


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

Soixante et onzième session

Genève, 9-12 juin 2015

**Rapport du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie
(GRPE) sur sa soixante et onzième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation et déclarations liminaires	1-2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3-5	4
III. Rapport de la dernière session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (point 2 de l'ordre du jour).....	6	5
IV. Véhicules légers (point 3 de l'ordre du jour).....	7-24	5
A. Règlements n ^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale, y compris des véhicules électriques purs), 83 (Émissions des véhicules des catégories M ₁ et N ₁), 101 (Émissions de CO ₂ /consommation de carburant) et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)	7-13	5
B. RTM n ^o 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP).....	14-24	6
V. Véhicules utilitaires lourds (point 4 de l'ordre du jour)	25-30	7
A. Règlements n ^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL)) et 132 (Dispositifs antipollution non montés d'origine).....	25-29	7



B.	RTM n ^{os} 4 (Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds (WHDC), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées applicables aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE)).....	30	8
VI.	Règlements n ^{os} 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes de conversion au GPL et GNC) et 133 (Recyclage des véhicules automobiles) (point 5 de l'ordre du jour).....	31–37	8
VII.	Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers (point 6 de l'ordre du jour).....	38–39	9
A.	Règlements n ^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (Tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et des engins mobiles non routiers)	38	9
B.	RTM n ^o 11 (Engins mobiles non routiers).....	39	9
VIII.	Programme de mesure des particules (PMP)(point 7 de l'ordre du jour).....	40–41	9
IX.	Véhicules fonctionnant au gaz (point 8 de l'ordre du jour).....	42–43	9
X.	Motocycles et cyclomoteurs (point 9 de l'ordre du jour).....	44–50	10
A.	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L.....	44–48	10
B.	Règlements n ^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs).....	49	11
C.	RTM n ^o 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC))	50	11
XI.	Véhicules électriques et environnement (point 10 de l'ordre du jour).....	51–52	11
XII.	Définitions des systèmes de propulsion des véhicules (VPSD) (point 11 de l'ordre du jour).....	53–59	11
XIII.	Qualité des carburants (FQ) (point 12 de l'ordre du jour).....	60–62	12
XIV.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 13 de l'ordre du jour).....	63	13
XV.	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (point 14 de l'ordre du jour) ...	64–66	13
XVI.	Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) : Règle n ^o 1 (Protection de l'environnement) (point 15 de l'ordre du jour).....	67	13
XVII.	Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions (point 16 de l'ordre du jour).....	68	13
XVIII.	Élection du Bureau (point 17 de l'ordre du jour).....	69	14
XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	70–71	14
A.	Services d'interprétation en français.....	70	14
B.	Hommages à des membres du GRPE	71	14
XX.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session	72–75	14
A.	Prochaine session du GRPE.....	72	14
B.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session du GRPE proprement dite .	73	14
C.	Réunions informelles tenues pendant la prochaine session du GRPE	74–75	16

Annexes

I.	Liste des documents informels distribués sans cote officielle.....	17
II.	Réunions informelles tenues pendant la session du GRPE	19
III.	Liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du GRPE	20
IV.	Amendements au Règlement n° 101	22
V.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13	23
VI.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9	28

I. Participation et déclarations liminaires

1. Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a tenu sa soixante et onzième session du 9 au 12 juin 2015, présidée par M. C. Albus (Allemagne) et M^{me} R. Urdhwareshe (Inde) Vice-Présidente. Des experts des pays ci-après ont participé aux travaux, conformément à l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, tel que modifié) : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée (Corée), Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Des experts de la Commission européenne (CE) étaient également présents. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après ont participé à la session : Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), European Garage Equipment Association (EGEA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T et E), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA), International Petroleum Industry Environment Conservation Association (IPIECA), Technical Committee of Petroleum Additive Manufacturers in Europe (CEFIC-ATC), The Oil Companies European Organization for Environment, Health and Safety (CONCAWE) et Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV/NGV Global).
2. Le Président a présenté M. M. Gangonells, comme nouveau Secrétaire du GRPE désigné après la conclusion du processus de sélection.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/10 et Add.1 ;
documents informels GRPE-71-01, GRPE-71-10 et
GRPE-71-17-Rev.1.

3. Le GRPE a adopté l'ordre du jour provisoire établi pour sa soixante et onzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/10 et Add.1), tel qu'actualisé et complété dans le document GRPE-71-17-Rev.1, y compris les documents informels soumis pour la session. Le GRPE a pris note du document GRPE-71-01, relatif à l'organisation des réunions des groupes de travail informels (GTI) du GRPE au cours de la semaine.
4. La liste des documents informels distribués pendant la session du GRPE figure à l'annexe I. L'annexe II présente la liste des réunions informelles tenues en liaison avec cette session. L'annexe III énumère les groupes de travail informels, les équipes spéciales et les sous-groupes du GRPE, et donne des informations sur leurs présidents, leurs secrétaires et la date de fin de leurs mandats.
5. Le secrétariat a présenté le document GRPE-71-10, en annonçant que la prochaine session du GRPE aurait lieu du 12 au 15 janvier 2016 et rappelant que la date limite de soumission des documents de travail officiels était le 19 octobre 2015. Ces dates étaient sujettes à reconfirmation par le WP.29 à sa session de juin. Les présidents et les secrétaires de groupes de travail informels ont été invités à se mettre en rapport avec le secrétariat afin de définir le calendrier des réunions des groupes de travail informels pour la session de janvier 2016 du GRPE.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/1114 et Corr.1 ;
document informel GRPE-71-11.

6. Présentant le document GRPE-71-11, le secrétariat a rendu compte des points intéressants le GRPE examinés lors de la 165^e session du Forum mondial. De plus amples informations figurent dans les documents ECE/TRANS/WP.29/1114 et Corr.1. Le Président du GRPE a souligné que certains des points discutés par le WP.29 tendaient à devenir de plus en plus importants dans le cadre des travaux du groupe et il a incité les experts à discuter de ces points avec leurs collègues qui prennent part aux sessions du WP.29, de façon à établir des relations plus étroites.

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

A. Règlements n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale, y compris des véhicules électriques purs), 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁), 101 (Émissions de CO₂/consommation de carburant) et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/15 ;
documents informels GRPE-71-08, GRPE-71-09 et GRPE-71-18.

7. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/15 visant à corriger l'unité relative au coefficient de résistance à l'avancement utilisée dans les séries d'amendements 05 et 06 au Règlement ONU n° 83.

8. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/15 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015, en tant que projet de complément 11 à la série 05 d'amendements et projet de complément 6 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 83.

9. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14 proposant d'aligner les critères de sélection des pneumatiques du Règlement ONU n° 101 avec ceux définis dans le Règlement ONU n° 83. L'expert de l'OICA a présenté le document GRPE-71-18 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14 pour adapter les dispositions relatives à la référence au Règlement ONU n° 83.

10. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14 amendé par le document GRPE-71-18, comme reproduit à l'annexe IV du présent rapport. Il a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015, en tant que projet de complément 6 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101.

11. L'expert de l'Allemagne a présenté un rapport (GRPE-71-08) de l'Institut fédéral de recherche routière (BAST) sur l'étude menée par l'Allemagne sur l'efficacité et la durabilité des convertisseurs catalytiques de remplacement. Sur la base des conclusions de l'étude, il a expliqué que l'efficacité de ces convertisseurs était très variable et que par conséquent, il

pourrait être nécessaire de modifier le Règlement ONU n° 103 pour limiter ces variations d'efficacité. Il a recommandé de maintenir cette question à l'examen et a offert de préparer une proposition le plus tôt possible à ce sujet (GRPE-71-09).

12. L'expert de l'AECC a souligné l'importance des exigences de durabilité pour tous les composants de remplacement et a exprimé sa volonté de coopérer à ce projet.

13. Le Président du GRPE a rappelé l'importance de cette question et la nécessité de prendre des mesures concrètes. Il a invité toutes les parties prenantes à partager leurs données et à contribuer à ce processus.

B. RTM n° 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)

Documents : Documents informels GRPE-71-02, GRPE-71-15, GRPE-71-19-Rev.1, GRPE-71-24, GRPE-71-25, GRPE-71-26 et GRPE-71-27.

14. Le Président du GTI WLTP a fait rapport sur les progrès réalisés par le groupe sur la phase 1B de l'élaboration du RTM ONU n° 15 (GRPE-71-24). Il a passé en revue certains points clés qui étaient encore en cours de discussion tels que le nombre d'essais pour confirmer la valeur déclarée pour le CO₂, ce qui pourra nécessiter une décision politique à la prochaine session du GRPE. Il a également mis en évidence les problèmes liés à l'utilisation de références à des normes privées dans les Règlements.

15. Le Directeur de rédaction du GTI WLTP a présenté les documents GRPE-71-25 et GRPE-71-26 contenant tous les éléments confirmés pour le moment concernant les modifications apportées au RTM ONU n° 15 à la suite des activités menées dans le cadre de la phase 1B.

16. Le Président du GRPE a rappelé l'importance de l'harmonisation et encouragé toutes les Parties contractantes concernées à trouver une solution de compromis sur les questions restant en suspens telles que le nombre d'essais. Le secrétariat a informé le GRPE que le représentant de la Society of Automotive Engineers (SAE) pourrait assister à la session de juin 2015 du WP.29 pour discuter de la position de la SAE sur les références à des normes privées dans les Règlements. Le GRPE a noté l'intention du GTI WLTP de soumettre un document officiel proposant des modifications au RTM ONU n° 15 correspondant au mandat de la phase 1B, lors de la prochaine session du GRPE, après la réunion du GTI à Tokyo en septembre 2015.

17. L'expert du Japon, l'un des parrains techniques de l'élaboration du RTM ONU n° 15, a présenté un projet de proposition sur le mandat de la phase 2 (GRPE-71-27), y compris des dispositions concernant la durabilité, les émissions par évaporation et les systèmes embarqués de diagnostic (OBD). Le Président du GRPE a expliqué que certaines de ces questions pourraient être traitées par un autre RTM ONU.

18. Le GRPE a approuvé le projet de mandat pour la phase 2 et a suggéré que les parrains techniques de l'élaboration du RTM ONU n° 15 soumettent une demande d'autorisation au WP.29 et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à leurs sessions de novembre 2015 pour commencer les activités de la phase 2 immédiatement après la conclusion de la phase 1B.

19. Au nom du Ministère de l'environnement du Japon, l'expert du Japon a présenté le document GRPE-71-15 sur la transposition du RTM ONU WLTP dans la législation nationale en tant que texte prescrivant une procédure d'essai et des valeurs limites d'émissions d'échappement admissibles pour la prochaine période.

20. L'expert de la CE a expliqué le processus de transposition du RTM ONU basé sur le cycle WLTP dans la législation de l'Union européenne avec l'intention de remplacer en 2017 le Nouveau cycle d'essai européen (NEDC) par un nouveau Règlement européen (GRPE-71-19-Rev.1). Il a poursuivi sa présentation en examinant les solutions possibles pour transposer ce RTM ONU dans un nouveau Règlement de l'ONU devant être annexé à l'Accord de 1958, en tenant compte du fait que les valeurs limites ne sont pas encore harmonisées et que les options offertes dans le RTM ONU n° 15 doivent également être transposées. Il a suggéré la solution d'une option « à niveaux multiples » comme première étape vers une harmonisation complète et comme meilleure solution pour permettre à l'Europe et au Japon de délivrer des homologations en vertu de l'Accord de 1958. Il a expliqué que le niveau 2 inclurait les valeurs limites les plus strictes de toutes les régions et serait soumis au principe de la reconnaissance mutuelle intégrale, alors que les niveaux 1a (incluant les valeurs limites actuelles du Règlement ONU n° 83) et 1b (incluant d'autres valeurs limites telles que celles du Japon) seraient être soumis à l'acceptation optionnelle par d'autres Parties contractantes.

21. L'expert du Japon a défini la position de son pays quant à la transposition du RTM ONU basé sur le cycle WLTP dans un nouveau Règlement ONU devant être annexé à l'Accord de 1958 (GRPE-71-02). Il a souligné que celui-ci devrait être élaboré en tant que Règlement véritablement harmonisé au niveau international reflétant effectivement les résultats des discussions sur le RTM ONU. Il a exprimé l'intention de son pays de participer à la recherche de solutions possibles.

22. L'expert de l'OICA a attiré l'attention sur les difficultés qu'il y avait à élaborer un Règlement des Nations Unies harmonisé sur la base du niveau actuel d'harmonisation dans le RTM ONU n° 15. Il a insisté sur la nécessité de suivre la feuille de route.

23. Le Président du GRPE a invité le groupe à examiner la solution de l'option « à niveaux multiples » présentée dans le document GRPE-71-19-Rev.1 et à reprendre l'examen à la prochaine session du GRPE en janvier 2016.

24. Le GRPE a noté avec satisfaction les progrès des travaux du GTI WLTP et il a pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une journée et demie au cours de la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

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

A. Règlements n^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL)) et 132 (Dispositifs antipollution non montés d'origine)

Documents : Documents informels GRPE-71-05, GRPE-71-06 et GRPE-71-07.

25. L'expert de l'OICA a présenté les documents GRPE-71-05 et GRPE-71-06 proposant des amendements au Règlement ONU n° 49 sur la vérification de la linéarité de l'équipement de mesure conformément au Règlement ONU n° 96 et sur la surveillance de la défaillance du système d'injection de carburant (systèmes d'autodiagnostic OBD), respectivement.

26. L'expert de la CE a formulé des réserves pour étude. Le GRPE a exprimé son accord de principe sur les deux propositions et a demandé au secrétariat de les distribuer sous une cote officielle à la prochaine session du GRPE.

27. Le secrétariat a présenté le document GRPE-71-07 sur les questions identifiées lors de l'élaboration de la Révision 7 du Règlement ONU n° 49. Le secrétariat a souligné que

les erreurs de typographie avaient déjà été corrigées et que l'objet du document était d'attirer l'attention du GRPE sur les questions de fond sur lesquelles le groupe pourrait vouloir prendre des mesures.

28. Le Président du GTI des Véhicules fonctionnant au gaz (GFV) a souligné la nécessité de discuter de certains des problèmes identifiés par le secrétariat dans le GTI. L'expert de la CE s'est porté volontaire pour se charger d'élaborer des amendements au Règlement ONU n° 49 sur la base du document GRPE-71-07 et de coordonner ses travaux avec les groupes de travail informels correspondants si nécessaire.

29. Le Président du GRPE a remercié le secrétariat de sa contribution et a souligné l'importance de l'exactitude des dispositions. Il a expliqué que les versions révisées téléchargées sur le site doivent être en conformité avec les textes juridiquement contraignants qui avaient été votés par le WP.29 et l'AC.1. Le GRPE a décidé de reprendre la discussion à la prochaine session du GRPE sur la base d'un document informel qui sera présenté par l'expert de la CE.

B. RTM n° 4 (Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées applicables aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE))

30. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles aux RTM ONU n° 4, 5 et 10.

VI. Règlements n° 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes de conversion au GPL et GNC) et 133 (Recyclage des véhicules automobiles) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/12 ;
document informel GRPE-71-03.

31. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/11 proposant de clarifier les conditions de détermination de la puissance nette lorsque le ventilateur déconnectable a été débranché ou que le ventilateur progressif fonctionne au glissement maximal lors de l'essai dans le Règlement ONU n° 85.

32. Les experts de l'Allemagne et du Japon ont suggéré de spécifier, dans la proposition, une procédure de calcul concrète pour mieux clarifier la méthode pour déterminer la puissance nette dans ces cas.

33. Le GRPE a invité les experts de l'Allemagne et du Japon à envoyer leurs contributions à ce sujet à la Fédération de Russie et a décidé de reprendre la discussion sur cette question à la prochaine session du GRPE sur la base d'un document officiel mis à jour.

34. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/12 proposant des amendements au Règlement ONU n° 85 afin d'éviter une double correction de la puissance du moteur mesurée dans le cas de turbocompresseurs à autocorrection.

35. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/12 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de

novembre 2015 comme projet de complément 7 à la version originale du Règlement ONU n° 85.

36. Le Président du GTI GFV a présenté le document GRPE-71-03 qui vise à simplifier la fiche de communication de l'homologation au titre du Règlement ONU n° 115 pour empêcher le fabricant du système de conversion de connaître à l'avance les émissions de CO₂ d'origine de tous les véhicules qualifiés.

37. Le GRPE a été d'accord en principe sur la proposition et il a demandé au secrétariat de la distribuer sous une cote officielle à la prochaine session du GRPE.

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

A. Règlements n^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (Tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et des engins mobiles non routiers)

38. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles aux Règlements ONU n^{os} 96 et 120.

B. RTM n^o 11 (Engins mobiles non routiers)

39. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles au RTM ONU n° 11.

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

Document : Document informel GRPE-71-23.

40. Le Président du GTI PMP a présenté un rapport d'état (GRPE-71-23) sur les activités du groupe. Il a commenté les travaux en cours sur les émissions de particules autres que d'échappement, résultant de l'usure des freins et du frottement entre le pneu et la route. Il a informé le GRPE que le GTI présentera, une fois que l'étude sera terminée, un rapport final sur les principales constatations et conclusions à prendre comme base de discussion dans les travaux du GRPE. Il a également rendu compte des discussions en cours au sein du groupe sur la mesure du nombre de particules (PN) au cours de la régénération et sur la mesure des émissions d'échappement de particules ayant une taille inférieure à 23 nm.

41. Le GRPE a noté avec satisfaction les progrès des travaux du groupe et il a pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une demi-journée au cours de la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

IX. Véhicules fonctionnant au gaz (point 8 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRPE-71-28-Rev.1.

42. Le Président du GTI GFV a présenté un rapport d'état (GRPE-71-28-Rev.1) sur les activités du groupe et, en particulier, celles liées à l'élaboration d'un nouveau Règlement ONU sur les prescriptions relatives à l'homologation de type des systèmes de conversion

conçus pour être installés sur un véhicule utilitaire lourd à moteur diesel pour permettre son fonctionnement soit en mode diesel soit en mode bicarburant. Il a informé le GRPE que le groupe avait pour intention de présenter un premier projet du nouveau Règlement ONU lors de la prochaine session du GRPE en janvier 2016.

43. Le GRPE a noté avec satisfaction les progrès des travaux du groupe et il a pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une demi-journée au cours de la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

X. Motocycles et cyclomoteurs (point 9 de l'ordre du jour)

A. Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L

Documents : Documents informels GRPE-71-14, GRPE-71-20, GRPE-71-21 et GRPE-71-22.

44. Le Président du GTI EPPR a présenté un rapport d'état (GRPE-71-22) sur les activités du groupe et, en particulier, sur l'avancement des travaux réalisés sur les trois sujets prioritaires identifiés et sélectionnés pour la première phase des travaux : un projet de RTM ONU sur les émissions par évaporation et de gaz de carter, un projet de RTM ONU sur les systèmes embarqués de diagnostic et une révision complète du RTM ONU n° 2. Il a présenté un premier projet du nouveau RTM ONU sur les émissions par évaporation et de gaz de carter (GRPE-71-20) et mis en relief certaines questions en suspens qui étaient à l'étude telles que les carburants de référence, les références aux classes de véhicules, la liste des sigles et des symboles, et la procédure d'essai de vieillissement. Il a fait savoir que l'intention du groupe était de présenter une proposition sous une cote officielle à la prochaine session du GRPE. Il a informé le GRPE que le groupe vise également à soumettre un avant-projet du nouveau RTM ONU sur les systèmes d'autodiagnostic OBD lors de la prochaine session du GRPE. Il a souligné la nécessité de modifier le mandat actuel en raison du délai limité disponible pour effectuer tous les travaux. Il a demandé une prolongation du délai jusqu'en 2020 pour que le groupe soit en mesure d'achever l'examen de tous les sujets inscrits dans le mandat actuel, au-delà des trois sujets prioritaires identifiés pour la première phase des travaux (GRPE-71-21).

45. L'expert des États-Unis d'Amérique a pris note des trois carburants de référence différents et de la teneur maximale en éthanol. L'expert de l'IMMA a rappelé la priorité convenue pour les deux-roues motorisés, en particulier celle attribuée aux deux-roues à moteur à essence, afin de faciliter la coordination des travaux. Il a informé le GRPE des progrès réalisés sur la question des trois-roues motorisés. Le Président du GRPE a déclaré que la question de la référence aux classes de véhicules définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et la résolution spéciale n° 1 (R.S.1), ainsi que l'utilisation des termes « véhicules légers » et « voitures particulières et utilitaires légers » devrait encore être examinée à la prochaine session du GRPE en janvier 2016.

46. L'expert de la CE a rappelé au GRPE l'enquête menée par l'Union européenne dans le cadre de l'étude d'impact Euro 5 et a encouragé tous les experts à prendre part à l'enquête (GRPE-71-14).

47. Le GRPE a approuvé le projet de modification du mandat actuel du GTI EPPR en vue de prolonger le délai de validité jusqu'en 2020 pour la poursuite et l'achèvement des travaux. Le GRPE a suggéré à la Commission européenne, en tant que parrain technique pour ces activités, de soumettre la demande correspondante au WP.29 et à l'AC.3 à leurs sessions de juin 2015.

48. Le GRPE a noté avec satisfaction les progrès des travaux du GTI EPPR et il a pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une journée au cours de la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

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

49. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles aux Règlements ONU n^{os} 40 et 47.

C. RTM n^o 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC))

50. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles au RTM ONU n^o 2.

XI. Véhicules électriques et environnement (point 10 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRPE-71-29.

51. Le Président du GTI EVE a présenté un rapport d'état (GRPE-71-29) sur les activités en cours concernant la collecte de données et d'informations. Il a informé le GRPE de l'avancement des travaux réalisés par le GTI dans les domaines suivants, correspondant à la partie A du mandat : i) la méthode de déclaration de la consommation d'énergie, sous la direction de la Chine ; ii) les dispositions concernant les performances et la durabilité de la batterie, sous la direction du Canada et des États-Unis d'Amérique ; et iii) la détermination de la puissance des véhicules électriques, sous la direction de l'Allemagne et de la République de Corée. Il a exprimé l'intention du groupe de présenter à la prochaine session du GRPE quelques conclusions sur l'orientation future des travaux, une fois achevée la partie A. Il a attiré l'attention du GRPE sur le risque de chevauchement possible des travaux portant sur les essais de durabilité de la batterie au sein des groupes de travail informels EVE et WLTP.

52. Le GRPE a souligné la nécessité de veiller à une bonne coordination des travaux entre les GTI EVE et WLTP pour éviter les doubles emplois. Le GRPE a pris note des progrès des travaux menés par le GTI EVE et pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pour une demi-journée pendant la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

XII. Définitions des systèmes de propulsion des véhicules (VPSD) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 ;
documents informels GRPE-71-12, GRPE-71-13-Rev.1 et
GRPE-71-31.

53. La secrétaire du GTI VPSD a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 sur un nouveau projet de Résolution mutuelle (projet de R.M.2) contenant des définitions du groupe motopropulseur du véhicule. Elle a présenté le document GRPE-71-12 proposant des amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 qui tenaient compte des dernières discussions et conclusions du groupe. Elle a attiré l'attention sur le

document GRPE-71-13-Rev.1 établi comme version consolidée devant faciliter la compréhension de la proposition.

54. Le Président du GTI GFV a présenté le document GRPE-71-31 proposant d'ajouter de nouveaux paragraphes au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 pour définir différents types de véhicules à moteur à combustion interne en fonction du ou des systèmes de stockage du carburant et du ou des carburants utilisés par le moteur pour son fonctionnement. Il a souligné que ces définitions ne seraient pas nécessairement alignées sur celles des Règlements et que, par conséquent, les définitions actuelles des Règlements en vigueur ne devraient pas être immédiatement alignées avec celles proposées dans le projet de M.R.2, mais devraient être adaptées progressivement.

55. Le Président du GTI WLTP a fait savoir que son groupe pourrait ne pas être en mesure de prendre en compte toutes les définitions proposées par le GTI VPSD en raison des délais limités disponibles.

56. Le Président du GTI VPSD a précisé que les définitions proposées devraient être utilisées comme base d'harmonisation et qu'elles étaient probablement en accord avec celles du RTM ONU WLTP.

57. L'expert de l'OICA a souligné l'importance de l'exercice visant à harmoniser les définitions des systèmes de propulsion des véhicules. Il a annoncé que des travaux supplémentaires seraient certainement nécessaires pour clarifier plusieurs questions telles que la manière de définir un moteur à combustion interne quand il ne sert pas à la propulsion.

58. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le groupe a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2015 en tant que projet de Résolution mutuelle n° 2.

59. Le GRPE a pris note des progrès des travaux menés par le GTI VPSD et il a pris acte de la conclusion de ses activités. Il a décidé que les amendements ultérieurs au projet de R.M.2 seraient proposés par les GTI concernés.

XIII. Qualité des carburants (FQ) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9 ;
documents informels GRPE-71-04-Rev.1 et GRPE-71-16.

60. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9 proposant des amendements aux Recommandations relatives aux paramètres de la qualité des carburants du commerce formulées dans la R.E.3. Elle a présenté le document GRPE-71-04-Rev.1, précisant que ces recommandations n'imposeraient pas d'obligation aux Parties contractantes à l'Accord de 1958.

61. Au nom de l'IPIECA et de CONCAWE, l'expert de CONCAWE a présenté le document GRPE-71-16, en formulant quelques remarques sur les modifications proposées aux recommandations sur la qualité des carburants du commerce. Elle a exprimé l'avis que ces projets d'amendements étaient inutiles, étant donné que les recommandations actuelles étaient déjà suffisantes pour fournir des informations sur les propriétés du carburant qui avaient été impliquées dans des changements irréversibles survenus dans certains types de technologies de réduction des émissions du véhicule. Elle a souligné que la R.E.3 ne convenait pas à cette fin. Elle a fait référence à d'autres organes de débat s'occupant des questions relatives aux carburants, en particulier le Partenariat des Nations Unies pour les carburants et véhicules propres, comme étant un forum plus approprié. Elle a offert d'ouvrir

des discussions bilatérales avec les milieux de l'industrie sur certains problèmes spécifiques posés par les projets d'amendements.

62. Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 ont approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport et elles ont demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 pour suite de l'examen à sa session de novembre 2015.

XIV. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 13 de l'ordre du jour)

63. Le GRPE a pris note des progrès des travaux menés par le GTI IWVTA et ses sous-groupes sur le projet de révision 3 de l'Accord de 1958 et sur le projet de Règlement ONU n° 0. Le GRPE a convenu de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

XV. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (point 14 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRPE-71-30.

64. Le Président du GTI VIAQ a fait rapport sur la première réunion du groupe tenue avant la session du GRPE (GRPE-71-30). Il a donné des informations sur l'organisation et la feuille de route du groupe, ainsi que sur les travaux à effectuer.

65. L'expert de la Fédération de Russie a fait valoir que les travaux ne devraient pas se concentrer seulement sur les émissions atmosphériques intérieures produites par les matériaux de l'intérieur du véhicule, mais aussi sur les polluants de l'air entrant dans celui-ci avec l'air provenant de l'extérieur.

66. Le GRPE a considéré la prise en compte, dans le champ d'application des polluants de l'air intérieur, de l'air extérieur comme étape d'extension éventuelle du mandat à un stade ultérieur. Le GRPE a pris note des progrès des travaux menés par le GTI VIAQ et pris acte de la demande du groupe de disposer d'une salle de réunion pour une demi-journée pendant la semaine de la session du GRPE en janvier 2016.

XVI. Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) : Règle n° 1 (Protection de l'environnement) (point 15 de l'ordre du jour)

67. Il n'avait pas été reçu de propositions d'amendements nouvelles à la Règle n° 1.

XVII. Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions (point 16 de l'ordre du jour)

68. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté un rapport oral sur les nouvelles dispositions réglementaires sur les émissions et les gaz à effet de serre pour les véhicules lourds et leurs remorques en cours d'adoption dans son pays. Il a proposé de donner de plus amples informations à ce sujet pour la prochaine session du GRPE.

XVIII. Élection du Bureau (point 17 de l'ordre du jour)

69. Conformément à l'article 37 du règlement intérieur (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et 2), le GRPE a élu à l'unanimité M. C. Albus (Allemagne) Président et M^{me} R. Urdhwareshe (Inde) Vice-Présidente du GRPE pour les sessions du GRPE de l'année 2016.

XIX. Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour)

A. Services d'interprétation en français

70. Les experts de la Belgique, de la France et de la Suisse ont jugé regrettable le fait que des services d'interprétation en français n'aient pas été disponibles le jeudi 11 et le vendredi 12 juin 2015.

B. Hommages à des membres du GRPE

71. Au nom du GRPE, le Président du GRPE a rendu hommage à M. I. Pollak (Hongrie) et M. S. Davies (Royaume-Uni), qui n'assisteraient plus aux sessions du GRPE, et il a reconnu leur contribution très importante aux travaux du GRPE.

XX. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

A. Prochaine session du GRPE

72. La prochaine session du GRPE, y compris les sessions des groupes de travail informels, se tiendra au Palais des Nations à Genève, du lundi 11 janvier 2016 à 09 h 30 au vendredi 15 janvier 2016 à 17 h 30, sous réserve de confirmation par le secrétariat (voir le document GRPE-72-01, à paraître). Des services d'interprétation seront assurés du 12 janvier (à 14 h 30) au 15 janvier (à 12 h 30) 2016.

B. Ordre du jour provisoire de la prochaine session du GRPE proprement dite

73. Le GRPE a convenu de l'ordre du jour provisoire suivant pour sa prochaine session :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Rapport de la dernière session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).
3. Véhicules légers :
 - a) Règlements n^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale, y compris des véhicules électriques purs), 83 (Émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁), 101 (Émissions de CO₂/consommation de carburant) et 103 (Dispositifs anti-pollution de remplacement) ;
 - b) RTM n^o 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP).

4. Véhicules utilitaires lourds :
 - a) Règlements n^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL)) et 132 (Dispositifs antipollution de mise à niveau) ;
 - b) RTM n^{os} 4 (Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées applicables aux systèmes d'autodiagnostic sur les véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle).
5. Règlements n^{os} 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes de conversion au GPL et GNC) et 133 (Recyclage des véhicules automobiles).
6. Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers :
 - a) Règlements n^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et des engins mobiles non routiers) ;
 - b) RTM n^o 11 (Engins mobiles non routiers).
7. Programme de mesure des particules (PMP).
8. Véhicules fonctionnant au gaz.
9. Motocycles et cyclomoteurs :
 - a) Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L ;
 - b) Règlements n^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs) ;
 - c) RTM n^o 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)).
10. Véhicules électriques et environnement.
11. Projet de Résolution mutuelle n^o 2 (projet de R.M.2).
12. Qualité des carburants.
13. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA).
14. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules.
15. Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) : Règle n^o 1 (Protection de l'environnement).
16. Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions.
17. Questions diverses.

C. Réunions informelles tenues pendant la prochaine session du GRPE

74. Programme des réunions informelles, sous réserve de confirmation :

<i>Date</i>	<i>Groupe</i>	<i>Acronyme</i>	<i>Horaire</i>
Lundi 11 janvier 2016	Véhicules électriques et environnement	EVE	9 h 30-12 h 30
	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers	WLTP	14 h 30-17 h 30
Mardi 12 janvier 2016	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L	EPPR	9 h 30-12 h 30 14 h 30-17 h 30
	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers	WLTP	9 h 30-12 h 30 14 h 30-17 h 30
Mercredi 13 janvier 2016	Véhicules fonctionnant au gaz	GFV	9 h 30-12 h 30
	Programme de mesure des particules	PMP	9 h 30-12 h 30
	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules	VIAQ	9 h 30-12 h 30

75. L'ordre du jour de ces réunions sera élaboré par leurs secrétaires respectif et communiqué aux membres de chaque groupe avant chaque réunion.

Annexe I

Liste des documents informels distribués sans cote officielle

<i>GRPE-71-</i>	<i>Transmis par</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
1	Secrétariat	Réunions informelles organisées pendant la prochaine session du GRPE (proprement dite) : horaires et réservation des salles	A
2	Japon	Position du Japon sur l'élaboration d'un nouveau Règlement ONU sur la procédure WLTP	A
3	GFV	Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 85	C
4-Rev.1	AECC, CLEPA, EUROMOT et OICA	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9	E
5	OICA	Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 49 sur la vérification de la linéarité	C
6	OICA	Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 49 sur la surveillance des défauts de système d'injection	C
7	Secrétariat	Questions soulevées par la Révision 7 du Règlement ONU n° 49	D
8	Allemagne	Rapport Final BAST (Convertisseurs catalytiques de remplacement)	A
9	Allemagne	Règlement ONU n° 103	A
10	Secrétariat	Informations générales	A
11	Secrétariat	Faits saillants des dernières sessions du WP.29 (mars 2015)	A
12	VPSD	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13	B
13-Rev.1	VPSD	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13 (version consolidée)	A
14	CE	Consultation CE des parties prenantes sur l'étape environnementale Euro 5 pour les véhicules de la catégorie L	A
15	Japon	Harmonisation internationale des procédures d'essai des émissions d'échappement pour les voitures particulières (M ₁) et utilitaires légers (N ₁)	A
16	IPIECA et CONCAWE	Position de l'IPIECA et de CONCAWE sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9 et le document informel GRPE-71-04-Rev.1	A
17-Rev.1	Secrétariat	Ordre du jour provisoire actualisé (comprenant tous les documents informels)	A
18	OICA	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14 concernant le Règlement ONU n° 101	B

<i>GRPE-71- Transmis par</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
19- Rev.1	CE Transposition du RTM WLTP dans les Règlements UE et Règlements ONU	A
20	EPPR Projet de RTM ONU sur les émissions par évaporation et de gaz de carter	A
21	EPPR Projet de mandat avec demande d'extension du délai de validité	A
22	EPPR Rapport de situation	A
23	PMP Rapport de situation	A
24	WLTP Rapport de situation	A
25	WLTP RTM ONU version 26.05.2015 (propre)	A
26	WLTP RTM ONU version 26.05.2015	A
27	WLTP Mandat pour la Phase 2 WLTP	A
28- Rev.1	GFV Rapport de situation	A
29	EVE Rapport de situation	A
30	VIAQ Rapport de situation	A
31	GFV Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13	B

Notes :

- A Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- B Document adopté et soumis au WP.29.
- C Document qui doit continuer à être examiné en tant que document officiel.
- D Document conservé comme document de référence/qui doit continuer à être examiné.

Annexe II

Réunions informelles tenues pendant la session du GRPE

<i>Date</i>	<i>Horaire</i>	<i>Groupe</i>	<i>Acronyme</i>
8 juin 2015	9 h 30-12 h 30	Véhicules électriques et environnement	EVE
	14 h 30-17 h 30	Véhicules fonctionnant au gaz	GFV
9 juin 2015	9 h 30-12 h 30	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L	EPPR
	14 h 30-17 h 30	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L	EPPR
10 juin 2015	9 h 30-12 h 30	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers	WLTP
	14 h 30-17 h 30	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers	WLTP
	14 h 30-17 h 30	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules	VIAQ

Annexe III

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

<i>Nom (Acronyme) (Statut)</i>	<i>Président/Vice-Président</i>	<i>Secrétaire</i>	<i>Fin de mandat</i>
Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L (EPPR) (groupe de travail)	Petter Åsman, petter.asman@trafikverket.se	Thomas Vercammen, t.vercammen@acem.eu	Décembre 2020 (sur décision du WP.29/AC.3 à sa session de juin 2015)
Véhicules électriques et environnement (EVE) (groupe de travail)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Chen Chunmei (Vice-Président), chencm@miit.gov.cn Kazuyuki Narusawa (Vice-Président), narusawa@ntsel.go.jp	Erin Marchington, Erin.Marchington@ec.gc.ca	Novembre 2018
Véhicules fonctionnant au gaz (GFV) (groupe de travail)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Salvatore Piccolo, s.piccolo@federchimica.it	Juin 2016
Véhicules utilitaires lourds bicarburant (HDDV TF) (équipe spéciale)	Henk Dekker, henk.j.dekker@tno.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org	
Gaz naturel liquéfié (LNG TF) (équipe spéciale)	Paul Dijkhof, Paul.Dijkhof@kiwa.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Jaime Del Alamo, jaime.alamo@ngvaeurope.eu	
Programme de mesure des particules (PMP) (groupe de travail)	Giorgio Martini, giorgio.martini@jrc.ec.europa.eu	Caroline Hosier, chosier@ford.com	Juin 2017
Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (groupe de travail)	Jong Soon Lim jongsoon@ts2020.kr	Andreas Wehrmeier, andreas.wehrmeier@bmw.de	Novembre 2017

<i>Nom (Acronyme) (Statut) Président/Vice-Président</i>	<i>Secrétaire</i>	<i>Fin de mandat</i>	
Définitions des systèmes de propulsion des véhicules (VPSD) (groupe de travail)	Christoph Albus, christoph.albus@bmvi.bund.de	Daniela Leveratto, dleveratto@oica.net	Juin 2015
Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) (groupe de travail)	Stephan Redmann, stephan.redmann@bmvbs.bund.de Kazuki Kobayashi (Vice-Président), ka-koba@shinsa.ntsel.go.jp	Noriyuki Ichikawa (Secrétaire technique adjoint), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Konrad Kolesa (Secrétaire technique adjoint), konrad.kolesa@audi.de	Juin 2016

Annexe IV

Amendements au Règlement n° 101

Adoptés sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/14
et GRPE-71-18 (voir par. 10)

Annexe 6,

Paragraphe 1.1, lire :

« 1.1 Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et la consommation de carburant des véhicules mû uniquement par un moteur à combustion interne doivent être déterminées selon la méthode applicable à l'essai de type I, telle qu'elle est définie dans l'annexe 4a du Règlement n° 83, **conformément à la série d'amendements en vertu de laquelle le véhicule est homologué, ou dans le cas où le véhicule n'est pas homologué conformément au Règlement n° 83, à la série d'amendements** en vigueur à la date de l'homologation du véhicule. ».

Paragraphe 1.3.5, supprimer :

~~«1.3.5 — On utilisera les pneumatiques les plus larges. S'il existe plus de trois tailles de pneumatiques, on choisira la taille immédiatement inférieure à la plus large.».~~

Annexe V

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13

Adoptés sur la base des documents GRPE-71-12 et GRPE-71-31 (voir par. 58)

Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/13,

Partie A (Rapport explicatif),

Paragraphe 3, lire :

« 3. Le groupe de travail informel s'est demandé si les définitions des carburants (essence, gazole, gaz de pétrole liquéfié, gaz naturel comprimé, gaz naturel liquéfié, E10, E85, H₂, etc.) devraient figurer dans les définitions des systèmes de propulsion des véhicules. Il est proposé **de continuer** d'examiner cette question dans une deuxième phase. ».

Paragraphe 10, lire :

« 10. Il a donc été décidé de définir la chaîne de traction comme la partie du véhicule regroupant le système de stockage de l'énergie de propulsion, le convertisseur de l'énergie de propulsion et le groupe motopropulseur, qui fournit directement ou indirectement l'énergie mécanique aux roues pour la propulsion du véhicule. Cette nouvelle définition de la chaîne de traction vise à simplifier les définitions, à éviter les classifications inutiles et à préciser ce que signifie vraiment ce terme, étant donné qu'il est régulièrement utilisé dans de nombreux Règlements de l'ONU et RTM mais pas toujours compris de la même façon par les différentes parties prenantes et autorités. **Pour les engins mobiles non routiers, la chaîne de traction et certains de ses éléments mentionnés dans les définitions peuvent servir à d'autres fonctions que la propulsion.** ».

Paragraphe 11, lire :

« 11. La chaîne de traction doit avoir les caractéristiques principales suivantes :

- a) Il doit y avoir une seule chaîne de traction par véhicule ;
- b) Le système de stockage de l'énergie de propulsion et le convertisseur de l'énergie de propulsion sont les principaux éléments non périphériques de la chaîne de traction qui fournissent différentes formes d'énergie, directement ou indirectement, aux fins de la propulsion, qui se transforment finalement en énergie mécanique transmise aux roues. Les différentes définitions de la chaîne de traction d'un véhicule (chap. 3) sont classées selon l'agencement du ou des systèmes de stockage de l'énergie et du ou des convertisseurs d'énergie dans la chaîne de traction ;
- c) Inclusion des **dispositifs** périphériques (par exemple condensateur, batterie 12 V, moteur de démarrage, système d'admission, système d'alimentation en carburant, dispositif de conditionnement de l'énergie électrique, capteurs, actionneurs, module de gestion électronique et système de traitement aval des gaz d'échappement) ;
- d) Exclusion des **dispositifs** auxiliaires (batterie auxiliaire, système de climatisation mobile, lève-vitres électriques, grue hydraulique, système de chauffage, par exemple). ».

Figure 1, titre, lire :

« Chaîne de traction – Principes de base ».

Figure 2, titre, lire :

« Véhicule à moteur à combustion interne (classique) – **VMCI** ».

Figure 3, titre, lire :

« Véhicule électrique pur – **VEP** ».

Figure 4, titre, lire :

« Véhicule hybride électrique – Non rechargeable de l'extérieur (**hybride parallèle**) – **VHE-NRE** ».

Figure 5, titre, lire :

« Véhicule hybride électrique – Rechargeable de l'extérieur (**hybride sériel, à autonomie prolongée**) – **VHE-RE** ».

Figure 6, titre, lire :

« Véhicule hybride électrique – Rechargeable de l'extérieur (**hybride combiné**) – **VHE-RE** ».

Figure 7, titre, lire :

« Véhicule hybride à pile à combustible (non rechargeable de l'extérieur) – **VHPC-NRE** ».

Paragraphe 14, lire :

« 14. Après examen par le groupe de travail informel, il a été décidé d'établir une distinction entre les systèmes de stockage de l'énergie dont la production d'énergie est utilisée directement ou indirectement pour la propulsion du véhicule (par exemple un moteur à combustion interne dans un véhicule hybride électrique à autonomie prolongée) et les systèmes de stockage d'énergie faisant partie d'une chaîne de traction (**dispositifs** périphériques) ou faisant partie du reste du véhicule (**dispositifs** auxiliaires). Sans cette distinction, il est difficile de différencier un véhicule hybride d'un véhicule hybride électrique, et un véhicule à moteur à combustion interne classique risque d'être confondu avec un véhicule hybride électrique. ».

Paragraphe 22, lire :

« 22. La même approche que celle définie à la section 1.1 est à appliquer pour les convertisseurs d'énergie. Comme exemples d'autres convertisseurs d'énergie, on peut citer les pompes à carburant (**dispositifs** périphériques) ou les systèmes de climatisation mobile (**dispositifs** auxiliaires), qui ne sont pas considérés comme des convertisseurs de l'énergie de propulsion. ».

Paragraphe 37, lire :

« 37. Les **dispositifs** périphériques font partie de la chaîne de traction. Il peut s'agir de **dispositifs de stockage, de production ou de consommation stockant, convertissant, fournissant ou consommant** de l'énergie ou encore d'autres composants, systèmes ou modules de commande, **qui sont indispensables au fonctionnement de la chaîne de traction**. Ils ne sont pas considérés comme des systèmes de stockage de l'énergie de propulsion ou des convertisseurs de cette énergie. Ils ne sont pas utilisés pour fournir différentes formes d'énergie de façon directe ou indirecte aux fins de la propulsion. Les condensateurs électriques, les batteries 12 V (~~partiellement~~), le moteur de démarrage, le système d'admission, le système de distribution d'alimentation en carburant, le dispositif de conditionnement de l'énergie électrique, les capteurs, les actionneurs, les modules de gestion électronique, les turbocompresseurs ou encore le système de traitement aval des gaz d'échappement sont autant d'exemples de **dispositifs** périphériques. ».

Paragraphe 39, lire :

« 39. Les principaux systèmes de stockage de l'énergie d'une chaîne de traction sur laquelle l'énergie produite est utilisée directement ou indirectement pour la propulsion du véhicule sont définis comme "des systèmes de stockage de l'énergie de propulsion" (voir sect. 1.1). Mais il existe aussi sur le véhicule d'autres systèmes de stockage de l'énergie, comme les **dispositifs** périphériques de la chaîne de traction ou les **dispositifs** auxiliaires. ».

Paragraphe 45, lire :

« 45. Les principaux convertisseurs d'énergie d'une chaîne de traction, dont l'énergie est utilisée directement ou indirectement pour la propulsion des véhicules, sont définis comme des "~~systèmes de stockage~~ **convertisseurs** de l'énergie de propulsion" (voir sect. 1.2). Autrement dit, le moteur à combustion interne d'un véhicule électrique à autonomie prolongée est considéré comme un convertisseur de l'énergie de propulsion. Cette précision est importante pour le classement des véhicules à autonomie prolongée en tant que véhicules hybrides aux fins réglementaires. Mais il existe aussi sur le véhicule d'autres convertisseurs d'énergie, comme les **dispositifs** périphériques de la chaîne de traction ou les **dispositifs** auxiliaires. ».

Sous-titre 4, lire :

« 4. **Dispositifs** auxiliaires ».

Paragraphe 49, lire :

« 49. Les **dispositifs** auxiliaires ne font pas partie de la chaîne de traction ; il s'agit de **dispositifs qui consomment, convertissent, stockent**, ou fournissent de l'énergie indépendamment de celle-ci et à d'autres fins. On peut citer par exemple la batterie auxiliaire, le système de climatisation mobile, la grue hydraulique, les lève-vitres électriques ou le système de chauffage. En priorité, la première tâche est de limiter les émissions et de mesurer l'efficacité d'un véhicule en ce qui concerne sa chaîne de traction. Les émissions et l'efficacité des **dispositifs** auxiliaires sont une question qui devra être traitée séparément. ».

Sous-titre 5.1, lire :

« 5.1 Véhicule à **moteur à combustion interne** (VMCI ~~véhicule~~) ».

Sous-titre 5.2, lire :

« 5.2 Véhicules hybrides (**VH**) ».

Paragraphe 55, lire :

« 55. Le groupe de travail informel s'est demandé si les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne et d'un système d'arrêt/démarrage automatique (quelquefois appelé "microhybrides") peuvent être considérés comme des véhicules électriques. Si le système d'arrêt/démarrage automatique est conçu de telle sorte que le moteur électrique de démarrage se connecte au moteur à combustion interne dans le seul but de lancer le processus de combustion (comme sur les véhicules conventionnels), et qu'il n'existe aucune liaison directe ou indirecte avec les moteurs électriques de démarrage pour transmettre de l'énergie mécanique au groupe motopropulseur, un tel véhicule ne peut être considéré comme un véhicule électrique, étant donné que le système d'arrêt/démarrage automatique est un élément périphérique et non pas un convertisseur de l'énergie de propulsion. Si tel n'était pas le cas, les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne devraient être considérés comme des véhicules électriques ou des véhicules électriques hybrides, étant donné que la batterie 12 V et le moteur électrique de démarrage pourraient être considérés respectivement comme un système secondaire de stockage de l'énergie et

un convertisseur de l'énergie. Si le moteur électrique de démarrage fournit en continu ou par intermittence, directement ou indirectement, de l'énergie mécanique au groupe motopropulseur, le véhicule devrait être considéré comme un véhicule électrique pur ou un véhicule hybride électrique (par exemple, "fonction d'appoint moteur"/hybride léger). ».

Sous-titre 5.4 et paragraphe 60, supprimer.

Paragraphes 61 à 63, renuméroter 60 à 62.

Section 6.1, lire :

« 6.1	Liste de sigles et d'abréviations
VE	Véhicule électrique
VHE	Véhicule hybride électrique
VH	Véhicule hybride
MCI	Moteur à combustion interne
VMCI	Véhicule à moteur à combustion interne (classique)
PC	Pile à combustible
VPC	Véhicule à pile à combustible
VHPC	Véhicule hybride à pile à combustible
VEP	Véhicule électrique pur
NRE	Non rechargeable de l'extérieur
RE	Rechargeable de l'extérieur

... ».

Partie B (Définitions relatives à la chaîne de traction des véhicules),

Paragraphe 1, lire :

« 1. "Chaîne de traction" : sur un véhicule, l'ensemble du ou des systèmes de stockage de l'énergie de propulsion, du ou des convertisseurs de l'énergie de propulsion, du ou des groupes motopropulseurs, ~~ainsi que des éléments périphériques et des éléments auxiliaires,~~ servant à fournir de l'énergie mécanique aux roues aux fins de la propulsion du véhicule, **plus les dispositifs périphériques** ; ».

Paragraphe 1.1.2, lire :

« 1.1.2 "Système rechargeable de stockage de l'énergie" : système de stockage de l'énergie de propulsion emmagasinant de l'énergie électrique ou mécanique et qui peut être rechargé ~~[ou régénéré]~~ ; ».

Paragraphe 1.1.3, lire :

« 1.1.3 "Catégorie de système de stockage de l'énergie de propulsion" : i) système de stockage du carburant ; ii) système rechargeable de stockage de l'énergie électrique ; ou iii) système rechargeable de stockage de l'énergie mécanique ; ».

Paragraphe 1.2.1, lire :

« 1.2.1 "Moteur à combustion interne" : convertisseur de l'énergie de propulsion ~~qui transforme~~ **conçu pour transformer** l'énergie chimique (d'entrée) en énergie mécanique (de sortie) par un processus de combustion interne ; ».

Paragraphe 1.2.4, lire :

- « 1.2.4 “Catégorie de convertisseur de l'énergie de propulsion” : i) moteur à combustion interne ; ii) machine électrique ; ou iii) pile à combustible ; ».

Paragraphe 1.3, lire :

- « 1.3 “Groupe motopropulseur” : les éléments reliés entre eux de la chaîne de traction assurant la transmission de l'énergie mécanique entre le ou les convertisseurs de l'énergie de propulsion et les roues. ».

Paragraphe 1.4, lire :

- « 1.4 “Dispositifs périphériques” : **dispositifs** consommant, **convertissant, stockant** ou fournissant de l'énergie qui n'est pas en premier lieu destinée à la propulsion du véhicule, ou encore autres composants, systèmes ou modules de commande **qui sont indispensables au fonctionnement de la chaîne de traction** ; ».

Paragraphe 4, lire :

- « 4. “Dispositifs auxiliaires” : ~~dispositifs ou systèmes qui ne font pas partie de la chaîne de traction et~~ consommant, **convertissant, stockant** ou fournissant de l'énergie ~~ou produisant de l'énergie~~ qui sont installés sur le véhicule à d'autres fins que pour sa propulsion et qui ne sont donc pas **considérés comme faisant partie de la chaîne de traction.** ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.1 à 5.1.4, se lisant :

- « 5.1.1 “Véhicule monocarburant” : **véhicule à moteur à combustion interne conçu pour fonctionner essentiellement sur un type de carburant.**
- 5.1.2 “Véhicule bicarburant” : **véhicule doté de deux systèmes distincts de stockage pour deux carburants différents et d'un moteur à combustion interne conçu pour fonctionner essentiellement sur un type de carburant à la fois.**
- 5.1.3 “Véhicule à bicarburation simultanée” : **véhicule doté de deux systèmes distincts de stockage pour deux carburants différents et d'un moteur à combustion interne conçu pour fonctionner essentiellement sur les deux carburants simultanément.**
- 5.1.4 “Véhicule polycarburant” : **un véhicule doté d'un système de stockage pour un mélange de carburants et d'un moteur à combustion interne conçu pour fonctionner sur un mélange de ceux-ci ou sur l'un quelconque de ceux-ci.**

Annexe VI

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9

Adoptés sur la base du document GRPE-71-04-Rev.1 (voir par. 62)

Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/9,

Partie I (Proposition),

Annexe 4,

Ajouter un nouveau paragraphe 3, se lisant :

« **3. Exclusions**

La présente recommandation ne fait pas obligation aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 d'accepter sur leur territoire des carburants conformes aux paramètres ci-énoncés qui pourraient y avoir été introduits par d'autres Parties contractantes ou d'autres pays. Les carburants mis en vente sur le territoire des Parties contractantes doivent respecter la législation et les normes en vigueur relatives à la qualité des carburants. ».

Paragraphes 3 à 6.4, renuméroter 4 à 7.4.

Partie II (Justification),

Ajouter un nouveau point 6, se lisant :

« **6. Les carburants conformes aux paramètres recommandés ne sont pas obligatoirement acceptés par les Parties contractantes à l'Accord de 1958. Les carburants mis en vente sur le territoire des Parties contractantes doivent respecter la législation et les normes en vigueur relatives à la qualité des carburants. ».**
