



## Conseil économique et social

Distr. générale  
9 avril 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### Cent cinquante et unième session

Genève, 22-25 juin 2010

Point 8.5 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses – Table ronde sur les changements climatiques et les transports

### **Activités de la CEE portant sur la réduction des émissions de gaz polluants et de gaz à effet de serre dans le secteur des transports**

#### **Note du Secrétariat\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par le secrétariat comme document d'information pour la séance de réflexion qui a eu lieu au cours de la session de novembre 2009 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) en vue d'organiser la future Table ronde sur les changements climatiques et les transports. Après examen à la session de mars 2010 du Forum mondial, il a été convenu de le mettre à la disposition des participants à cette table ronde en tant que document d'information (ECE/TRANS/WP.29/1083, par. 74).

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## **I. Activités de la CEE relatives à l'atténuation des changements climatiques et à l'adaptation à ces changements**

1. L'ensemble de la communauté internationale fait sienne aujourd'hui la préoccupation du réchauffement de la planète, qui constitue désormais un domaine où le rôle central de l'ONU est incontesté, comme en témoigne le fait que le Secrétaire général a inscrit fermement les changements climatiques en tête des priorités de l'Organisation. De fait, le défi à relever pour l'humanité en ce nouveau siècle est immense: la nécessité impérative d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter aura des conséquences majeures sur la vie quotidienne du fait des changements dans les modes de consommation et de production, qui supposent eux-mêmes des changements importants dans les techniques, les législations et les politiques économiques. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) est bien armée pour jouer un rôle central dans les efforts visant à relever le défi dans la région et au-delà, forte d'un mandat solide et d'un savoir-faire reconnu dans des domaines qui sont essentiels pour l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, à travers ses conventions sur l'environnement, ses règlements sur la construction des véhicules, ses travaux dans le domaine de l'efficacité énergétique, du bois et des forêts, et plus récemment, ses initiatives en vue de promouvoir le logement écologique ainsi que pour améliorer les indicateurs servant à mesurer le capital naturel et le développement durable.

2. Les transports jouent un rôle socioéconomique majeur. Ils permettent la mobilité et l'accès aux services de base, notamment à la santé et à l'éducation, pour tous, y compris les enfants et les personnes âgées. Ils sont en outre indispensables au bon fonctionnement de l'activité économique, à la production et à la distribution des produits, de même qu'au commerce. Les transports sont indispensables en matière d'ouverture et d'intégration des pays et des régions, en particulier ceux qui sont situés à la périphérie ou dépourvus de littoral. Le secteur des transports, dont les fabricants de véhicules et leurs fournisseurs, contribue pour une part importante au produit intérieur brut (PIB) de nombreux pays.

3. Le développement durable du secteur des transports, eu égard en particulier au réchauffement climatique, passe par des mesures et des politiques harmonisées sur le plan international si l'on veut des systèmes de transport qui permettent la mobilité des personnes et soient au service des populations en tenant compte des générations futures. En même temps, les transports doivent garantir le fonctionnement sûr et efficace de nos économies et du commerce international qui sont le fondement de la prospérité, sans devenir un fardeau pour l'humanité ni pour l'environnement.

4. Les ministres des transports se sont réunis du 28 au 30 mai 2008 dans le cadre du Forum international des transports (FIT) à Leipzig (Allemagne) pour examiner les enjeux énergétiques et ceux liés aux changements climatiques pour le secteur des transports, en particulier les questions du réchauffement de la planète et des émissions de gaz à effet de serre. Les ministres des transports ont souligné la nécessité de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et d'améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur des transports, moyennant principalement:

a) Des moteurs innovants, des systèmes perfectionnés de gestion du moteur et des groupes motopulseurs efficaces;

b) L'utilisation de biocarburants durables, qui ne soient pas uniquement de première génération (huiles végétales, biogazole, bioalcools et biogaz produits à partir de plantes sucrières, de cultures ou de graisses animales, etc.), mais appartiennent, de préférence, à la deuxième génération (biocarburants produits à partir de la biomasse et de

cultures non alimentaires, dont le bois) et à la troisième génération (carburants biodégradables produits à partir d'algues);

c) De meilleures infrastructures de transports, associées à des systèmes de transport intelligents afin d'éviter la congestion routière et de favoriser l'utilisation du transport intermodal (route, rail et voies navigables);

d) L'information des consommateurs (par exemple, campagnes pour l'écoconduite et l'utilisation des transports publics, écoétiquetage des véhicules);

e) Des instruments juridiques (par exemple, des incitations fiscales en faveur des produits et processus à faible intensité carbonique, une taxation des produits et processus à forte intensité carbonique, une tarification routière différenciée, etc.).

5. Dans les messages clefs formulés au Forum international des transports en 2008, les ministres des transports ont invité le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à redoubler d'efforts pour mettre au point des méthodologies, cycles d'essai et procédés de mesure communs pour les véhicules légers, y compris pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub>. Le Forum mondial apparaît particulièrement bien placé pour contribuer de manière décisive à la promotion de technologies innovantes pour les véhicules et à l'amélioration de la qualité d'une partie des carburants proposés sur le marché (voir par. 4 a) et b) ci-dessus).

6. Pour ce qui est des autres mesures [par. 4 c), d) et e)], d'autres instances, institutions ou organisations ont été invitées à jouer leur rôle dans l'atténuation des changements climatiques. C'est ainsi que le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a examiné la question de l'internalisation et de la réduction éventuelle des coûts externes dans l'activité transports au cours de ses sessions annuelles de 2008 et 2009, et devrait revenir sur cette question en 2010 dans le but de parvenir à des conclusions s'appuyant sur des données factuelles. Ces conclusions devraient définir le mécanisme socialement optimal pour internaliser les externalités de façon à améliorer la viabilité des transports tout en répondant aux préoccupations exprimées par les représentants des secteurs de la route et du rail au cours des sessions de 2008 et de 2009 du WP.5.

7. Le transport des denrées réfrigérées et surgelées exerce lui aussi des effets sur le réchauffement climatique à plusieurs niveaux. En premier lieu, il est tributaire de conteneurs ou de véhicules frigorifiques qui sont isolés à l'aide de mousses. Ces mousses étaient jusqu'à présent produites au moyen de chlorofluorocarbones (CFC) et d'hydrochlorofluorocarbones (HCFC), gaz à effet de serre dangereux pour la couche d'ozone, dont l'élimination progressive a été décidée en vertu du Protocole de Montréal. Les HCFC seront interdits pour tout matériel neuf après 2009 et une interdiction de recharger le matériel existant en HCFC (y compris avec des fluides recyclés) entrera en vigueur après 2014. L'UE a confirmé son objectif d'une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre pour 2020 par rapport aux niveaux de 1990. Les négociations internationales portent à présent sur l'élimination progressive des hydrofluorocarbones (HFC). Ces dernières années, des gaz à effet de serre (pentane C5, N pentane, isopentane) étaient utilisés pour le gonflage des mousses isolées dans presque tous, sinon tous les pays européens. Par ailleurs, les principaux constructeurs de matériel de transport frigorifique utilisent déjà des gaz écologiques comme fluide principal pour leurs cycles de compression (134A, 404A). Le secteur des transports frigorifiques et réfrigérés s'emploie activement à trouver de nouvelles mousses isolantes et de nouveaux agents de gonflage qui soient à la fois sans danger pour la couche d'ozone et hautement efficaces, de façon à économiser de l'énergie tout en gardant les températures souhaitées. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) suit de près les progrès dans ce domaine et consacre un point permanent de son ordre du jour à ce sujet. Il doit examiner la possibilité d'organiser un

atelier sur les aspects environnementaux de ce secteur d'activité en 2010 ou en 2011. À cet égard, il a ajouté récemment au Manuel ATP<sup>1</sup> le détail d'une procédure visant à déterminer la consommation de carburant des groupes frigorifiques alimentés à partir d'un véhicule, autrement dit l'augmentation de la consommation de carburant par le moteur diesel quand le groupe frigorifique est en marche. L'efficacité énergétique devient une préoccupation majeure tant en raison de la rareté des sources primaires que du fait des émissions nocives de CO<sub>2</sub> qui sont libérées dans l'atmosphère. Afin d'économiser l'énergie, il est essentiel de mesurer la consommation de carburant. L'influence du vieillissement sur le coefficient de transfert thermique, soit la valeur de K, et son interprétation ainsi que l'acceptation d'une règle concernant la fréquence de renouvellement des mousses isolantes font l'objet de débats fréquents dans le cadre du WP.11.

8. Conformément aux lignes directrices du Groupe d'experts intergouvernemental sur les changements climatiques (GIEC) pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre<sup>2</sup>, les émissions de l'aviation et du transport maritime internationaux sont exclues des émissions liées aux transports et sont déclarées à part. La CEE s'occupe donc principalement des transports routiers, des transports par chemin de fer, des transports par voie navigable et du transport intermodal au niveau paneuropéen, et même au niveau mondial, dans le cadre, en particulier, de son forum intergouvernemental et de plus de cinquante traités internationaux. À cet égard, les organes intergouvernementaux créés dans les domaines des transports par chemin de fer (SC.2), des transports par voie navigable (SC.3) et du transport intermodal et de la logistique (WP.24), contribuent à réaliser l'objectif du transport durable, compte tenu des préoccupations liées au réchauffement climatique, en fixant des règles, des normes et des objectifs sur le plan international pour des transports terrestres plus efficaces, propres, sûrs et abordables. Ces activités comportent aussi des mesures visant à réorienter le trafic, dans la mesure du possible, vers le chemin de fer et les voies navigables afin de libérer des capacités sur les routes, de lutter contre l'engorgement routier et d'améliorer l'empreinte carbone des transports terrestres en général. Les camions sont toutefois indispensables à la plupart des activités de transport pour assurer les parcours terminaux et la distribution finale des marchandises, en particulier dans le cas des produits de consommation. Très souvent, les transports par chemin de fer et par voie navigable supposent donc des opérations de transbordement utilisant des conteneurs et d'autres engins de transport intermodal capables de passer rapidement et en toute sûreté d'un mode à un autre.

9. Des opérations de terminaux et de transbordement efficaces et bien coordonnées sont donc indispensables pour garantir la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier pur. Pour faire en sorte que des solutions de transport intermodal soient applicables à tous les points de la chaîne de transport et de la chaîne logistique, il appartient aux gouvernements d'établir le cadre général créant des conditions égales entre tous les acteurs et tous les modes de transport concernés, ce pour permettre au secteur de créer et d'exploiter des activités de transport intermodal fluides qui soient viables économiquement et rationnelles du point de vue écologique. Des activités de transport intermodal efficaces ne sont souvent possibles qu'au-delà d'une distance comprise entre 300 et 500 kilomètres, d'où la nécessité d'une coopération internationale et de politiques de transport harmonisées. À l'échelle paneuropéenne, la CEE est la seule organisation intergouvernementale qui contribue à des solutions harmonisées au plan international en matière d'infrastructures de transport intermodal, de normes techniques minima et d'objectifs pour les services. La CEE a négocié un réseau paneuropéen de grandes lignes de transport par routes, chemin de fer et

---

<sup>1</sup> Le sigle ATP renvoie à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, fait à Genève le 1<sup>er</sup> septembre 1970.

<sup>2</sup> Disponibles à l'adresse <http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/index.html>.

voies navigables (Accord européen sur les grandes lignes de transport international combinées et les installations connexes, ou Accord AGTC, et le Protocole y relatif) et offre aux gouvernements et aux spécialistes du secteur un lieu de rencontre pour faire le point des dernières politiques et de l'évolution juridique et technique en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, échanger des informations sur les pratiques de référence et élaborer des orientations.

10. Les conférences, ateliers et études entrepris par la CEE dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) permettent un échange constant de bonnes pratiques en matière de politiques de transport durable entre les États membres de la CEE et abordent la problématique des transports, de la santé et de l'environnement de manière intégrée et globale. À la troisième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, en janvier 2009, les gouvernements, en adoptant la Déclaration d'Amsterdam, ont donné un nouvel élan politique au PPE-TSE. Ils sont convenus, en particulier, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports, ce but devant être atteint en soutenant le passage du parc de véhicules à des véhicules à émissions faibles ou nulles et l'adoption de carburants faisant appel aux énergies renouvelables, en favorisant une réorientation vers des modes de transports propres, et en encourageant la mobilité électrique ainsi que la conduite écologique<sup>3</sup>. Le PPE-TSE a déjà apporté son appui à plusieurs mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports.

11. Plusieurs autres conférences ont été organisées dans le monde entier pour débattre du lien entre le réchauffement climatique et les transports. Au nombre de ces manifestations, un symposium international sur une approche mondiale des politiques de réduction de la consommation de carburant des automobiles s'est tenu à Paris les 15 et 16 mai 2008, organisé par l'Agence internationale de l'énergie (AIE), en collaboration avec le FIT, la Fondation FIA pour l'automobile et la société et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Le Forum international des transports, première conférence ministérielle mondiale sur les transports, tenu à Leipzig (Allemagne) du 28 au 30 mai 2008, a examiné, comme indiqué plus haut (par. 3 et 4), les enjeux énergétiques et ceux liés aux changements climatiques pour le secteur des transports, l'accent étant mis en particulier sur le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre. La Conférence ministérielle sur l'environnement et l'énergie dans les transports à l'échelle mondiale, qui s'est tenue à Tokyo en janvier 2009, a poursuivi le débat au niveau politique et adopté une déclaration qui, en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, invite les pays à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur des transports en adoptant des normes d'efficacité énergétique ou d'émission de gaz à effet de serre et en améliorant certains organes des moteurs et la qualité des carburants dans le cadre du WP.29.

12. La Division des transports de la CEE a lancé récemment un nouveau site Web<sup>4</sup> sur le réchauffement climatique et les transports qui présente un grand nombre de ses activités et mesures actuelles concernant l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, s'agissant notamment de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports.

---

<sup>3</sup> On trouvera sur le site <http://www.ecodrives.org/> un exemple de liste des principes de l'écoconduite et d'autres renseignements sur ce sujet.

<sup>4</sup> Voir [http://www.unece.org/trans/theme\\_global\\_warm.html](http://www.unece.org/trans/theme_global_warm.html).

## II. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

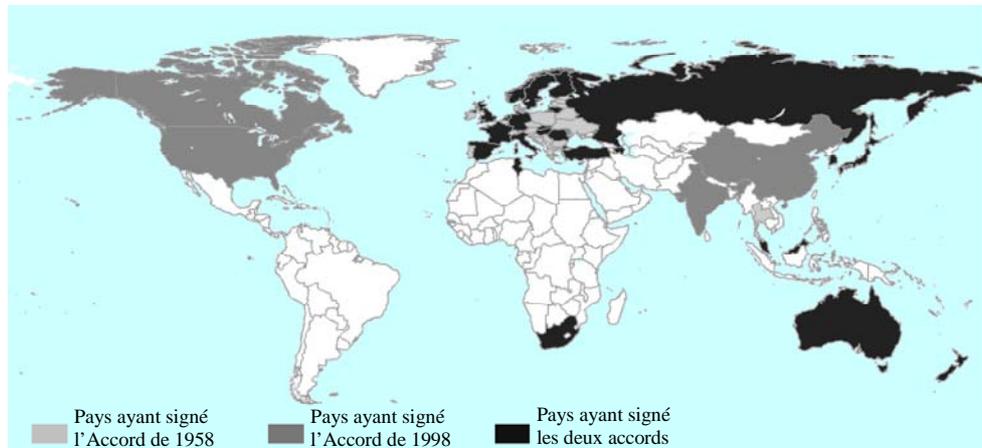
13. Le transport routier a des conséquences pour la sécurité, l'environnement et la consommation d'énergie. Afin d'en réduire le plus possible les effets néfastes, les transports doivent être réglementés par les gouvernements. Auparavant, les gouvernements édictaient des règles fondées sur la législation nationale, mais ils se sont aperçus rapidement que la réglementation devait être mise à jour constamment afin d'en harmoniser les prescriptions sur le plan international pour faciliter les transports internationaux et le commerce des véhicules, et qu'il fallait régulièrement actualiser ces prescriptions en fonction des technologies nouvelles. Sous la supervision du Comité des transports intérieurs (CTI), le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) mène l'action nécessaire pour élaborer des règles harmonisées sur le plan mondial et adapter ces règles à l'évolution des techniques, règles qui visent à protéger l'environnement, à promouvoir l'efficacité énergétique et à améliorer la sécurité et les dispositifs antivol des nouveaux véhicules, ainsi qu'à assurer des conditions uniformes pour les contrôles techniques périodiques des véhicules en circulation. Le WP.29 est la seule instance mondiale où des règlements harmonisés sur les véhicules soient élaborés. En tant que telle, sa responsabilité dans l'avènement d'un secteur des transports «vert» est donc très importante. En définissant des prescriptions fonctionnelles pour les technologies automobiles innovantes (véhicules écologiques, notamment), ainsi que des conditions pour la reconnaissance mutuelle de ces technologies, le Forum mondial contribue dans une large mesure à l'adoption rapide de ces technologies sur le marché mondial.

14. Cinquante-trois pays (et l'Union européenne) sont Parties contractantes à l'un au moins des deux accords conclus sous l'égide de l'ONU qui se rapportent aux règlements relatifs aux véhicules (Accords de 1958 et de 1998)<sup>5</sup> et appliquent les règlements concernant les véhicules adoptés par le Forum mondial (WP.29). Ces pays, qui représentent les cinq continents (presque tous les pays européens, les États-Unis d'Amérique, le Canada, le Japon, la Chine, l'Inde, la Corée, la Thaïlande, la Malaisie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, etc.), fabriquent plus de 80 % des véhicules dans le monde. D'autres pays (Égypte, Viet Nam, Philippines, Cambodge, Argentine, Brésil, Mexique, Communauté des pays arabes du Golfe, Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), Égypte, certains pays d'Amérique du Sud, etc.) sont en voie d'adhérer aux Accords de 1958 et de 1998, ou ont manifesté leur intérêt à le faire. Certains d'entre eux participent, en qualité d'observateurs, au Forum mondial.

---

<sup>5</sup> Le Forum mondial (WP.29) administre les trois accords ci-après: L'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions; L'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles; L'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.

Figure 1  
**Portée géographique des Accords de 1958 et de 1998, administrés par le WP.29, sur la construction de véhicules**



### III. Structure et mandat du Forum mondial (WP.29)

15. Le Forum mondial administre deux accords complémentaires traitant de dispositions techniques uniformes sur la construction de véhicules, à savoir l'Accord de 1958 et l'Accord (mondial) de 1998, ainsi que l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules en circulation<sup>5</sup>.

16. Les règlements techniques mondiaux (RTM) découlant de l'Accord de 1998 prévoient des prescriptions techniques en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que, le cas échéant, des prescriptions fonctionnelles qui doivent être démontrées. À l'heure actuelle, 11 RTM sont inscrits dans le Registre mondial et 31 Parties contractantes ont adhéré à l'Accord (Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Azerbaïdjan, Canada, Chine, Chypre, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Finlande, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Tunisie, Turquie et Union européenne).

17. Les règlements annexés à l'Accord de 1958 comportent, outre des prescriptions techniques et fonctionnelles, des dispositions administratives (procédure d'homologation de type, dont la marque d'homologation, et procédure de conformité de la production, notamment) et des dispositions sur la reconnaissance mutuelle des homologations de type. À l'heure actuelle, 127 règlements sont annexés à l'Accord de 1958 et 48 Parties contractantes ont adhéré à l'Accord (Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Malte, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Ukraine et Union européenne).

18. Selon un principe général établi par le Forum mondial (WP.29), la concordance entre les dispositions des règlements découlant des deux accords (les RTM prévus par l'Accord de 1998 et les règlements annexés à l'Accord de 1958) est toujours maintenue.

19. Les Parties contractantes aux accords peuvent/doivent transposer les règlements dans leur législation nationale/régionale afin d'en rendre les dispositions obligatoires sur leur territoire.

20. Les organisations internationales ci-après participent régulièrement aux activités du WP.29:

Conseil de l'Union européenne, Commission européenne/Union européenne (UE), Association européenne de libre-échange (AELE), Agence internationale de l'énergie (AIE), Forum international des transports (FIT), Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

21. Plus de 40 organisations non gouvernementales participent régulièrement aux activités du Forum mondial:

American Motorcyclist Association (AMA), Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), Association des fabricants européens de roues (EUWA), Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques (BIPAVER), Comité européen des matériels de génie civil (CECE), Consumers International (CI), Engine Manufacturers Association (EMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne des constructeurs de moteurs à combustion interne (EUROMOT), Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules (EEVC), Fédération européenne pour le transport et l'environnement, European Garage Equipment Association (EGEA), Comité européen des assurances (CEA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association européenne des véhicules fonctionnant au gaz naturel (ENGVA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FAEM), Fondation de la FIA pour l'automobile et la société, Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV), Confédération internationale des associations d'experts et de conseils (CIDADEC), Commission électrotechnique internationale (CEI), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des transports publics (UITP), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Motor and Equipment Manufacturers (MEMA), National Federation of the Blind (NFB), Association européenne du gaz naturel pour véhicules (NGVA Europe), Retread Manufacturers Association (RMA), Society of Automotive Engineers (SAE International), Specialty Equipment Market Association (SEMA), Standardization Organization for the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf (GSO), Technical Committee of Petroleum Additive Manufacturers in Europe (ATC/CEFIC), Organisation européenne des compagnies pétrolières pour l'environnement, la santé et la sécurité (CONCAWE), Union d'assistance technique pour l'automobile et la circulation routière (UNATAC), Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB), Forum économique mondial, Association mondiale de la route (AIPCR).

## IV. Stratégie possible pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports

22. À sa session de juin 2008, le WP.29 avait déjà pris note des messages clefs du FIT ainsi que des résultats du récent symposium international sur une approche mondiale des politiques de réduction de la consommation de carburant des automobiles, qui s'était tenu à Paris les 15 et 16 mai 2008 et avait été organisé par l'AIE en collaboration avec le FIT, la Fondation FIA pour l'automobile et la société et le PNUE. À sa session de novembre 2008, le WP.29 a présenté des éléments possibles d'une stratégie, pour le secteur des transports, en matière de lutte contre le réchauffement climatique et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>:

- a) Améliorer le rendement énergétique et utiliser les biocarburants durables, en tant qu'objectif à court terme (2015);
- b) Mettre au point et introduire sur le marché des véhicules hybrides modulaires, en tant qu'objectif à moyen terme (2020-2025);
- c) Mettre au point et introduire sur le marché des véhicules électriques, à hydrogène et à pile à combustible, en tant qu'objectif à long terme (2030-2040).

23. Une telle stratégie verrait le secteur de l'automobile passer de l'utilisation de l'énergie d'origine fossile à celle de l'électricité et de l'hydrogène. Cette stratégie intégrée, pour être efficace, suppose un secteur de l'énergie capable d'assurer une production durable et rentable d'électricité et d'hydrogène.

24. En ce qui concerne les «transports intérieurs»<sup>6</sup>, la Conférence ministérielle sur l'environnement et l'énergie dans les transports à l'échelle mondiale<sup>7</sup> tenue à Tokyo en janvier 2009 a adopté une déclaration qui invite les pays à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, et à cet effet à:

- a) Améliorer le rendement énergétique des véhicules automobiles et des chemins de fer ainsi que des aéronefs et navires nationaux, au moyen notamment des stratégies suivantes: adoption de normes de rendement énergétique ou d'émission de gaz à effet de serre et amélioration des organes automobiles, en tenant compte des recommandations de l'AIE sur les politiques en matière de rendement énergétique et de la mise au point par celle-ci d'indicateurs sur le rendement énergétique; renforcer la coopération internationale visant à élaborer et harmoniser les méthodes utilisées pour mesurer le rendement énergétique et les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du WP.29 et d'autres instances régionales ou internationales; et favoriser, le cas échéant, l'introduction de matériel économe en énergie et de technologies de pointe dans les ports et autres installations de transport;
- b) Utiliser de manière stratégique les politiques de transport en vue de réduire les émissions, notamment coordonner la planification des transports et l'aménagement du territoire urbain afin de créer, le cas échéant, un urbanisme plus compact; gérer la demande de transports; renforcer l'intégration modale; améliorer les réseaux routiers et ferroviaires; et promouvoir des moyens de déplacement non motorisés; et

<sup>6</sup> L'expression «transports intérieurs» renvoie aux activités de transport non compris l'aviation internationale et les transports maritimes internationaux.

<sup>7</sup> Avec la participation des ministres et représentants compétents des pays suivants: Allemagne, Australie, Brunéi Darussalam, Cambodge, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Myanmar, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Royaume-Uni, Singapour, Thaïlande et Viet Nam; ainsi que de la Commission européenne.

c) Favoriser les changements de comportement, notamment l'écoconduite, l'utilisation des transports publics et, le cas échéant, le transfert modal, en tenant compte des effets sur l'environnement de chaque mode.

25. En outre, la Conférence ministérielle est convenue de la nécessité de limiter ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports intérieurs, tout en reconnaissant que certains pays ont sensiblement réduit le niveau de polluants atmosphériques comme le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et les matières particulaires (MP), et, outre les mesures précitées, a invité les pays:

a) À examiner et, le cas échéant, à renforcer leurs réglementations sur les émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur, des locomotives et des navires, tant pour les véhicules neufs que pour les véhicules en circulation; et à promouvoir en conséquence des carburants – essence et diesel – à faible teneur en soufre;

b) À renforcer la coopération internationale pour mettre au point et harmoniser des procédures de contrôle des émissions de gaz d'échappement dans le cadre du WP.29 et d'autres instances régionales ou internationales; et

c) À prendre des mesures incitant à produire et à utiliser des véhicules écologiquement viables et des carburants propres, et à promouvoir les transports publics.

26. À sa soixante-troisième session, tenue à Genève le 31 mars 2009, la CEE a accueilli avec satisfaction, lors de son débat de haut niveau sur l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements, l'examen par le WP.29 de certaines prescriptions, concernant la qualité des carburants sur le marché, qui pourraient marquer une étape vers une nouvelle réduction des émissions des véhicules dans un cadre mondial intégré reposant sur des normes harmonisées et technologiquement neutres.

27. Il y a également consensus sur la nécessité de renforcer les capacités des pays en créant des liens et des synergies entre les travaux de la CEE et d'autres programmes internationaux, et de mettre l'accent sur les domaines où des résultats concrets peuvent être obtenus:

a) Les objectifs du Millénaire pour le développement, en particulier l'objectif n° 7 (Assurer un environnement durable);

b) Le Protocole de Kyoto;

c) Le projet de résolution A/C.2/62/L.38 de l'Assemblée générale, intitulé «Sauvegarde du climat mondial pour les générations présentes et futures»;

d) La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

## **V. Activités du Forum mondial relatives au rendement énergétique et à la qualité des carburants, et aux technologies novatrices visant à réduire davantage les émissions de gaz polluants et de CO<sub>2</sub>**

28. Les activités du Forum mondial sont axées sur la sécurité active (éviter de choc) et la sécurité passive (comportement au choc) des véhicules routiers, ainsi que sur la protection de l'environnement et les questions de sécurité d'ordre général. On entend par «véhicules routiers» les véhicules à deux et à trois roues, les voitures particulières, les autobus et les autocars, les véhicules utilitaires légers et lourds, les tracteurs agricoles et forestiers et les engins mobiles non routiers.

29. Le Forum mondial a déjà élaboré plus de 140 règlements et règles concernant les véhicules. Ces règlements et règles ont une visée fonctionnelle et sont adaptés en permanence en fonction des progrès techniques.

30. Pour mener à bien sa tâche, le Forum mondial dispose de six groupes de travail subsidiaires permanents. Le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) et le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) s'occupent de sujets liés à l'évitement des accidents de véhicules. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) se consacre aux questions de comportement au choc. Le Groupe de travail du bruit (GRB) et le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) sont responsables des questions d'environnement, et plus particulièrement des questions de réduction des émissions de gaz polluants provenant des moteurs et de réduction du niveau sonore des véhicules. Le Groupe de travail sur les dispositions générales de sécurité (GRSG) étudie les questions de sécurité d'ordre général. Il a été créé dans le cadre de ces six groupes de travail permanents plus de 30 groupes informels chargés, en tant que groupes d'experts dotés d'un mandat limité à deux ans, de travailler sur certains sujets.

31. Plus de 2 000 experts du monde entier participent régulièrement à leurs réunions: experts des gouvernements représentant les Parties contractantes aux accords, experts des organisations non gouvernementales (ONG) précitées, représentant par exemple l'industrie automobile ou ses fournisseurs, les conducteurs de véhicules ou d'autres usagers de la route. Les participants peuvent présenter des projets de propositions sur divers sujets. Les membres d'ONG n'ont toutefois qu'un statut consultatif. Ainsi, la décision finale d'adopter une proposition de règlement ou de modification d'un règlement existant appartient uniquement aux représentants gouvernementaux des Parties contractantes à l'accord pertinent.

32. Dans le cadre de l'Accord de 1958, le Forum mondial a mis au point plusieurs règlements de l'ONU limitant le niveau maximum admissible des émissions par les véhicules de différents gaz polluants (CO, HC, NO<sub>x</sub>) et de particules<sup>8</sup>. Les modifications

<sup>8</sup> Les émissions de gaz d'échappement des véhicules se classent en deux grandes catégories: les gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) et les gaz polluants (CO, HC, NO<sub>x</sub>, MP):

Le *dioxyde de carbone* (CO<sub>2</sub>) est un produit inévitable de la combustion des combustibles contenant du carbone (ce qui est le cas de tous les produits pétroliers). Ce n'est pas un polluant atmosphérique à proprement parler, mais un gaz à effet de serre, et il contribue donc au réchauffement climatique.

L'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports ne peut être atteint qu'en réduisant la consommation de combustibles fossiles, soit en améliorant le rendement énergétique des véhicules et de leurs moteurs, soit en utilisant des carburants à faible teneur en carbone (les carburants de remplacement, y compris les biocarburants durables) ou d'autres énergies (recours à des véhicules à hydrogène et à pile à combustible ou des véhicules électriques, par exemple) dans leur système de propulsion, ou un ensemble de ces éléments.

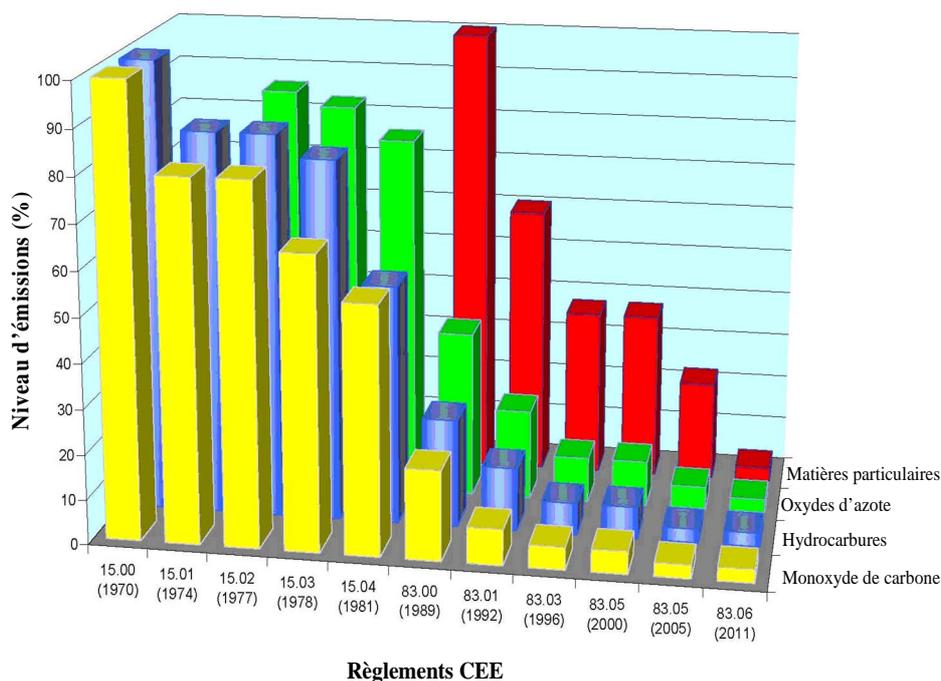
Le *monoxyde de carbone* (CO), gaz produit par une combustion incomplète, réduit la capacité du sang à transporter l'oxygène. Il est dangereux pour les personnes atteintes de maladies cardiaques et il est toxique à fortes concentrations. C'est donc un gaz polluant, dont les émissions peuvent être réduites par une combustion plus efficace dans les moteurs de véhicules (production de dioxyde au lieu de monoxyde de carbone), et réduites encore après combustion par un processus d'oxydation à l'intérieur d'un convertisseur catalytique.  $[2 \times \text{CO} + \text{O}_2 = 2 \times \text{CO}_2]$

Les *hydrocarbures* (HC), aussi dénommés «composés organiques volatils» ou COV, sont constitués de combustibles imbrûlés ou brûlés partiellement. Toxiques, ils peuvent porter atteinte à la santé humaine en provoquant des lésions hépatiques et même le cancer. Les hydrocarbures sont l'un des principaux facteurs qui contribuent à la formation de «brouillard photo-oxydant» dans certaines conditions climatiques. Les émissions d'hydrocarbures sont également susceptibles d'être réduites par une combustion plus efficace dans les moteurs, et réduites encore après combustion par un processus d'oxydation dans un convertisseur catalytique.  $[4\text{H}_x\text{C}_y + (x + 4y) \text{O}_2 = 2 \times \text{H}_2\text{O} + 4y\text{CO}_2]$

successives de ces règlements ont permis des réductions importantes, de l'ordre de 95 à 97 %, des limites d'émission applicables au monoxyde de carbone, aux hydrocarbures et aux oxydes d'azote pour les voitures particulières neuves par rapport aux valeurs limites fixées dans les années 70 (voir fig. 2). Autrement dit, les dernières valeurs en date fixées par les règlements de l'ONU sont plus de 20 fois plus basses aujourd'hui qu'elles ne l'étaient il y a trente ans. De même, les modifications apportées aux règlements de l'ONU pertinents ont abaissé les limites d'émission de matières particulaires de plus de 90 % par rapport à celles de 1990, les dernières limites approuvées étant donc plus de 10 fois moins élevées que celles de 1990.

Figure 2

### Évolution des valeurs limites d'émission pour les véhicules particuliers



33. Le Forum mondial étudie actuellement une proposition de la Commission européenne visant à réduire plus avant, d'ici septembre 2011, les valeurs limites des polluants mentionnés plus haut, et notamment à réduire les émissions de particules de plus de 80 %. Ces nouvelles valeurs limites devront être appliquées non seulement aux moteurs diesel, comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi aux moteurs essence.

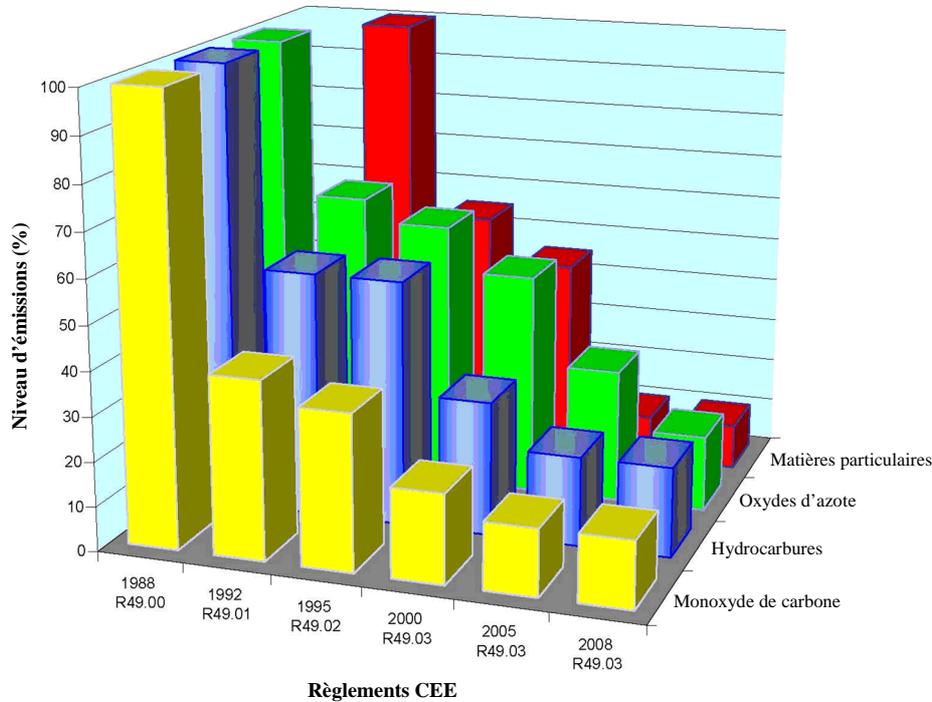
Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) sont produits par la réaction de l'azote (N<sub>2</sub>) présent dans l'air (78 % d'azote, 21 % d'oxygène) avec l'oxygène à haute température et sous haute pression dans la chambre de combustion du moteur. Ils peuvent irriter les poumons et sont un précurseur du brouillard photo-oxydant et des pluies acides. Ils ne peuvent pas être éliminés par oxydation – comme le monoxyde de carbone et les hydrocarbures – mais par le processus inverse, c'est-à-dire par élimination de l'oxygène. Ce processus de «réduction» est nécessaire pour reconvertir les oxydes d'azote en azote et en oxygène. Les techniques de recyclage des gaz d'échappement et de réduction catalytique sélective ont sensiblement réduit les émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs de véhicules.

Les matières particulaires (MP) sont de très petites particules (de l'ordre du micromètre), constituées principalement de carbone imbrûlé. Ces particules ont des effets sur le système respiratoire chez l'homme et chez l'animal. Les progrès des systèmes d'injection, des processus de combustion et des filtres à particules des véhicules ont sensiblement réduit les émissions de matières particulaires.

34. Les limites d'émission applicables aux véhicules lourds ont elles aussi été réduites, mais dans une moindre mesure, et des travaux sont en cours afin de les réduire davantage (voir fig. ci-après).

Figure 3

**Évolution des limites d'émission applicables aux véhicules lourds**



35. S'agissant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (de CO<sub>2</sub> en particulier) dans le secteur des transports, le Forum mondial et ses groupes de travail subsidiaires étudient ou ont déjà examiné bon nombre de mesures visant à améliorer le rendement énergétique du parc de véhicules, qui concerne en particulier:

a) Le soutien aux technologies automobiles innovantes: véhicules écologiques, véhicules électriques hybrides modulaires, véhicules à hydrogène et à pile à combustible, véhicules électriques, etc.;

b) Les systèmes avancés de gestion moteur (fonction arrêt-démarrage ou indicateurs de changement de rapports et de conduite écologique, par exemple) et les dispositifs de contrôle des émissions du moteur (systèmes diagnostiques embarqués, filtre à particules, convertisseur catalytique, par exemple);

c) L'efficacité des groupes motopropulseurs (organes à faible frottement, pneumatiques à faible coefficient de résistance au roulement, systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques);

d) L'utilisation de sources d'énergie de remplacement comme le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel comprimé (GNC) et les biocarburants durables (liquides et gazeux);

e) La mise au point pour les carburants sur le marché de normes de qualité corrélées aux niveaux d'émissions des véhicules et au type de moteur;

f) L'installation sur les véhicules de dispositifs électriques à faible consommation d'énergie afin de réduire la consommation d'énergie (projecteurs équipés de diodes électroluminescentes, par exemple);

g) La mise au point de systèmes de transport intelligents (STI) et de technologies intelligentes de l'information et de la communication (TIC) pour éviter les embouteillages, ainsi que de dispositifs d'aide au conducteur.

36. Le tableau figurant à l'annexe du présent document ne répertorie que les activités les plus importantes du Forum mondial qui ont trait spécifiquement aux émissions de polluants et de CO<sub>2</sub>, à l'efficacité énergétique, au rendement et à la qualité des carburants ainsi qu'aux techniques innovantes de moteurs et de groupes motopropulseurs de véhicules.

37. Après un débat d'orientation sur le réchauffement climatique et les transports lors de sa session de novembre 2008, le Forum mondial (WP.29) a étudié la possibilité d'organiser une table ronde sur ce sujet, qui aurait lieu à l'occasion d'une de ses prochaines sessions. En février 2009, le Comité des transports intérieurs (CTI) a approuvé les activités du WP.29 relatives aux normes de qualité des carburants sur le marché et l'organisation de la table ronde en question. À sa session de mars 2009, le Forum mondial (WP.29) a décidé de tenir cette réunion, intitulée «Table ronde sur les changements climatiques et les transports», à Genève, à l'occasion de sa session de juin 2010 (voir ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 2; ECE/TRANS/WP.29/1070, par. 77; ECE/TRANS/WP.29/1072, par. 3).

38. À sa session de novembre 2009, le Forum mondial (WP.29) a tenu une séance de réflexion pour l'organisation de cette table ronde. Sur la base du document informel n° WP.29-149-02, le Forum mondial a approuvé en principe le projet de programme (voir document ECE/TRANS/WP.29/1079, par. 78 à 80). S'agissant des résultats escomptés de cette table ronde, le Forum mondial a préféré définir, non pas une stratégie du WP.29, mais les scénarios possibles d'une contribution du WP.29, dans le cadre de son programme de travail futur, aux mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ces changements. Il a aussi décidé que les scénarios escomptés seraient ensuite adoptés par le WP.29 à sa session de novembre 2010.

39. Le Forum mondial a accueilli avec satisfaction les documents fournis par le secrétariat, qui présentent un tour d'horizon de la documentation existante (ECE/TRANS/WP.29/2010/46), une liste des acteurs et des activités dans le domaine des transports intérieurs et des changements climatiques (ECE/TRANS/WP.29/2010/47) ainsi que des renseignements détaillés sur les activités de la CEE portant sur la réduction des émissions de gaz polluants et de gaz à effet de serre dans le secteur des transports (reproduits dans le présent document).

40. Le secrétariat a été invité à désigner les orateurs qui pourraient prendre la parole à cette réunion importante et à en présenter le programme final à la session de mars 2010, pour examen et adoption par le WP.29 (voir document informel n° WP.29-150-03).

41. La table ronde doit avoir lieu à Genève le 24 juin 2010; elle commencera à 14 h 30 et s'achèvera à 18 heures. Il a été recommandé de la diviser en trois séances, dont le contenu définitif doit être approuvé à la prochaine session du WP.29, en mars 2010, comme suit:

a) *Séance d'introduction*: ouverture de la Table ronde; insistance sur le lien qui existe entre croissance économique et transports, ainsi que sur la nécessité d'une approche intégrée, et aperçu des activités pertinentes du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires, en particulier le Forum mondial (WP.29);

b) *Séance principale*: examen du potentiel des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ces changements dans le secteur des transports, par rapport aux exigences à l'égard du secteur de l'énergie, ainsi que des conséquences à en

tirer pour modifier les modèles dans les politiques de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du logement;

c) *Séance finale*: résumé du débat comprenant des recommandations en vue de mesures efficaces, liées non seulement à la technologie automobile, mais aussi à des considérations plus générales de politique des transports, ainsi que des recommandations quant à la suite à donner à la table ronde.

## Annexe

## Activités du Forum mondial relatives aux émissions de polluants et de CO<sub>2</sub>, à l'efficacité énergétique, au rendement énergétique et à la qualité des carburants ainsi qu'aux technologies novatrices appliquées aux moteurs et groupes motopropulseurs de véhicules

*Note:* Les références à des sites Web existants indiquées dans le tableau ci-après correspondent à la situation actuelle, mais elles sont régulièrement mises à jour en fonction de l'avancement des travaux.

1	WLTP	<i>Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers</i>
Objectif:	Élaborer de nouveaux cycles et procédures d'essai pour les véhicules légers concernant les émissions de gaz polluants (NO <sub>x</sub> , CO, HC) et de particules, notamment de CO <sub>2</sub> .	
Calendrier:	Établissement d'un RTM sur le cycle et la procédure d'essai concernant les émissions dans le cadre de la WLTP d'ici à 2014.	
	Poursuite de l'élaboration de cycles d'essais supplémentaires à basse température et haute altitude, concernant la durabilité et la conformité en service d'ici à 2018, y compris, si possible, les émissions hors cycle et les climatiseurs mobiles.	
	Essais de corrélation et définition des carburants de référence ainsi que des valeurs limites d'émission d'ici à 2022.	
État d'avancement:	Les travaux préparatoires détaillés ont été menés à terme par le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) sous la forme d'une feuille de route pour l'élaboration du RTM pour la WLTP concernant les émissions de gaz polluants et de particules, notamment de CO <sub>2</sub> . En juin 2009, le WP.29 a examiné la feuille de route et recommandé que le GRPE commence les travaux sur l'élaboration du RTM pour la WLTP dans les meilleurs délais.	
Observation:	Les coresponsables techniques du RTM pour la WLTP sont l'Union européenne, le Japon et les États-Unis d'Amérique. Le groupe informel du GRPE sur la WLTP est présidé par la France. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/wltp04.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/wltp04.html</a> le rapport du GRPE publié sous la cote ECE/TRANS/WP.29/GRPE/58 (par. 26 à 32), à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2010/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-59e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2010/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-59e.pdf</a> ainsi que les rapports du WP.29 publiés sous la cote ECE/TRANS/WP.29/1077 (par. 104 et 105), à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1077e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1077e.pdf</a> et le rapport du WP.29 publié sous la cote ECE/TRANS/WP.29/1079 (par. 112), à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1079e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1079e.pdf</a> .	
2	WHDC	<i>Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (RTM n° 4)</i>
Objectif:	Mettre au point une nouvelle procédure d'essai concernant les émissions de gaz polluants (NO <sub>x</sub> , CO, HC) et de particules provenant des moteurs de véhicules utilitaires lourds.	
Calendrier:	Ce RTM a été établi le 15 novembre 2006. Le RTM n° 4 est disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html</a> . Le calendrier concernant l'intégration des critères de performance doit encore être défini.	

État d'avancement:	Récemment, ce RTM a été entièrement harmonisé (excepté l'option relative aux carburants de référence). Le GRPE devrait, en 2010, reprendre ses travaux sur l'élaboration de valeurs limites pour les gaz polluants (NO <sub>x</sub> , CO, HC, particules) qui feront pendant aux valeurs limites fixées dans les normes Euro 6. Les dispositions du Règlement n° 49 équivalent ont été alignées sur celles de ce RTM.
Observation:	Le responsable technique du RTM n° 4 est l'Union européenne. Le groupe informel du GRPE sur la procédure WHDC est présidé par la Commission européenne. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/whdc_minutes.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/whdc_minutes.html</a> .
<b>3</b>	<b><i>WMTC</i></b> <i>Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (RTM n° 2)</i>
Objectif:	Mettre au point une nouvelle procédure d'essai pour la mesure des émissions de gaz polluants provenant des moteurs de motocycles, y compris la méthode de mesure des émissions de CO <sub>2</sub> (en g/km).
Calendrier:	Ce RTM a été établi le 22 juin 2005. Le RTM n° 2 est disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html</a> . Il ne comprend pas encore de valeurs limites pour les gaz polluants (NO <sub>x</sub> , CO, HC). Une proposition pour l'incorporation de critères de performance devrait être adoptée en 2010.
État d'avancement:	Les travaux relatifs à l'incorporation de valeurs limites pour les gaz polluants ont été menés à terme par le GRPE en juin 2009. Le WP.29 devrait examiner une proposition concernant les valeurs limites en mars ou juin 2010. Les dispositions du Règlement n° 40 doivent encore être alignées sur celles du RTM.
Observation:	Le responsable technique de ce RTM est l'Allemagne. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grperep.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grperep.html</a> .
<b>4</b>	<b><i>NRMM</i></b> <i>Protocole d'essai pour la mesure des émissions de gaz d'échappement des moteurs d'engins mobiles non routiers (RTM n° 11)</i>
Objectif:	Élaborer de nouvelles dispositions harmonisées au niveau mondial pour la mesure des émissions de gaz polluants (NO <sub>x</sub> , CO, HC, particules) provenant des moteurs d'engins mobiles non routiers (NRMM).
Calendrier:	Le RTM sur les engins mobiles non routiers a été inscrit dans le Registre mondial en novembre 2009 sur la base des documents disponibles aux adresses suivantes: <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-120e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-120e.pdf</a> <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-121e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-121e.pdf</a> .
État d'avancement:	À sa session de juin 2009, le GRPE a établi sous sa forme définitive le projet de RTM sur les émissions provenant d'engins mobiles non routiers (NRMM) (sans critères de performance). Le WP.29 a examiné et adopté les propositions à sa session de novembre 2009. Le RTM n° 11 sera mis à disposition à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html</a> . Les Parties contractantes doivent maintenant entamer, au niveau national ou régional, la transposition du RTM dans leur législation nationale ou régionale.
Observation:	Les moteurs de NRMM sont des moteurs à combustion destinés à être montés sur des tracteurs et machines agricoles ou forestiers ainsi que sur des locomotives, navires et bateaux. Le responsable technique du RTM sur les NRMM est l'Union européenne. Le groupe informel sur les NRMM a achevé ses travaux. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/nrmm_mtng_minutes.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/nrmm_mtng_minutes.html</a> .

5	<i>OCE</i>	<i>Émissions hors cycle dans le cas des véhicules utilitaires lourds (RTM n° 10)</i>
	Objectif:	Élaborer, en plus du cycle normal d'essai concernant les émissions dans le cas des véhicules utilitaires lourds (WHDC), de nouvelles spécifications pour les systèmes diagnostics embarqués (OBD), s'agissant en particulier de l'adhésion à un protocole sur les limites ne devant en aucun cas être dépassées (NTE) afin de garantir le respect des limites d'émission en cours d'utilisation, non seulement dans des conditions normales, mais aussi dans des conditions de fonctionnement très diverses (par exemple, basses températures, haute altitude, etc.).
	Calendrier:	Ce RTM a été établi en tant que RTM n° 10 le 24 juin 2009. Le RTM n° 10 est disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm</a> .
	État d'avancement:	À sa session de juin 2009, le WP.29 a décidé d'inscrire dans le Registre mondial le projet de RTM sur les émissions hors cycle (OCE). Les Parties contractantes doivent maintenant entamer, au niveau national ou régional, la transposition du RTM dans leur législation nationale ou régionale.
	Observation:	Les États-Unis d'Amérique sont le responsable technique du RTM sur les OCE. Le groupe informel sur les OCE a achevé ses travaux. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/oce.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/oce.html</a> .
6	<i>WWH-OBD</i>	<i>Systèmes d'autodiagnostic harmonisés à l'échelle mondiale pour véhicules utilitaires lourds (RTM n° 5)</i>
	Objectif:	Élaborer des prescriptions harmonisées concernant les systèmes d'autodiagnostic (OBD), qui sont utilisés sur les véhicules utilitaires légers et lourds, afin d'assurer dans leur fonctionnement quotidien un bon rendement du moteur et d'aider au diagnostic et à la réparation des dysfonctionnements.
	Calendrier:	Ce RTM a été établi le 15 novembre 2006. Le RTM n° 5 est disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm</a> . Les prescriptions concernant les véhicules utilitaires légers n'ont pas encore été intégrées dans le RTM n° 5.
	État d'avancement:	Les dispositions du Règlement n° 49 équivalent ont été alignées sur celles de ce RTM.
	Observation:	Les États-Unis d'Amérique sont le responsable technique de ce RTM. Pour plus d'informations, consulter la partie consacrée au WWH-OBD sur le site Web du GRPE: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grpe.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grpe.html</a> .
7	<i>PMP</i>	<i>Programme de mesure des particules</i>
	Objectif:	Élaborer de nouveaux protocoles d'essai, et les instruments correspondants, pour évaluer et contrôler les émissions de nanoparticules provenant: a) des véhicules utilitaires légers; et b) des véhicules utilitaires lourds, dans la fourchette de 10 à 500 nm (en ce qui concerne les effets sur la santé).
	Calendrier:	a) La procédure appliquée pour la mesure des particules dans le cas des véhicules utilitaires légers a été menée à terme en 2008 et incorporée dans le Règlement n° 83 (par Suppl.7 à la série 05). Pour information, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r083r3a2e.pdf">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r083r3a2e.pdf</a> . b) La procédure appliquée pour la mesure des particules dans le cas des véhicules utilitaires lourds devrait être menée à terme d'ici à la fin de 2010.
	État d'avancement:	a) La nouvelle procédure appliquée pour la mesure des particules dans le cas des véhicules utilitaires légers a apporté des améliorations par rapport à l'ancienne procédure appliquée pour mesurer la masse des particules et a incorporé une nouvelle méthode de numération des particules. Le GRPE poursuit ses travaux visant à améliorer l'étalonnage et la précision de cette méthode de mesure. b) En ce qui concerne la méthode de mesure des particules dans le cas des véhicules lourds, la phase de validation s'est achevée récemment. À cet égard, le GRPE a examiné à sa session de janvier 2010 le projet de rapport sur cette validation ainsi qu'une première proposition d'amendements au Règlement n° 49.
	Observation:	Le groupe informel sur le PMP est présidé par le Royaume-Uni. Pour des informations plus récentes, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/pmp25.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/pmp25.html</a> .

8	<i>FQ</i>	<i>Qualité des carburants</i>
	Objectif:	Élaborer des recommandations sur la qualité des carburants commercialisés pour faire en sorte que les véhicules, qui ont été soumis à des essais réalisés conformément aux règlements de l'ONU ou à d'autres règlements équivalents et effectués avec des carburants de référence spécifiques, utilisent en service quotidien des carburants ayant des caractéristiques spécifiques quant aux niveaux d'émissions des véhicules et aux types de technologie des moteurs. À cet égard, les recommandations contribuent à la protection de l'environnement, et plus particulièrement à la réduction de la pollution atmosphérique.
	Calendrier:	Le GRPE devrait établir la version définitive d'une première série de recommandations (en vue de résoudre les problèmes techniques) avant la fin de 2010. L'élaboration de l'ensemble des recommandations est une vaste tâche dont le calendrier est encore à l'étude.
	État d'avancement:	La table ronde du WP.29 sur la qualité des carburants, tenue le 15 novembre 2007, a fait apparaître qu'il existait une relation étroite entre la qualité des carburants vendus sur le marché et les émissions de polluants des véhicules à moteur. Il a été constaté qu'une réduction ultérieure des émissions grâce à l'introduction de règlements plus rigoureux en matière d'émissions implique l'utilisation de technologies plus évoluées de dépollution, ce qui rend impératifs les efforts pour améliorer la qualité des carburants.  Le GRPE a mis en place un groupe informel sur la qualité des carburants (FQ) en vue de procéder en deux étapes pour:  a) Dans un premier temps, élaborer les spécifications concernant les paramètres qui influent sur les dispositifs de contrôle des émissions (c'est-à-dire résoudre les problèmes techniques); et  b) Après accord de l'industrie pétrolière, élaborer des spécifications concernant les paramètres qui influent sur les émissions au tuyau d'échappement du moteur (c'est-à-dire s'attaquer aux risques pour la santé) (sous réserve de la confirmation par le WP.29 de la prolongation du mandat du groupe informel).  Le GRPE devrait examiner en 2010 un premier ensemble de paramètres relatifs à la qualité des carburants (fourchettes ou valeurs limites pour la teneur en plomb, soufre, benzène, additifs métalliques, etc.) jugés nécessaires pour que les niveaux d'émission se situant entre les normes EURO 2 et EURO 5, si possible selon la catégorie des véhicules automobiles. Le GRPE a également décidé que cet examen pourrait être effectué pour les combustibles liquides (essence et diesel, y compris les biocarburants) et, ensuite, pour les combustibles gazeux (y compris le biogaz).
	Observation:	Le groupe informel sur la qualité des carburants est présidé par la France. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/fq05.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/fq05.html</a> .
9	<i>EFV</i>	<i>Véhicules écocompatibles</i>
	Objectif:	a) Poursuivre une coopération fructueuse entre le WP.29 et les futures conférences internationales sur les véhicules écocompatibles (EFV) et favoriser la mise au point et l'introduction de ce type de véhicules ainsi que des carburants renouvelables.  b) Étudier, dans une perspective à court terme, la faisabilité du concept d'EFV proposé (méthode d'évaluation, approche intégrée).
	Calendrier:	Le groupe informel GRB/GRPE travaille en parallèle avec les conférences internationales sur les EFV, organisées tous les deux ans.

État d'avancement: Suite aux résultats positifs des conférences sur les EFV tenues à Tokyo (2003) et Birmingham (2005), il a été décidé, lors de la troisième Conférence sur les EFV tenue à Dresde (2007), d'établir une coopération étroite avec le Forum mondial (WP.29) et ses organes subsidiaires, en particulier avec le GRPE et le GRB, et de créer un nouveau groupe de travail informel sur les véhicules écocompatibles (EFV). Les prochaines conférences sur les EFV porteront sur les points suivants:

- a) Rapport d'activité sur les objectifs fixés;
- b) Échange de données d'expérience concernant les mesures en cours qui visent à promouvoir et faciliter l'introduction des EFV sur le marché;
- c) Échange de données d'expérience et d'analyses concernant le cadre juridique et économique;
- d) Rapports d'activité régulièrement adressés aux dirigeants du G-8 (conformément à la décision prise à Heiligendamm/Allemagne).

S'agissant de la déclaration concernant la faisabilité d'une méthode d'évaluation des EFV, le GRPE a décidé que, *d'un point de vue pratique, la mise au point d'une méthode d'évaluation harmonisée était réalisable.*

La quatrième Conférence sur les EFV s'est tenue à New Delhi (Inde) les 23 et 24 novembre 2009. La Conférence s'est félicitée de l'étude de faisabilité et a approuvé le travail accompli par le WP.29. *L'un des résultats de cette conférence est un document qui en reprend les conclusions en vue de donner au groupe de travail informel des EFV des orientations en matière de politique applicable pour l'élaboration des prochains concepts sur les EFV.*

Observation: Il a été convenu que la prochaine conférence sur les EFV serait organisée en 2012 par les États-Unis d'Amérique. Comme il est d'usage, le pays organisateur de la conférence présidera le groupe de travail informel des EFV (Allemagne en 2008-2009, Inde en 2010-2011, États-Unis d'Amérique en 2012-2013). Les exposés et conclusions de la Conférence de Dresde sur les EFV peuvent être consultés à l'adresse: [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de), et ceux de New Delhi à l'adresse: [www.4efv.in](http://www.4efv.in). Pour plus d'informations sur le groupe de travail informel des EFV, voir: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/efv05.html>.

---

## 10 HFCV *Véhicules à hydrogène et à pile à combustible*

---

Objectif: Élaborer et mettre en place un règlement technique mondial (RTM) concernant les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) qui offre des niveaux de sécurité équivalents à ceux des véhicules à essence classiques et ne bride pas les futures technologies novatrices. En outre, tous les aspects relatifs à la protection de l'environnement sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du nouveau RTM ou des modifications apportées aux RTM existants.

Calendrier: Élaborer d'ici à 2010 un RTM concernant la sécurité des véhicules à hydrogène fondé sur des essais de choc au niveau des pièces, des sous-systèmes et de l'ensemble du véhicule.

Au-delà de 2010, le RTM sera modifié pour tenir compte des prescriptions applicables aux HFCV en matière d'essais de choc, s'agissant notamment des essais de choc réalisés sur l'ensemble du véhicule pour tester l'intégrité du système d'alimentation en carburant, en se fondant sur les résultats des dernières recherches et en tenant compte des dernières évolutions de la technologie.

État d'avancement: En juin 2005, le WP.29 a examiné une feuille de route concernant l'élaboration d'un RTM pour les HFCV et a décidé de créer un groupe informel sur les HFCV. Afin de répondre de manière adéquate aux prescriptions en matière de sécurité et d'environnement, il a été convenu de créer deux sous-groupes pour traiter des questions d'environnement (sous-groupe de l'environnement (SGE) du GRPE) et des questions de sécurité, notamment de résistance aux chocs (sous-groupe de la sécurité (SGS) du GRSP). Trois domaines principaux sont à l'étude: le système d'alimentation en carburant, la sécurité électrique et le système de stockage de l'hydrogène.

Le RTM portera, lors de la première étape, sur les voitures particulières à pile à combustible (FC) ou à moteur à combustion interne (ICE), ou sur les moteurs utilisant de l'hydrogène gazeux comprimé (CGH2) ou de l'hydrogène liquide (LH2). Pour les essais de choc, il est prévu d'élaborer de nouvelles dispositions indiquant un niveau maximal autorisé de fuites d'hydrogène et de préciser dans le RTM que chaque Partie contractante peut utiliser, dans un premier temps, ses méthodes d'essai de choc existantes au niveau national.

Observation: Les responsables techniques du RTM sur les HFCV sont l'Allemagne, le Japon et les États-Unis d'Amérique. Le groupe informel du GRPE sur les HFCV est présidé par l'Allemagne. Pour plus d'informations, voir: [http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/sgs\\_8.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/sgs_8.html)  
[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa\\_7.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_7.html)  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grpehfcv-sge04.html>.

---

#### 11 GFV *Véhicules fonctionnant au gaz*

---

Objectif: Promouvoir les véhicules utilisant du gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou du gaz naturel comprimé (GNC) comme carburant de substitution dans leur système de propulsion et évaluer les prescriptions réglementaires concernant l'utilisation des pièces et des systèmes sur les véhicules fonctionnant au GPL et au GNC, dans le but d'adapter les règlements existants en fonction des progrès techniques et d'examiner les prescriptions en matière de performance, en tenant compte des nouvelles technologies.

Calendrier: Le mandat sur les GFV a été prolongé pour une période de deux ans jusqu'à la fin de 2011.

État d'avancement: Le groupe informel du GRPE a bien progressé et a élaboré un certain nombre d'amendements à des règlements en vigueur. Le groupe examine actuellement, entre autres, de nouvelles dispositions concernant le méthane et les hydrocarbures non méthaniques.

Observation: Le groupe informel sur les GFV est présidé par les Pays-Bas. Pour plus d'informations, voir: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/gfv08.html>.

---

#### 12 HEV *Véhicules électriques hybrides*

---

Objectif: Élaborer de nouvelles dispositions pour les HEV concernant la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie électrique, et élaborer les amendements correspondants aux Règlements actuels.

Calendrier: Conclues en 2004 et incorporées dans les Règlements n<sup>os</sup> 83 et 101 disponibles aux adresses suivantes: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r083r3e.pdf>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>.

État d'avancement: Les dispositions des règlements correspondants ont été mises à jour en fonction des prescriptions pour les HEV. Les Parties contractantes les ont déjà transposées dans leur législation nationale ou régionale en appliquant les règlements modifiés.

Observation: Pour plus d'informations, voir: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

---

#### 13 PHEV *Véhicules électriques hybrides rechargeables sur secteur*

---

Objectif: Mieux rendre compte dans les Règlements n<sup>os</sup> 83 et 101 actuels des avantages pour l'environnement des véhicules hybrides reposant sur le concept de véhicule hybride rechargeable sur secteur.

Calendrier: Mené à terme en 2008.

État d'avancement: Les dispositions des règlements correspondants ont été mises à jour en fonction des prescriptions pour les PHEV. La plupart des Parties contractantes les ont déjà transposées dans leur législation nationale ou régionale en appliquant les règlements modifiés.

Observation: Pour plus d'informations, voir: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

---

14	EV	<i>Véhicules électriques (Règlement n° 100)</i>
	Objectif:	Élargir le champ d'application du Règlement n° 100 à toutes les catégories de véhicules équipés d'une chaîne de traction électrique (prescriptions spécifiques concernant la construction, la sécurité fonctionnelle et les émissions d'hydrogène) et ajouter des dispositions relatives à la protection contre les chocs électriques (haute tension) lors de l'utilisation normale de ce type de véhicules.
	Calendrier:	Le WP.29 devrait examiner et adopter une proposition finale d'amendements en 2010.
	État d'avancement:	Le groupe informel de la sécurité électrique (groupe ELSA) du GRSP a élaboré, dans un premier temps, un amendement au Règlement n° 100 actuel, en vue de le soumettre à l'examen du WP.29 en mars 2010. Le groupe ELSA mettra au point, dans un deuxième temps, des spécifications visant à protéger les occupants des véhicules équipés d'une chaîne de traction électrique contre les chocs électriques en cas de collision frontale ou latérale (par exemple, des amendements aux Règlements n°s 94 et 95).
	Observation:	Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html</a> <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_7.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_7.html</a> .
15	CO <sub>2</sub>	<i>Consommation de carburant, émissions de CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie électrique (Règlement n° 101)</i>
	Objectif:	Élaborer un règlement concernant la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules légers (des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> ) ainsi que de la consommation d'énergie électrique des véhicules électriques et des véhicules électriques hybrides.
	Calendrier:	Mené à terme en 2004.
	État d'avancement:	Les dispositions des règlements correspondants ont été mises à jour en fonction des prescriptions relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO <sub>2</sub> (sans valeurs limites) des moteurs de véhicules, ainsi qu'à la consommation d'énergie électrique, à des fins d'information des consommateurs. Les Parties contractantes les ont transposées dans leur législation nationale ou régionale en appliquant le règlement.
	Observation:	Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html</a> .
16	STI	<i>Systèmes de transport intelligents</i>
	Objectif:	Établir la base d'informations qui pourrait servir à élaborer un nouveau RTM sur les systèmes de transport intelligents (STI) dans une perspective à long terme. À cet égard, il convient d'élaborer une vision commune des systèmes d'assistance à la conduite, en tenant compte des dernières informations sur les tendances technologiques.
	Calendrier:	Le WP.29 passe cette activité en revue tous les deux ans.
	État d'avancement:	Le WP.29 a organisé une table ronde sur les «systèmes de transport intelligents», qui s'est tenue à Genève le 18 février 2004 parallèlement à la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs (CTI). Il a été recommandé d'axer les thèmes de la table ronde sur les systèmes équipant les véhicules uniquement et d'établir un groupe de travail informel sur les STI qui relèvera du WP.29. Le groupe informel examine différents types d'assistance sous l'angle du traitement humain, des conditions de conduite et d'un éventuel suivi donné au conducteur sous la forme d'une information, d'un avertissement ou, à certains stades précollision, d'une fonction de contrôle, si nécessaire. Ces systèmes de transport intelligents peuvent également intervenir entre les véhicules et les infrastructures routières. Le but de ce type de STI est de déterminer et gérer le flux de circulation afin de réduire ou même d'éviter les embouteillages et les accidents de la route. À cette fin, le Forum mondial a mis en place un groupe informel sur les STI, qui est chargé d'élaborer des dispositions harmonisées concernant ces systèmes pour véhicule intelligents ainsi que des technologies intelligentes de l'information et de la communication appliquées à la circulation. Le groupe informel se réunit au moins une fois par an.
		Actuellement, le GRRF examine ce type de technologies novatrices, en particulier le système d'aide au freinage d'urgence (AEBS) et le système d'alerte de franchissement involontaire de ligne (LDW).

Observation:	Le groupe informel sur les STI est coprésidé par le Japon et le Royaume-Uni. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/itc/itcrt_its.html">http://www.unece.org/trans/main/itc/itcrt_its.html</a> , ou <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/genits18.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/genits18.html</a> .
<b>17 RR</b>	<b><i>Réduction de la résistance au roulement des pneumatiques</i></b>
Objectif:	Élaborer de nouvelles dispositions obligeant les fabricants de pneumatiques à indiquer le coefficient de résistance au roulement des pneumatiques dans la fiche d'homologation. Cela permettra aux autorités d'homologation de recueillir des données sur les coefficients de résistance au roulement des pneumatiques et d'envisager, à un stade ultérieur, l'introduction éventuelle dans les règlements correspondants de valeurs limites pour la résistance au roulement. Dans une perspective à long terme, ces nouvelles dispositions contribueront à la protection de l'environnement, en particulier à la réduction de la consommation de carburant des véhicules par une réduction de la résistance au roulement des pneumatiques.
Calendrier:	D'ici à 2012 au plus tard.
État d'avancement:	S'agissant de la résistance au roulement, le GRB envisage, à sa session de février 2010, de revoir la définition des familles de pneumatiques car elle est différente de celle utilisée pour le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé. En outre, le titre et le champ d'application du Règlement n° 117 doivent être adaptés. À cet égard, la Commission européenne élabore, en collaboration avec les experts de l'ETRTO, une proposition d'amendements au Règlement n° 117, en vue de son examen à la prochaine session du GRB en septembre 2009.
Observation:	Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grbrep.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grbrep.html</a> .
<b>18 RB</b>	<b><i>Freinage par récupération (Règlements n° 13 et n° 13-H)</i></b>
Objectif:	Mettre au point des systèmes de freinage électrique par récupération capables de récupérer l'énergie de freinage du véhicule.
Calendrier:	Achevé en 2008 et incorporé dans les Règlements n° 13 et n° 13-H disponibles aux adresses suivantes: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013hr1e.pdf">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013hr1e.pdf</a> <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013r6e.pdf">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013r6e.pdf</a> .
État d'avancement:	Les dispositions des règlements ont été mises à jour en fonction des nouvelles prescriptions. Les Parties contractantes les transposent dans leur législation nationale ou régionale en appliquant les règlements modifiés.
Observation:	Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html</a> .
<b>19 TPMS</b>	<b><i>Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (Règlement n° 64)</i></b>
Objectif:	Élaborer de nouvelles dispositions harmonisées concernant les Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) afin: a) de veiller au gonflage correct des pneus montés sur les véhicules et, par conséquent, b) d'améliorer la sécurité des véhicules et l'efficacité énergétique en réduisant la résistance au roulement.
Calendrier:	Le GRRF a approuvé cette proposition lors de sa session de septembre 2009.
État d'avancement:	Lors de sa session de novembre 2009, le WP.29 a adopté la proposition sur la base du document disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-129e.pdf">http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-129e.pdf</a> .
Observation:	Le groupe informel sur les TPMS a achevé sa tâche. Pour plus d'informations, voir: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-infpm5.html">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-infpm5.html</a> .

20	<i>DEL</i>	<i>Projecteurs munis de diodes électroluminescentes</i>
Objectif:	Améliorer la sécurité active et l'efficacité énergétique des projecteurs de véhicules en élaborant de nouvelles dispositions qui prévoient l'installation sur les véhicules de dispositifs d'éclairage consommant beaucoup moins d'énergie grâce à l'utilisation de diodes électroluminescentes (DEL).	
Calendrier:	Les dispositions relatives aux projecteurs munis de DEL, dont l'élaboration a été achevée en 2008, ont été incorporées dans le Règlement n° 112 disponible à l'adresse suivante: <a href="http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r112r1a3e.pdf">http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r112r1a3e.pdf</a> . Les dispositions techniques concernant les sources lumineuses à DEL sont en cours d'élaboration.	
État d'avancement:	En ce qui concerne les projecteurs munis de DEL, les règlements correspondants ont été mis à jour et sont déjà en vigueur. En mars 2010, le WP.29 devrait examiner et adopter un nouveau règlement sur les sources lumineuses à DEL pour les dispositifs d'éclairage et de signalisation.	
Observation:	Ces sources lumineuses à DEL peuvent être utilisées pour les projecteurs, certains feux de circulation diurne et les dispositifs de signalisation. Par conséquent, l'introduction sur le marché de ces sources lumineuses à DEL permettra de réduire davantage la consommation d'énergie.	
21	<i>MAC</i>	<i>Systèmes de climatisation mobiles</i>
Objectif:	Mettre au point, parallèlement aux travaux en cours sur la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), une nouvelle procédure d'essai pour évaluer l'efficacité énergétique des systèmes de climatisation mobiles (MAC) pour les véhicules à moteur.	
État d'avancement:	Le groupe informel sur les MAC a été établi par le GRPE à sa session de janvier 2010 et va bientôt commencer ses travaux sous la présidence de la Commission européenne.	
22	<i>HD-HEV</i>	<i>Véhicules utilitaires lourds électriques hybrides</i>
Objectif:	Élaborer, en rapport avec les travaux en cours sur le RTM n° 4 concernant la procédure WHDC, de nouvelles procédures d'essai concernant les émissions dans le cas des moteurs utilisés pour la propulsion des camions équipés d'un groupe motopropulseur électrique hybride.	
État d'avancement:	Le groupe informel sur les véhicules utilitaires lourds électriques hybrides (HD-HEV) a été mis en place par le GRPE à sa session de janvier 2010, sous réserve de l'approbation du WP.29 à sa session de mars 2010 et de l'engagement des Parties contractantes à en assurer la responsabilité technique.	
23	<i>REC</i>	<i>Dispositifs antipollution non montés d'origine</i>
Objectif:	Harmoniser les prescriptions relatives aux dispositifs antipollution fabriqués pour remplacer ces dispositifs sur les véhicules déjà en circulation.	
État d'avancement:	Le groupe informel sur les dispositifs antipollution non montés d'origine (REC) a été établi par le GRPE à sa session de janvier 2010 (sous réserve de l'approbation du WP.29 à sa session de mars 2010) et va bientôt commencer ses travaux sous la présidence des Pays-Bas.	