes. Le représentant de l'Australie a déclaré que la consultation était principalement destinée aux parties prenantes nationales, et qu'il serait reconnaissant de recevoir un retour des parties prenantes internationales également.

71. Le représentant de l'OICA a rappelé que l'Australie n'était pas partie contractante au Règlement ONU n^o 83 et a demandé si cela pourrait changer dans le cas où l'Australie adopterait ledit Règlement dans le cadre de sa législation sur les émissions. Le représentant de l'Australie a déclaré que son pays deviendrait en principe partie contractante au Règlement ONU n^o 83 si celui-ci était adopté dans le cadre de ce processus législatif.

72. Le représentant de l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle – Centre d'essais et de recherche appliqué à la mobilité (UTAC-CERAM) a présenté le document GRPE-82-31-Rev-1, portant sur les programmes européens Green NCAP et Green Vehicle Index (GVI). Le Président a demandé au consortium de revenir vers le Groupe de travail lorsque davantage de résultats seraient disponibles. Le représentant de l'UTAC-CERAM a confirmé que cela devait être le cas dans les mois à venir et qu'un nouveau compte rendu pourrait être envisagé lorsque le Groupe de travail le souhaiterait.

XVII. Ordre du jour provisoire de la session suivante

A. Session suivante du GRPE

73. La session suivante du Groupe de travail, y compris les réunions des groupes de travail informels, se tiendrait sous la forme d'une réunion hybride, avec une participation présentielle et en ligne, du lundi 31 mai 2021 à partir de 9 h 30 au vendredi 4 juin 2021 à 16 h 30. Des services d'interprétation seraient fournis le 3 juin 2021, sous réserve de confirmation.

B. Ordre du jour provisoire de la session suivante du Groupe de travail proprement dite

74. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire suivant pour sa session suivante :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Rapport sur les récentes sessions du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29).
3. Véhicules légers :
 - a) Règlements ONU n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁), 101 (émissions de CO₂/consommation de carburant), 103 (Dispositifs antipollution de remplacement) et 154 (WLTP) ;
 - b) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP)) ;
 - c) Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite.
4. Véhicules utilitaires lourds :
 - a) Règlements ONU n^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC)) et 132 (Dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM)) ;
 - b) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 4 (Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées relatives aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE)) ;
 - c) Prescriptions mondiales relatives à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.
5. Règlements ONU n^{os} 24 (Émissions de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel)), 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes d'adaptation au GPL et au GNC), 133 (Aptitude au recyclage des véhicules automobiles) et 143 (Systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburant).
6. Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers :
 - a) Règlements ONU n^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers) ;
 - b) Règlement technique mondial ONU n^o 11 (Engins mobiles non routiers).
7. Programme de mesure des particules (PMP).
8. Motocycles et cyclomoteurs :
 - a) Règlements ONU n^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs) ;

- b) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)), 17 (Émissions de gaz de carter et émissions par évaporation des véhicules de la catégorie L) et 18 (Systèmes d'autodiagnostic (OBD) pour les véhicules de la catégorie L) et [XX] (Durabilité) ;
 - c) Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (EPPR) pour les véhicules de la catégorie L.
9. Véhicules électriques et environnement (EVE) :
- a) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 21 (Détermination de la puissance des véhicules électriques (DEVP)) et [XX] (Durabilité des batteries) ;
 - b) Autres activités du groupe de travail informel EVE.
10. Résolution mutuelle n^o 2 (R.M.2).
11. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA).
12. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ).
13. Conformité pendant la durée de vie.
14. Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail.
15. Élection du Bureau.
16. Questions diverses.

C. Réunions informelles prévues à l'occasion de la session suivante du Groupe de travail

75. Les réunions informelles conjointes avec les sessions suivantes du Groupe de travail seraient virtuelles et se tiendraient dans les jours précédant les sessions.
76. L'ordre du jour de ces réunions serait établi par les secrétaires techniques respectifs et distribué aux membres de chaque groupe avant chaque réunion.

Annexe I

Liste des documents informels (GRPE-82-...) distribués sans cote officielle avant et pendant la session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1r1	(Secretariat) Informal meetings in conjunction with the GRPE (proper) session: schedule and links to virtual meetings	B
2r2	(Secretariat) Provisional annotated agenda	B
3r2	(Secretariat) Draft running order	B
4	(Secretariat) Highlights of the WP.29 Sessions of June and November 2020	A
5	(Secretariat) General Information, 83rd session of GRPE	A
6r1	(Chair) Updated GRPE priority list for 82nd session	A
7	(OICA) Proposal for a new Supplement to 06 and 07 series of amendments to UN Regulation No. 83	C
8	(OICA) Proposal for a new Supplement to 05 and 06 series of amendments to UN Regulation No. 83	C
9r1	(Japan) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7	B
10	(EC) Details of amendments proposed in ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/56	A
11	(EC) Details of amendments proposed in ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/57	A
12	(IWVTA) Update from GRPE Ambassador to IWVTA	A
13	(Australia) Light and Heavy Vehicle Emission Standards for Cleaner Air	A
14	(RDE) IWG on RDE status report	A
15	(RDE) latest draft of UN GTR on RDE	C
16	(OICA) Response to GRPE-82-06-Rev.1	A
17	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4	B
18	(OICA) Justification for GRPE-82-17	A
19	(OICA) Response to GRPE-82-10 and GRPE-82-11	A
20	(OICA) Proposal for a Shortened Test Procedure NEDC for PEV in UN Regulation No. 101	C
21	(OICA) Presentation for GRPE-82-20	A
22	(EC) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6	B
23	(OICA) Proposal for a new Supplement to 06 series of amendments to UN Regulation No. 49	C
24	(OICA) Proposal for a new Supplement to 05 series of amendments to UN Regulation No. 49	C
25	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8	B
26r1	(EPPR) Request for authorization to develop a new UN GTR on durability	B
27	(EVE) latest draft of UN GTR on in-vehicle battery durability	C
28	(OICA) Comparison between M.R.2 and UN GTR No. 15	D
29r1	(PMP) Sub-23nm particle measurement procedure for HD Engines	C
30	(PMP) Explanatory Note for Sub-23nm particle measurement procedure for HD Engines	A
31r1	(UTAC/CERAM) Introduction to Green NCAP	A
32	(VIAQ) IWG on VIAQ status report	A
33	(OICA) Comments on development of GTR In-vehicle battery durability	A
34	(EPPR) IWG on EPPR status report	A
35	(PMP) IWG on PMP status report	A

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
36	(EVE) IWG on EVE status report	A
37	(OICA) Draft GRPE reference document to clarify two concerns in UN Regulation No. 154	A
38	(EC) EC response to GRPE-82-37	B

Notes :

- A Consideration by GRPE completed or to be superseded;
- B Adopted;
- C Further consideration on the basis of a revised proposal;
- D Distribute at the June 2021 session with an official symbol.

Annexe II

Réunions informelles organisées en marge de la session du Groupe de travail

Des réunions virtuelles avaient été organisées dans les semaines précédant le Groupe de travail afin de tenir compte des différents fuseaux horaires. Leur calendrier est présenté ci-dessous.

<i>Date</i>	<i>Horaire</i>	<i>Groupe</i>	<i>Acronyme</i>
7 janvier 2021	12 heures-13 heures	Émissions mondiales en conditions réelles de conduite	RDE
8 janvier 2021	11 h 30-14 h 30	Véhicules électriques et environnement	EVE
8 janvier 2021	12 heures-15 heures	Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion pour les véhicules de la catégorie L	EPPR
11 janvier 2021	10 h 30-12 heures	Groupe spécial d'experts de la WLTP	-
11 janvier 2021	13 heures-16 heures	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules	VIAQ
13 janvier 2021	12 heures-16 heures	Atelier sur les émissions des freins	PMP

Annexe III

Liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du GRPE

<i>Nom (Acronyme) (Statut)</i>	<i>Président ou Coprésidents</i>	<i>Secrétaires</i>	<i>Fin du mandat</i>
Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion pour les véhicules de la catégorie L (EPPR) (groupe de travail informel)	Adolfo Perujo, Adolfo.PERUJO@ec.europa.eu Shinya Yamamura yamamura-s2zh@mlit.go.jp	Daniela Leveratto, d.leveratto@immamotorcycles.org	Décembre 2025
Véhicules électriques et environnement (EVE) (groupe de travail informel)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Chen Chunmei (vice-président), chencm@miit.gov.cn Hajime Ishii (vice-président), ishii@ntsel.go.jp	Andrew Giallonardo, Andrew.Giallonardo@canada.ca	Juin 2021
Programme de mesure des particules (PMP) (groupe de travail informel)	Giorgio Martini, giorgio.martini@ec.europa.eu	Rainer Vogt rvogt@ford.com	Juin 2021
Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (groupe de travail informel)	Andrey Kozlov, a.kozlov@nami.ru Jong Soon Lim (vice-président), jongsoon@ts2020.kr	Andreas Wehrmeier Andreas.Wehrmeier@bmw.de	Novembre 2025
Émissions mondiales en conditions réelles de conduite (RDE) (groupe de travail informel)	Panagiota Dilara, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu Shinya Yamamura (vice-président), yamamura-s2zh@mlit.go.jp Junhong Park (vice-président) pjhy98@korea.kr	Noriyuki Ichikawa (cosecraire technique), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Giustino Manzo (cosecraire technique), giustino.manzo@cnhind.com	Janvier 2021

Annexe IV

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 qui ont été adoptés

Adopté sur la base du document informel GRPE-82-17 (voir par. 14)

Nouveau complément à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101

Annexe 7, appendice 2, paragraphe 1, lire :

« 1. Introduction

Le présent appendice décrit la méthode de calcul de la résistance à l'avancement qui peut être utilisée, au choix du constructeur, ~~lorsque les émissions du véhicule sont déterminées au moyen de la procédure décrite dans le RTM ONU n° 15~~ lorsque la résistance à l'avancement du véhicule est déterminée conformément à la procédure WLTP telle que définie dans le RTM ONU n° 15. ».

Annexe 7b, appendice 2, paragraphe 2.1, lire :

« 2.1 Calcul de la résistance à l'avancement du véhicule (procédure WLTP)

La résistance à l'avancement du véhicule (procédure WLTP) doit être déterminée conformément à l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 ou, dans le cas où le véhicule appartient à une famille d'interpolation, conformément au paragraphe 3.2.3.2.2 de son annexe 7 (Calcul de la résistance à l'avancement pour un véhicule donné), avec les paramètres d'entrée suivants :

- a) La masse d'essai du véhicule¹, pourvu de son équipement de série¹ ;
- b) La valeur du CRR de la classe d'efficacité énergétique correspondante selon le tableau A4/2 de l'annexe 4 du RTM ONU n° 15 ou, si les pneumatiques montés sur les essieux avant et arrière relèvent de différentes classes d'efficacité énergétique, la moyenne pondérée calculée à l'aide de l'équation qui figure au paragraphe 3.2.3.2.2.3 ~~de l'annexe 4 de l'annexe 7~~ du RTM ONU n° 15 ;
- c) La traînée aérodynamique du véhicule pourvu de son équipement de série¹. ».

Annexe 7, appendice 2, paragraphe 2.2.4. a) iv), lire :

« iv) Effet de la différence de profondeur de sculpture des pneumatiques :

$$F_{0n} = F_{0n}^3 - TTD$$

où TTD est tel que défini au 2.2.2. ».

II. Justification

1. En ce qui concerne l'annexe 7, appendice 2, paragraphe 1, il s'agit d'harmoniser avec le Règlement ONU n° 83 (annexe 4a, appendice 7b, paragraphe 1) et le Règlement ONU n° 101 (annexe 7, appendice 2, paragraphe 1). Les véhicules en général ne sont pas homologués au titre du RTM ONU n° 15. Il est donc recommandé d'utiliser la phrase du Règlement ONU n° 83.

¹ Selon la définition du RTM ONU n° 15.

2. En ce qui concerne l'annexe 7, appendice 2, paragraphe 2.1 b), il s'agit de corriger un renvoi erroné à l'annexe 4 au lieu de l'annexe 7 du RTM ONU n° 15.
3. Lors de la copie de la méthodologie du règlement européen, un « . » a été introduit à tort au lieu d'un « - » dans la formule mathématique.
4. Cette correction a été revue par le Centre commun de recherche de l'UE qui est à l'origine de la méthodologie.

Annexe V

Rapport technique sur l'amendement 4 au RTM ONU n° 4

Adopté sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7 (voir par. 31)

Rapport technique sur l'élaboration de l'amendement 4 au RTM ONU n° 4 relatif à la procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (WHDC)

I. Mandat

1. L'amendement 4 au Règlement technique mondial ONU n° 4 a été élaboré par le représentant du Japon pour corriger des erreurs trouvées dans plusieurs formules. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a adopté l'autorisation d'élaborer le RTM ONU n° 4 à sa session de novembre 2007 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/20).

II. Objectifs

2. Paragraphe 7.8.8, tableau 4

Les conditions énoncées dans le tableau 4 ne sont pas définies sur la base du fait qu'elles doivent toutes être réunies, mais que chacune d'elle suffit à elle seule. En d'autres termes, il faut remplacer « et » par « ou » entre les conditions énoncées.

3. Paragraphe 8.1.1

Dans les équations (15) et (16), le coefficient mentionné est inexact. Le volume de gaz d'échappement ajouté par la combustion à l'état humide doit être exprimé non pas par k_f mais par $k_{f,w}$.

4. Paragraphes 8.4.2.3 et 8.4.2.4

Dans les équations (38) et (39), tous les éléments de calcul après le signe sigma doivent être inclus dans la somme. Par conséquent, des parenthèses sont ajoutées après le signe sigma.

5. Paragraphe 8.5.1.4

Dans l'équation de calcul du débit volumétrique, le coefficient A_0 doit être divisé par 60. De même, la valeur du coefficient A_0 doit être de 0,005692 dans les conditions normales (273 K, 101,3 kPa). En outre, la mesure du diamètre du col du SSV (d_V) doit être exprimée en millimètres.

6. Paragraphe 8.5.2.3.1

L'équation (59) doit être multipliée par 1/1 000 pour ajuster correctement les décimales. Les décimales sont correctement ajustées dans les équations (40) et (41), et doivent donc être ajustées de la même manière dans l'équation (59).

7. Paragraphe 8.6.1

Dans le texte, l'indication de l'équations à laquelle il faut se référer est inexacte. C'est l'équation (60) qui doit être mentionnée.

8. Paragraphe 9.5.4.1

Le coefficient de décharge du SSV doit être corrélé avec la formule de calcul du débit massique dudit SSV. Il faut donc ajouter le coefficient A_0 divisé par 60. En outre, la mesure du diamètre du col du SSV (d_V) doit être exprimée en millimètres.

Le nombre de Reynolds doit être multiplié par 60. La valeur du coefficient A_I doit être de 27,43831 dans les conditions normales (273 K, 101,3 kPa). En outre, le coefficient A_I doit inclure (kg) lorsqu'il est converti en unités SI.

9. Annexe 3, paragraphe 1.3.

Dans la figure 9, la sonde de prélèvement des gaz d'échappement bruts est désignée par l'abréviation « SP1 » et non par « SP » comme il est indiqué dans le texte anglais du RTM ONU. Il faut donc indiquer de manière exacte « SP1 » dans le texte anglais.

10. Annexe 3, paragraphe 2.1

Dans la figure 12, le régulateur de débit est désigné par l'abréviation « FC2 » alors que l'abréviation « FC1 » est utilisée dans le texte. Il faut donc indiquer de manière exacte « FC1 » dans la figure 12.

11. Annexe 3, paragraphe 2.5

Dans le texte, le régulateur de débit de l'échantillon est désigné par l'abréviation « FC3 » alors que l'abréviation « FC2 » est utilisée dans les figures 16 et 17. Il faut donc indiquer de manière exacte « FC2 » dans le texte.

12. Annexe 4.2

Dans l'équation (100), la racine carrée de l'erreur type doit inclure le dénominateur. Cela avait été corrigé dans le rectificatif 1 de l'amendement 1 au RTM ONU n° 4, mais cette correction n'avait pas été prise en considération lors de la publication du texte anglais de l'amendement 3 au RTM ONU n° 4. Il est donc nécessaire d'intégrer cette correction dans la version anglaise du RTM ONU.

Annexe VI

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8 qui ont été adoptés

Adopté sur la base du document informel GRPE-82-25 (voir par. 35)

Nouveau supplément à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 24

I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe 1.1.4, libellé comme suit :

« 1.1.4 Homologations équivalentes

La conformité au présent Règlement est réputée satisfaite si une homologation a été délivrée conformément à la série 06 ou à toute série ultérieure d'amendements au Règlement ONU n° 49 en ce qui concerne les émissions de polluants visibles. ~~En pareil cas, il n'est pas nécessaire d'obtenir en plus une homologation conformément au présent Règlement.~~ Les moteurs à allumage commandé et les véhicules à moteur équipés d'un moteur à allumage commandé homologués conformément à cette série d'amendements au Règlement ONU n° 49 n'ont pas d'émissions de polluants visibles selon les spécifications définies au paragraphe 6.

1.1.4.1 Les dispositions des paragraphes 6.1 et 24.1 s'appliquent. Outre les dispositions relatives à la marque d'homologation spécifiées dans le Règlement ONU n° 49, les dispositions relatives à l'expression d'un coefficient d'adsorption en m^{-1} conformément aux paragraphes 5.4.3, 5.4.4 et 23.4.3 s'appliquent également. Le coefficient d'adsorption applicable est, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 5 du présent Règlement, $XM + 0,5$, où XM est dans ce cas égal à zéro. ».

II. Justification

1. L'application du Règlement n° 24 permet, depuis des années, de limiter les émissions de polluants visibles afin de préserver la visibilité sur route.
2. Par ailleurs, les moteurs homologués conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49 (correspondant à la norme Euro VI) ne produisent pas de fumée. Il peut s'agir soit de moteurs à allumage par compression munis d'un filtre à particules diesel, soit de moteurs à allumage commandé, lesquels ne produisent en principe pas de fumée.
3. Les moteurs à allumage par compression équipés d'un filtre à particules diesel, même lorsque le filtre est cassé ou lorsqu'un code défaut OBD des types A ou B est émis, produisent moins de 0,5 m^{-1} de fumée lors des essais réalisés en accélération libre et cette valeur est proche de zéro lors des essais en conditions stationnaires. On notera que le degré de variabilité de production admis, compte tenu de l'incertitude des mesures, est de 0,5 m^{-1} .
4. Il est donc utile de préciser que l'homologation des moteurs conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49 n'ayant pas automatiquement valeur d'homologation conformément au Règlement ONU n° 24, il convient de préciser les domaines d'application en conséquence.
5. Le présent amendement n'exclut nullement la possibilité d'appliquer le Règlement ONU n° 24 aux fins du contrôle routier des véhicules homologués conformément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49.

Annexe VII

Demande d'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU relatif à la durabilité des dispositifs de traitement aval pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues

Adopté sur la base du document informel GRPE-82-26-Rev.1 (voir par. 47)

I. Mandat et objectifs

1. La présente proposition, qui s'inscrit dans le cadre de l'Accord de 1998 et concerne la poursuite des activités du groupe de travail informel des prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion applicables aux véhicules de la catégorie L (EPPR), vise principalement à permettre à ce groupe d'obtenir l'autorisation d'élaborer un nouveau RTM ONU sur la question de la *durabilité des dispositifs de traitement aval pour véhicules à deux ou trois roues*.
2. Le groupe de travail informel EPPR envisagera également de s'entendre avec le groupe de travail informel de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP), si cela est jugé opportun, afin de veiller à l'harmonisation des activités et d'éviter tout chevauchement.

II. Introduction

3. La création du groupe de travail informel EPPR a été approuvée par le Forum mondial à sa session de novembre 2012 (ECE/TRANS/WP.29/1099). À sa quarante-cinquième session (10-13 novembre 2015), le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2015/113 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/36/Rev.1), dans lequel figurent les modifications que l'Union européenne suggérait d'apporter à la proposition d'élaborer des amendements au Règlement technique mondial ONU n° 2 et de nouveaux règlements concernant les prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion des véhicules légers (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/36). Ce document était fondé sur le document informel WP.29-166-20, distribué à la 166^e session du Forum mondial (ECE/TRANS/WP.29/1116, par. 109). Le mandat du groupe informel EPPR a été prorogé jusqu'en décembre 2020.
4. Le groupe de travail informel EPPR a demandé au GRPE une nouvelle reconduction de son mandat (jusqu'en décembre 2025) et, à cette fin, lui a soumis pour approbation un document dans lequel était énoncé ledit mandat et le règlement intérieur du groupe (GRPE-81-23-Rev.1). À sa quatre-vingt-unième session, le GRPE a approuvé le mandat du groupe EPPR (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/81).
5. Au cours de son premier mandat, le groupe de travail informel EPPR était parvenu à mener à terme l'élaboration des règlements techniques (RTM ONU) et amendements suivants :
 - RTM ONU n° 17 : « Règlement technique mondial sur la procédure de mesure des émissions de gaz de carter et des émissions par évaporation des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne », inscrit au Registre mondial le 17 novembre 2016² ;

² <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a17e.pdf>.

- RTM ONU n° 18 : « Règlement technique mondial applicable aux véhicules à moteur à deux ou trois roues en ce qui concerne leurs systèmes d'autodiagnostic », inscrit au Registre mondial le 17 novembre 2016³ ;
- RTM ONU n° 2 : « Règlement technique mondial sur la méthode de mesure applicable aux motocycles équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression en ce qui concerne les émissions de gaz polluants, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant – Amendement 4 », inscrit au Registre mondial le 13 novembre 2019⁴ ;
- Amendement 1 au RTM ONU n° 18 : « Règlement technique mondial applicable aux véhicules à moteur à deux ou trois roues en ce qui concerne leurs systèmes d'autodiagnostic », visant à intégrer les dispositions établies dans le cadre de la deuxième phase de travaux sur les systèmes d'autodiagnostic (OBD2)⁵. Cet amendement a été adopté par le Forum mondial à sa 182^e session (novembre 2020).

6. Pendant son premier mandat, le groupe de travail informel EPPR avait également commencé à travailler à l'élaboration d'un nouveau RTM ONU sur les essais de durabilité des dispositifs antipollution des véhicules à deux ou trois roues.

III. Domaines d'activité

7. Le groupe de travail informel EPPR demande au Comité exécutif de l'autoriser à élaborer un nouveau RTM ONU sur la *durabilité des dispositifs de traitement aval pour véhicules à deux ou trois roues*. Il entend faire fond sur les travaux qu'il a commencé à mener pendant son premier mandat.

8. Le groupe de travail informel EPPR se concentrera sur les activités suivantes :

- a) Il élaborera un premier projet synthétique du RTM ONU sur la durabilité en s'inspirant du règlement de l'Union européenne existant (voir ci-après) et en reprenant les articles d'autres règlements en vigueur, de façon à obtenir un haut niveau d'harmonisation ;
- b) Il examinera le projet synthétique du RTM ONU en se fixant les objectifs suivants :
 - i) Déterminer les domaines dans lesquels des améliorations techniques sont nécessaires ;
 - ii) Étudier les questions qui doivent être examinées compte tenu des besoins régionaux ;
- c) Il arrêtera la version définitive du projet, puis la soumettra au GRPE pour approbation.

9. Le groupe de travail informel EPPR rendra régulièrement compte de l'état d'avancement du nouveau RTM ONU à l'occasion des sessions du GRPE.

IV. Règlements existants

10. La durabilité des dispositifs de traitement aval pour véhicules à deux ou trois roues ne fait actuellement l'objet d'aucun RTM ONU ni d'aucun règlement ONU. On sait que la durabilité des composants et des systèmes compte pour beaucoup dans la réduction de leurs

³ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a18f.pdf>.

⁴ https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a2am4e_for_submission.pdf.

⁵ ECE/TRANS/WP.29/2020/129 et ECE/TRANS/WP.29/2020/130 : amendement 1 au RTM ONU n° 18 (Systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules de la catégorie L) et rapport technique y relatif.

effets sur l'environnement. Il est donc nécessaire d'établir des dispositions harmonisées visant à contrôler le respect des prescriptions en la matière.

11. La réglementation de l'Union européenne relative à la performance environnementale des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (règlement (UE) n° 168/2013 (Euro 5) et règlements le complétant⁶) définit des procédures d'essai et des prescriptions relatives à la durabilité des dispositifs de traitement aval.

12. Le Japon a établi des prescriptions relatives à la durabilité dans le cadre de la règle complémentaire n° 7 (Procédure de mise en œuvre de la conduite durable) de sa procédure d'homologation de type des véhicules à moteur.

13. L'Agence de protection de l'environnement des États-Unis traite de la durabilité dans ses règlements applicables aux motocycles routiers et a prévu que le facteur de détérioration soit déterminé au moyen d'essais de vérification des émissions en conditions réelles de conduite⁷. Elle a également défini des dispositions en ce qui concerne la durabilité des véhicules utilitaires légers⁸.

14. Les normes de la République populaire de Chine comprennent des essais de durabilité de type V distincts pour les motocycles et les cyclomoteurs⁹.

15. Les règles énoncées par le California Air Resources Board en matière de durabilité figurent dans la partie 1958 c) du titre 13 du Recueil des règlements de la Californie.

16. Dans le cadre de l'élaboration du RTM ONU, le groupe de travail informel EPPR tiendra compte des règlements existants afin d'établir des dispositions harmonisées en ce qui concerne les procédures d'essai et les prescriptions.

V. Calendrier

17. Les dates mentionnées ci-après pour le nouveau mandat sont proposées à titre indicatif. Le calendrier sera régulièrement revu et actualisé en fonction de la faisabilité et de l'état d'avancement des activités :

- a) Janvier 2021 : le groupe de travail informel EPPR présente au GRPE un calendrier et un cadre pour la demande de mandat ;
- b) Juin 2021 : la demande d'autorisation est soumise au Comité exécutif ;
- c) Janvier à juin 2021 : le groupe informel EPPR poursuit la rédaction du RTM ONU sur la base des éléments convenus ;
- d) Session de juin 2021 du GRPE : le groupe informel EPPR rend compte au GRPE de l'état d'avancement de ses activités et lui soumet en tant que document informel un premier projet de RTM ONU, que le GRPE examine en détail et au sujet duquel il formule des recommandations ;
- e) Juin 2021 à octobre 2021 : le groupe informel EPPR met la dernière main au RTM ONU et établit un document de travail qu'il soumet au GRPE sous une cote officielle ;

⁶ Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V.

⁷ Titre 40 du Recueil des règlements fédéraux (40 CFR Part 86, al. 86.419, 86.426, 86.427 et 86.432).

⁸ « Emission Durability Procedures for New Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Heavy-Duty Vehicles » (Procédures relatives à la durabilité des caractéristiques relatives aux émissions pour les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires lourds à l'état neuf). 17 janvier 2006. Titre 40 du Recueil des règlements fédéraux (40 CFR Part 86, 71 FR 2809).

⁹ GB 14622-2016 « Limits and measurement methods for emissions from motorcycles » (Limites et méthodes de mesure applicables aux émissions des motocycles) et GB 18176-2016 « Limits and measurement methods for emissions from mopeds » (Limites et méthodes de mesure applicables aux émissions des cyclomoteurs).

- f) Janvier 2022 : le groupe informel EPPR présente le projet de RTM ONU au GRPE et lui demande de l'approuver et de le soumettre au Forum mondial et au Comité exécutif.
-