


**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-douzième session

Genève, 12-15 janvier 2016

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

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation et déclarations liminaires .....	1-3	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4-6	4
III. Rapport sur les dernières sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (point 2 de l'ordre du jour).....	7-8	5
IV. Véhicules légers (point 3 de l'ordre du jour) .....	9-40	5
A. Règlements n <sup>os</sup> 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> ), 101 (Émissions de CO <sub>2</sub> /consommation de carburant) et 103 (Catalyseurs de remplacement).....	9-21	5
B. Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) .....	22-40	7
V. Véhicules utilitaires lourds (point 4 de l'ordre du jour) .....	41-48	10
A. Règlement n <sup>os</sup> 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) .....	41-46	10



B.	Règlements techniques mondiaux n <sup>os</sup> 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) .....	47-48	11
VI.	Règlements n <sup>os</sup> 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Équipements de conversion au GPL ou au GNC) et 133 (Recyclage des véhicules automobiles) (point 5 de l'ordre du jour) .....	49-50	11
VII.	Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers (point 6 de l'ordre du jour) .....	51-53	11
A.	Règlements n <sup>os</sup> 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers) .....	51	11
B.	Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 11 (Engins mobiles non routiers) .....	52-53	12
VIII.	Programme de mesure des particules (PMP) (point 7 de l'ordre du jour) .....	54-55	12
IX.	Véhicules fonctionnant au gaz (point 8 de l'ordre du jour) .....	56-57	12
X.	Motocycles et cyclomoteurs (point 9 de l'ordre du jour) .....	58-63	13
A.	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion (EPPR) des véhicules de la catégorie L .....	58-61	13
B.	Règlements n <sup>os</sup> 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs) .....	62	14
C.	Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé des mesures des émissions des motocycles (WMTC)) .....	63	14
XI.	Véhicules électriques et environnement (point 10 de l'ordre du jour) .....	64-66	14
XII.	Résolution mutuelle n <sup>o</sup> 2 (R.M.2) (point 11 de l'ordre du jour) .....	67	15
XIII.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 12 de l'ordre du jour) .....	68	15
XIV.	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (point 13 de l'ordre du jour) .....	69-70	15
XV.	Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) : Règle n <sup>o</sup> 1 (Protection de l'environnement) (point 14 de l'ordre du jour) .....	71-72	15
XVI.	Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions (point 15 de l'ordre du jour) .....	73	16
XVII.	Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour) .....	74	16
XVIII.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session .....	75-78	16
A.	Prochaine session du GRPE .....	75	16
B.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session du GRPE proprement dite .....	76	16
C.	Réunions informelles prévues parallèlement à la prochaine session du GRPE .....	77-78	18

## Annexes

I.	Liste des documents informels distribués sans cote officielle.....	19
II.	Réunions informelles tenues parallèlement à la session du GRPE.....	21
III.	Liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du GRPE .....	22
IV.	Amendements au Règlement n° 49 concernant la surveillance des défauts de fonctionnement de l'injection de carburant.....	24
V.	Amendements au Règlement n° 49 concernant les prescriptions en matière de documentation en ce qui concerne les émissions hors cycle.....	25
VI.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 .....	26

## I. Participation et déclarations liminaires

1. Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a tenu sa soixante-douzième session du 12 au 15 janvier 2016, avec M. C. Albus (Allemagne) comme Président et M<sup>me</sup> R. Urdhwareshe (Inde) comme Vice-Présidente. Y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, tel que modifié) des représentants des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Des experts de la Commission européenne étaient aussi présents. Ont, en outre, pris part à la session les organisations non gouvernementales suivantes : Association for Emissions Control by Catalyst (AECC) ; Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) (CLEPA/MEMA/ JAPIA) ; Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E) ; European Garage Equipment Association (EGEA) ; Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) ; Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV/NGV Global) ; Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) ; Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) ; Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) ; Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel Europe (NGVA Europe) ; Technical Committee of Petroleum Additive Manufacturers in Europe (CEFIC-ATC) et European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT).

2. Le Chef de la section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports, M. W. Nissler, a informé le GRPE que quatre postes de la catégorie des services généraux (G) avaient été supprimés au sein de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), comme suite à la décision de l'Assemblée générale des Nations Unies du 23 décembre 2015. Il a indiqué que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, un poste avait été supprimé à la section des Règlements concernant les véhicules et des innovations dans le domaine des transports, en raison du départ en retraite du titulaire. Il a fait valoir que cette situation regrettable pourrait avoir une incidence néfaste sur les services fournis par la section.

3. Le Président a annoncé qu'il ne serait pas en mesure de continuer à assurer la présidence du Groupe à partir de 2017 et qu'il ne se présenterait donc pas à l'élection des membres du Bureau, à la prochaine session du GRPE en juin 2016.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/1 et Add.1  
et documents informels GRPE-72-01,  
GRPE-72-07, et GRPE-72-17-Rev.1.

4. Le GRPE a adopté l'ordre du jour provisoire établi en prévision de sa soixante-douzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/1 et Add.1), sous sa forme actualisée et synthétisée dans le document GRPE-72-17-Rev.1, qui comprend les documents informels portés à l'ordre du jour de la session. Le GRPE a pris acte du document GRPE-72-01 concernant l'organisation, pendant la semaine de sa session, des réunions de ses groupes informels de travail.

5. La liste des documents informels distribués pendant la session du GRPE figure dans l'annexe I. L'annexe II comprend la liste des réunions informelles tenues à l'occasion de la session du GRPE. 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 et secrétaires ainsi que sur la durée de leurs mandats.

6. Le secrétariat a présenté le document GRPE-72-07, annonçant les dates de la prochaine session du GRPE, du 7 au 10 juin 2016, et rappelant la date limite pour la soumission des documents officiels, à savoir le 14 mars 2016. Les présidents et secrétaires des groupes informels ont été invités à prendre contact avec le secrétariat pour arrêter un calendrier des réunions en vue de la session du GRPE en juin 2016.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/1116,  
ECE/TRANS/WP.29/1118  
et document informel GRPE-72-08.

7. Le secrétariat a présenté le document GRPE-72-08 et fait rapport sur les points intéressant le GRPE qui ont été examinés aux 166<sup>e</sup> et 167<sup>e</sup> sessions du Forum mondial. Pour plus de détails, voir les documents ECE/TRANS/WP.29/1116 et ECE/TRANS/WP.29/1118. Le GRPE a pris note de l'échange d'informations concernant l'affaire *Volkswagen*, à l'occasion de la session de novembre 2015 du WP.29.

8. L'expert de l'OICA a déclaré que les informations contenues dans le document GRPE-72-08 concernant le processus de transposition du Règlement technique mondial (RTM) relatif à la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) dans un nouveau Règlement pouvaient prêter à confusion. Il a indiqué que le WP.29 était convenu, à sa session de novembre 2015, d'ajouter dans le nouveau Règlement WLTP un niveau maximal d'exigence, sans toutefois établir d'ordre de priorité entre les autres niveaux d'exigence de plus faible degré.

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

#### **A. Règlements n<sup>os</sup> 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>), 101 (Émissions de CO<sub>2</sub>/consommation de carburant) et 103 (Catalyseurs de remplacement)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4,  
ECE/TRANS/WP.29/2016/28  
et documents informels GRPE-72-03,  
GRPE-72-05, GRPE-72-14 et GRPE-72-15.

9. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4, qui a pour objet de corriger le calcul de la résistance à l'avancement dans la série 07 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 83.

10. L'expert de l'OICA a fait valoir que la proposition serait une source de confusion et de lourdeurs administratives si les prescriptions des séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n° 83 n'étaient pas alignées entre elles ainsi qu'avec le Règlement n° 101. Il s'est dit préoccupé par l'incidence que cela pourrait avoir sur les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> retenues pour les homologations de type et donc sur le programme de mise en adéquation entre la procédure d'essai WLTP et le nouveau cycle d'essai européen (NCEE). Il a suggéré d'examiner en une seule fois, à la prochaine session du GRPE, les propositions d'amendements aux séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n° 83 et au Règlement n° 101.

11. Le Président du GRPE a suggéré d'adopter la proposition pour la série 07 d'amendements au Règlement n° 83, mais aussi pour la série 06, le texte et la numérotation des paragraphes étant identiques dans les deux cas. Les experts des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de T&E ont souscrit au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4. L'expert de la Commission européenne s'est porté volontaire pour examiner le Règlement n° 101 afin de l'aligner, à la prochaine session du GRPE, en juin 2016, avec la proposition examinée. Il a également précisé que le programme de mise en adéquation entre les procédures d'essai WLTP et NCEE ne serait pas compromis par cette proposition.

12. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4 avec la correction suivante :

*Titre du document*, modifier comme suit :

« Proposition de nouveau complément ~~à la~~ **aux** séries **06 et 07** d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>). »

13. Le GRPE a prié le secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 ainsi qu'au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016, en tant que projet de complément 7 à la série 06 d'amendements et projet de complément 3 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 83.

14. L'expert de l'Italie a présenté le document GRPE-72-03 concernant la modification du Règlement n° 83 en vue de permettre la désactivation du système d'incitation du conducteur sur les véhicules de police et ceux des services de secours.

15. L'expert de l'OICA s'est dit favorable à cette proposition ainsi qu'à son alignement avec le Règlement n° 49. L'expert des Pays-Bas a souscrit à la proposition, d'un point de vue théorique, mais a émis une réserve, estimant qu'il convenait d'examiner plus avant ses éventuels inconvénients, tels que le devenir de l'exemption préconisée pour les véhicules à usage spécifique lorsque ceux-ci réintègrent le parc automobile particulier. L'expert de T&E a souscrit à cette réserve et souligné qu'il s'imposait de remettre en fonction le système initial lorsque ces véhicules quittaient intégraient le marché de l'occasion.

16. Le Président a invité l'expert de l'Italie à soumettre, à la prochaine session du GRPE, une version actualisée de la proposition sur la base des observations reçues, en tant que document officiel.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRPE-72-05 où est reproduit le document ECE/TRANS/WP.29/2016/28 dont l'objectif est de réintroduire la phrase supprimée par inadvertance dans la proposition initiale ainsi que dans le document ECE/TRANS/WP.29/2015/57 adopté à la 166<sup>e</sup> session du WP.29. Il a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/2016/28 avait déjà été soumis au WP.29 et à l'AC.1 par le secrétariat pour examen à leurs sessions de mars 2016, sous réserve de l'approbation du GRPE, en vue de réintroduire la phrase en question.

18. L'expert de l'Allemagne a souscrit au document ECE/TRANS/WP.29/2016/28 et annoncé que son pays avait l'intention de soumettre une proposition à la prochaine session du GRPE en vue d'améliorer davantage les prescriptions relatives au nombre total de défaillances simulées lors de l'essai du témoin de dysfonctionnement.

19. Le GRPE a approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/2016/28 qui devait être examiné par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de mars 2016.

20. L'expert de la Commission européenne a présenté les documents GRPE-72-14 et GRPE-72-15, dont l'objectif est, respectivement, d'apporter des précisions aux séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n° 83 et d'y apporter des corrections. Il a confirmé qu'il n'était pas nécessaire de modifier la série 05 d'amendements.

21. Le GRPE a approuvé les deux propositions dans leur principe et a demandé au secrétariat de les combiner en un seul document à distribuer à sa prochaine session, sous une cote officielle.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, ECE/TRANS/WP.29/2016/29 et documents informels GRPE-72-02-Rev.1, GRPE-72-09-Rev.2, GRPE-72-10-Rev.2, GRPE-72-18, GRPE-72-19 et GRPE-72-20.

22. Le Vice-Président du groupe de travail informel de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) a fait état des progrès réalisés par le groupe (GRPE-72-19). Il a indiqué que les travaux au titre de la phase 1b s'étaient achevés avec la soumission au GRPE des amendements au RTM n° 15 correspondants ainsi que du rapport technique, pour examen à cette session.

23. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 contenant des propositions d'amendements au RTM n° 15, lesquelles font suite aux activités menées par le groupe informel WLTP au titre de la phase 1b. Il a donné quelques informations générales sur la phase 1a ainsi que sur les principaux objectifs de la phase 1b, et commenté les sujets techniques traités dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 en ce qui concerne les véhicules conventionnels équipés d'un moteur à combustion interne, les véhicules électriques, les autres types de polluants ainsi que d'autres améliorations apportées aux dispositions du RTM n° 15.

24. L'expert de l'OICA a présenté le document GRPE-72-09-Rev.2, qui tend à apporter des corrections sur la forme et des améliorations sur le fond du texte du document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, convenues depuis la dernière réunion du groupe informel, en septembre 2015 à Tokyo. Il a mentionné que l'OICA avait accepté de réunir et de synthétiser tous les amendements à ce document, les Parties contractantes n'étant plus en mesure de financer les activités de rédaction. Il a présenté le document GRPE-72-10-Rev.2, qui fait la synthèse entre le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 et toutes les modifications énoncées dans le document GRPE-72-09-Rev.2.

25. L'expert de la Commission européenne a présenté le rapport technique sur le perfectionnement de la WLTP (GRPE-72-02-Rev.1), précisant que celui-ci portait sur la mise au point de la procédure d'essai, y compris les activités menées au titre des phases 1a et 1b. Il a indiqué en outre que la mise au point du cycle d'essai dans le cadre de la phase 1a avait été examinée dans le rapport technique présenté aux fins de la version initiale du RTM n° 15 et que le document GRPE-72-02-Rev.1 y faisait référence.

26. Le GRPE a adopté le document GRPE-72-10-Rev.2, tel qu'il est reproduit dans l'additif 1 du présent rapport, et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) en tant que projet d'amendement 1 au RTM n° 15, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016. Le GRPE a adopté le rapport technique (GRPE-72-02-Rev.1) tel que reproduit dans l'additif 2 du présent rapport et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

27. Le Vice-Président du groupe informel WLTP a informé le GRPE de la nouvelle équipe de direction ainsi que de la structure des équipes spéciales pour la phase 2 de l'élaboration du RTM n° 15 (GRPE-72-19). Il a présenté le document GRPE-72-20 où sont énumérés les points de travail et où est proposé un plan de travail en deux temps (phase 2a et phase 2b). Il a expliqué que les activités de la phase 2 avaient déjà débuté depuis l'approbation par l'AC.3 de la prorogation du mandat, à sa session de novembre 2015. Différentes approches étaient pour l'instant envisagées en ce qui concerne les prescriptions relatives aux émissions par évaporation, et il était prévu de soumettre une proposition à la session du GRPE en janvier 2017. Le Vice-Président du groupe a souligné qu'une étroite collaboration devait être établie pendant la phase 2 avec le groupe de travail informel des véhicules électriques et de l'environnement.

28. Dans un souci de clarté et de simplicité dans l'application du Règlement, le secrétariat a préconisé d'élaborer de nouveaux RTM concernant les émissions par évaporation et les systèmes d'autodiagnostic (OBD) plutôt que de nouvelles annexes au RTM n° 15. L'expert de l'OICA a souligné que la séparation des RTM par sujets simplifiait l'utilisation de l'Accord de 1998 car elle facilitait la transposition des dispositions dans les législations nationale et régionale. L'expert de l'Inde a exprimé la même opinion et a cité comme exemple à suivre la séparation des RTM selon les différents carburants et essais de durabilité dans le cadre des travaux relatifs aux prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L. L'experte de la Commission européenne s'est dite favorable à la séparation des RTM par thème.

29. Le GRPE a recommandé d'élaborer de nouveaux RTM portant spécifiquement sur les émissions par évaporation et les systèmes OBD, sous réserve que cette approche soit reconfirmée à la prochaine réunion du groupe informel WLTP.

30. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRPE-72-18 concernant la transposition du RTM n° 15 dans la législation européenne. Il a informé le GRPE des progrès accomplis dans l'élaboration d'un nouveau Règlement européen censé remplacer, en 2017, le nouveau cycle d'essai européen (NCEE) et qui comprend une annexe fondée spécifiquement sur le RTM n° 15 adapté aux prescriptions européennes.

31. L'expert de la Commission européenne a poursuivi son exposé (GRPE-72-18) en abordant la transposition du RTM n° 15 dans de nouveaux Règlements annexés à l'Accord de 1958. Il a souligné que le WP.29, à sa session de novembre 2015, était convenu d'élaborer un nouveau Règlement sur la WLTP, avec différents degrés d'exigence : un niveau supérieur (degré d'exigence le plus élevé) et d'autres plus réduits. Il a rappelé que le niveau supérieur (niveau 2) correspondrait à la combinaison des prescriptions régionales les plus strictes, tandis que les niveaux inférieurs (niveaux 1a, 1b, etc.) correspondraient à une législation nationale ou régionale particulière en termes de limites d'émission et de prescriptions administratives et techniques. Il a donné un exemple de structure d'un nouveau Règlement sur la WLTP et attiré l'attention sur les parties (annexes concernant les marques d'homologation et fiche de communication, par exemple) qui devraient permettre de distinguer les différents degrés d'exigence. Il a présenté un projet de structure d'un deuxième nouveau Règlement qui compléterait le Règlement sur la WLTP (essais de type 1 uniquement) en renvoyant aux passages pertinents du Règlement n° 83 qui portent sur d'autres types d'essais. En tant que responsable technique de ces activités, il a sollicité l'avis du GRPE concernant la marche à suivre.



32. L'expert de l'OICA a fait valoir qu'il conviendrait d'utiliser le niveau 2 aux fins de l'homologation universelle de type internationale de l'ensemble du véhicule (U-IWVTA) car il s'agissait du seul niveau d'exigence qui se prêterait à une reconnaissance réciproque entre toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le Règlement. Il a observé qu'il serait difficile de définir le niveau d'exigence supérieur (le niveau 2) en raison des multiples facteurs à prendre en compte (par exemple, les limites d'émissions, les essais, les carburants, la taille du véhicule et la technologie employée).

33. Le Président du GRPE a indiqué qu'il serait aussi possible d'ajouter directement le niveau 2, ainsi que les niveaux inférieurs d'exigence (niveaux 1a, 1b, etc.) dans la version initiale du nouveau Règlement sur la WLTP au lieu d'introduire le niveau 2 en vertu d'une nouvelle série d'amendements au Règlement. L'expert de la Commission européenne a estimé qu'il conviendrait de débiter par les niveaux inférieurs de sorte à combler les lacunes de la législation européenne d'ici à 2017, puis de mettre au point ultérieurement, en vue d'une harmonisation sur le plan mondial, le niveau 2 d'exigence, qui est actuellement superflu et nécessitera sans doute beaucoup de temps du fait de sa complexité. Le secrétariat a rappelé que la dernière série d'amendements à un Règlement (ou la version initiale, en l'absence de séries d'amendements) faisait toujours l'objet d'une reconnaissance réciproque au titre de l'Accord de 1958.

34. Le GRPE a approuvé l'approche visant à se concentrer en premier lieu sur les degrés inférieurs d'exigence (niveaux 1a, 1b, etc.) lors de l'élaboration du Règlement sur la WLTP, tout en gardant à l'esprit que la mise au point du niveau 2 serait nécessaire aux fins de l'IWVTA. Le GRPE est convenu d'étudier plus avant le moyen d'intégrer tous les niveaux d'exigence dans le nouveau Règlement sur la WLTP et de reprendre les débats à ce sujet à sa prochaine session, en juin 2016.

35. Le Président du GRPE a recommandé de faire en sorte que la structure du nouveau Règlement sur la WLTP réponde à une approche modulaire permettant de prendre en compte différents degrés d'exigence. L'expert de l'OICA a estimé que la séparation en différents modules pouvait être utile. Le secrétariat a rappelé que certains Règlements en matière de sécurité étaient organisés comme suit : a) selon une approche modulaire, les prescriptions afférentes aux différents degrés d'exigence figurant dans des annexes séparées ; ou b) selon une structure unique, les spécifications relatives à chaque degré d'exigence figurant dans des tableaux, aux paragraphes pertinents.

36. L'expert de la Commission européenne s'est demandé si le Japon appliquerait les dispositions relatives à la conformité de la production ; dans l'affirmative ces dispositions pourraient être directement versées au nouveau Règlement sur la WLTP. Le Président du groupe de travail informel des véhicules fonctionnant au gaz a indiqué que l'annexe 5 portait sur des prescriptions additionnelles spécifiques à ce type de véhicules, lesquelles pouvaient également être versées à l'annexe principale sur les essais de type 1.

37. Le GRPE a approuvé les éléments de fond du document GRPE-72-18 concernant la structure des deux nouveaux Règlements (sur la WLTP et sur les essais de types autres que le type 1). Il a noté qu'il convenait d'adopter une approche modulaire aux fins de l'élaboration du Règlement sur la WLTP, en prévoyant un module général sur les dispositions communes et des modules particuliers pour les autres prescriptions régionales.

38. Quant à la façon de procéder à la transposition, l'expert de la Commission européenne s'est dit favorable à la création d'une équipe spéciale qui relèverait du groupe informel WLTP plutôt que du GRPE directement. Il a souligné qu'il était pertinent de mettre à contribution, dès le départ, toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1958 pour faciliter, à un stade ultérieur, l'intégration difficile de nouveaux éléments. Les experts du Japon et de l'Inde ont annoncé leur intention de prendre part à l'équipe spéciale.

39. Le GRPE a approuvé la création d'une nouvelle équipe spéciale relevant du groupe informel WLTP en vue de la transposition du RTM n° 15 dans des Règlements à annexer à l'Accord de 1958. Le Président du GRPE a invité le Japon et l'Union européenne à soumettre, en tant que coordonnateurs techniques de ces activités, un document informel aux sessions de mars 2016 du WP.29 et de l'AC.3 dans le but de modifier le projet de mandat pour les activités de la phase 2 (ECE/TRANS/WP.29/2016/29) en y faisant figurer l'équipe spéciale chargée de la transposition du RTM n° 15.

40. Le GRPE a pris note des progrès du groupe de travail informel WLTP ainsi que de la demande faite par le groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une journée lors de sa session de juin 2016. Le GRPE a souhaité la bienvenue à la nouvelle équipe de direction pour les activités de la phase 2 et a rendu hommage aux contributions de MM. K. Kobayashi et K. Kolesa, lesquels n'assureraient plus, au terme de la phase 1b, leurs fonctions de vice-président et de secrétaire technique adjoint du groupe de travail informel WLTP. Le Président du GRPE a indiqué que la prorogation du mandat de M. S. Redmann à la présidence du groupe de travail dans le cadre de la phase 2 restait à confirmer.

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

### A. Règlement n° 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)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6,  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7,  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8  
et documents informels GRPE-72-04 et GRPE-72-11.

41. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6, qui a pour objet d'aligner les dispositions du Règlement n° 49 relatives à la vérification de la linéarité de l'équipement de mesure avec celles du Règlement n° 96. Il a précisé que le sens du terme « autonome », appliqué à un objet, était évident et que ce terme pouvait donc être utilisé comme tel dans le Règlement n° 49 sans besoin de clarifications supplémentaires.

42. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6 et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 8 à la série 05 d'amendements et projet de complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 49, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

43. L'expert de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 et GRPE-72-11 qui visent à adapter les prescriptions du Règlement n° 49 relatives à la surveillance des défauts de fonctionnement de l'injection de carburant aux technologies actuelles et à les aligner avec les dispositions du RTM n° 5.

44. Le GRB a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 modifié par le document GRPE-72-11, tel qu'il est reproduit dans l'annexe IV du présent rapport, et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 49, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

45. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8, qui a pour objet de corriger les prescriptions du Règlement n° 49 en matière de documentation en ce qui concerne les émissions hors cycle.

L'expert de l'OICA a présenté le document GRPE-72-04, qui vise à compléter le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 afin de préciser la structure du dossier d'information.

46. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 modifié par le document GRPE-72-04, tel qu'il est reproduit dans l'annexe V du présent rapport, et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 49, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

**B. Règlements techniques mondiaux n°s 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)**

47. Le GRPE n'a reçu aucune nouvelle proposition d'amendements aux RTM n°s 4, 5 et 10.

48. Le Président a invité les Parties contractantes à l'Accord de 1998 à échanger des informations sur le processus de transposition de l'amendement 3 au RTM n° 4 et davantage de renseignements sur les émissions des véhicules utilitaires lourds équipés d'une chaîne de traction hybride et sur l'évaluation de leurs performances environnementales.

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

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5.

49. Le Président du groupe de travail informel des véhicules fonctionnant au gaz (GFV) a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5, qui a pour objet de simplifier le modèle de fiche de communication concernant l'homologation des équipements de conversion au GPL ou au GNC, au titre du Règlement n° 115.

50. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5 et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 7 à la version initiale du Règlement n° 115, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

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

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

51. Aucune proposition d'amendements aux Règlements n°s 96 ou 120 n'a été soumise.

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

52. Aucune proposition d'amendements au RTM n° 11 n'a été soumise.

53. L'expert de la Commission européenne a informé le GRPE des travaux actuels de l'Union européenne concernant l'élaboration d'un nouveau Règlement sur les moteurs des engins mobiles non routiers.

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

*Document :* Document informel GRPE-72-22.

54. Le Président du groupe de travail informel du PMP a présenté un rapport de situation (GRPE-72-22) sur les activités du groupe. Il a rendu compte des recherches en cours concernant la mesure des émissions de particules de moins de 23 nm provenant du système d'échappement et l'étalonnage des dispositifs de mesure du nombre de particules. Il a indiqué que, si l'on modifiait l'efficacité des compteurs de particules par condensation, l'équipement actuellement prescrit aux fins du PMP dans le Règlement n° 83 était à même de mesurer le nombre de particules de moins de 23 nm. Il a toutefois souligné le caractère incertain des mesures en raison de la présence d'artefacts ainsi que de la perte de particules, surtout pour la mesure des particules de moins de 10 nm. Il a expliqué qu'un taux de dilution élevé permettait de mieux réduire la présence d'artefacts mais qu'il était recommandé de faire appel, en pareil cas, à de nouvelles technologies telles que les extracteurs catalytiques. Il a ensuite abordé la question des émissions de particules ne provenant pas du système d'échappement mais résultant de l'usure des freins et du frottement des pneumatiques sur la route. Il a expliqué que les progrès réalisés dans l'évaluation des émissions de particules provenant des systèmes de freinage pourraient servir de base à une nouvelle procédure d'essai tandis que l'évaluation des émissions de particules issues de l'interaction pneumatiques/revêtement de la route était bien plus complexe. Il a ajouté qu'il était probable que ce dernier point nécessite des recherches plus approfondies car il était difficile de distinguer les particules provenant de l'une ou de l'autre source.

55. Le GRPE a noté que le groupe informel du PMP entendait lui soumettre, à sa prochaine session, en juin 2016, un rapport de synthèse sur les émissions de particules ne provenant pas du système d'échappement. Le GRPE a pris note des progrès accomplis par le groupe.

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

*Documents :* Documents informels GRPE-72-12 et GRPE-72-24.

56. Le Président du groupe de travail informel GFV a présenté un rapport de situation (GRPE-72-24) sur les activités du groupe. Il a donné au GRPE des renseignements actualisés concernant les échanges d'informations qui se sont tenus sur les questions intéressant les GFV dans d'autres cadres, comme le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) et le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15). Il a ensuite présenté un nouveau projet de Règlement concernant les prescriptions relatives à l'homologation de type des équipements de conversion destinés à être installés sur des véhicules utilitaires lourds afin qu'ils puissent fonctionner soit avec du gazole soit en mode bicarburant (GRPE-72-12). Le Président du groupe a signalé que certaines dispositions n'étaient pas encore finalisées et que la version initiale du Règlement

intégrerait, dans son champ d'application, les normes Euro V et les véhicules plus respectueux de l'environnement (EEV). Il a expliqué que, comme pour le Règlement n° 115, il convenait de faire une distinction entre les dispositions relatives aux équipements de conversion établies à l'échelle de la CEE et les prescriptions additionnelles sur le plan national concernant l'examen ou l'inspection de la totalité de l'installation de ces équipements sur les véhicules. Il a souligné qu'il était délicat de prévoir, dans le nouveau Règlement, des prescriptions relatives au manuel d'installation de l'équipement de conversion des moteurs, cet élément pouvant être de nature et d'application très variées selon le type de véhicule.

57. Le GRPE a noté que le groupe de travail informel GFV entendait lui soumettre, à sa prochaine session, un document officiel sur un nouveau Règlement relatif aux prescriptions concernant l'homologation de type des équipements de conversion pour les véhicules utilitaires lourds fonctionnant au gazole, sur la base du document GRPE-72-12. Le GRPE a pris note des progrès du groupe informel ainsi que de sa demande de disposer d'une salle de réunion pendant une demi-journée lors de sa session de juin 2016.

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

### **A. Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion (EPPR) des véhicules de la catégorie L**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2  
et documents informels GRPE-72-06,  
GRPE-72-13 et GRPE-72-16.

58. Le Président du groupe de travail informel des prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion (EPPR) des véhicules de la catégorie L a présenté un rapport de situation (GRPE-72-16) sur les activités du groupe. Il a annoncé que les activités portant sur l'élaboration d'un nouveau RTM relatif aux émissions par évaporation et aux émissions de gaz de carter étaient parvenues à leur terme. L'élaboration d'un nouveau RTM sur les systèmes OBD serait la prochaine priorité et devrait faire l'objet d'un document officiel qui serait soumis à la prochaine session du GRPE en juin 2016, bien qu'aucun document informel n'ait été distribué en vue de la session en cours. Il a cité les documents informels EPPR-14-06 et EPPR-14-14 comme autant de sources d'informations plus détaillées concernant la proposition à venir. Il était prévu de soumettre, en 2017, des propositions d'amendements au RTM n° 2.

59. Le Président du groupe de travail informel a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 concernant une proposition de nouveau RTM sur les émissions par évaporation et les émissions de gaz de carter des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne ainsi que les modifications apportées à cette proposition par le document GRPE-72-13. Il a également présenté le rapport technique sur l'élaboration du nouveau RTM (GRPE-72-06).

60. Le GRPE a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.3 en tant que projet de RTM sur la procédure de mesure des émissions de gaz de carter et des émissions par évaporation des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016. Le GRPE a aussi adopté le rapport technique (GRPE-72-06) tel qu'il est reproduit dans l'additif 3 au présent rapport et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2016.

61. Le GRPE a pris note des progrès du groupe de travail informel des EPPR ainsi que de la demande faite par le groupe de disposer d'une salle de réunion pendant une journée lors de sa session de juin 2016. Le GRPE a aussi rendu hommage aux contributions de MM. P. Āsman et T. Vercammen, parvenus au terme de leurs mandats respectifs en tant que Président et Secrétaire du groupe de travail informel EPPR. Le GRPE a souhaité la bienvenue à M. A. Perujo, M<sup>me</sup> D. Leveratto et M. H. Makhija, respectivement nouveaux Président et Secrétaires du groupe informel.

## **B. Règlements n<sup>os</sup> 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs)**

62. Le GRPE n'a reçu aucune nouvelle proposition d'amendements aux RTM n<sup>os</sup> 40 et 47.

## **C. Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé des mesures des émissions des motocycles (WMTC))**

63. Le GRPE n'a reçu aucune nouvelle proposition d'amendements au RTM n<sup>o</sup> 2.

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

*Document :* Document informel GRPE-72-23.

64. Le Président du groupe de travail informel des véhicules électriques et de l'environnement (EVE) a présenté un rapport de situation (GRPE-72-23) sur les activités du groupe en matière de collecte de données et de renseignements. Il a informé le GRPE des résultats escomptés dans chaque domaine correspondant à la partie A du mandat : i) rapport sur le calcul de la consommation d'énergie due aux activités menées par la Chine ; ii) rapport sur le vieillissement des batteries et leur durabilité, sous la conduite du Canada et des États-Unis d'Amérique, dont il est probable qu'il soit recommandé aux fins de l'élaboration d'une nouvelle annexe au RTM n<sup>o</sup> 15 sur la WLTP ; et iii) recommandations concernant l'élaboration d'une nouvelle annexe au RTM n<sup>o</sup> 15 sur le calcul de la puissance des véhicules électriques, sous la conduite de l'Allemagne et de la République de Corée. Il a souligné l'accord auquel sont parvenus les groupes de travail informels WLTP et EVE, afin d'assurer une coordination des travaux sans aucun double emploi dans le domaine de la durabilité des batteries. Il a informé le GRPE que le groupe de travail informel WLTP jouerait le rôle de chef de file dans la détermination des prescriptions à appliquer pour le remplacement des batteries et d'autres éléments en fin de vie, alors que le groupe informel EVE se concentrerait sur les techniques de détermination du vieillissement.

65. Le Président du GRPE a suggéré d'élaborer de nouveaux RTM plutôt que des annexes au RTM n<sup>o</sup> 15. Il a suggéré que le groupe EVE échange des informations avec le groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (EVS), qui relève du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), en vue d'harmoniser les méthodes de détermination du vieillissement des batteries à des fins de sécurité et de préservation de l'environnement, le cas échéant. L'expert du Japon s'est porté volontaire pour faire rapport sur ce point au groupe informel EVS.

66. Le GRPE a relevé que le groupe de travail informel EVE prévoyait de soumettre un document concernant les résultats de la partie A, consacrée à la collecte de données et de renseignements, pour alimenter les débats concernant la marche à suivre à la prochaine

session du GRPE, en juin 2016. Il a pris note des progrès du groupe informel ainsi que de sa demande de disposer d'une salle de réunion pendant une demi-journée lors de sa session de juin 2016.

## **XII. Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) (point 11 de l'ordre du jour)**

67. Le secrétariat a informé le GRPE de l'adoption par le WP.29 et l'AC.3 de la Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2), à leurs sessions de novembre 2015. Le GRPE a noté que l'Allemagne et l'OICA entendaient proposer des amendements à cette résolution et a donc prié le secrétariat de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

## **XIII. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 12 de l'ordre du jour)**

68. Le secrétariat a informé le GRPE de la prorogation jusqu'en juin 2017 du mandat du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA).

## **XIV. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document :* Document informel GRPE-72-21.

69. Le Président du groupe de travail informel de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules a fait rapport sur les activités en cours dans le domaine de la collecte d'informations et de l'examen des normes existantes en vue de l'élaboration de recommandations tendant à harmoniser les procédures d'essai concernant les émissions libérées dans l'air intérieur par les matériaux utilisés (GRPE-72-21). Il a décrit certains des points sur lesquels le groupe pourrait trouver un accord, tels que les modes de mesure aux fins des essais (ambiant, stationnement et conduite) et les matières dont les concentrations devaient être mesurées (par exemple les composés organiques volatiles). Il a également énuméré plusieurs questions en suspens concernant les paramètres des procédures d'essai.

70. Le GRPE a pris note des progrès du groupe informel de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules ainsi que de sa demande de disposer d'une salle de réunion pendant une demi-journée lors de sa session de juin 2016.

## **XV. Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) : Règle n° 1 (Protection de l'environnement) (point 14 de l'ordre du jour)**

71. Le GRPE n'a reçu aucune nouvelle proposition d'amendements à la règle n° 1.

72. Le Président du GRPE a rappelé l'existence du groupe de travail informel des contrôles techniques périodiques, qui relève du WP.29 et a pour mission d'aligner les règles n<sup>os</sup> 1 et 2 avec la législation de l'Union européenne. Il a indiqué que ces activités étaient en cours, sous les auspices du WP.29, mais qu'il serait possible de solliciter, à l'avenir, l'avis des différents groupes de travail. Le GRPE a prié le secrétariat de supprimer, pour le moment, ce point de l'ordre du jour.

## **XVI. Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions (point 15 de l'ordre du jour)**

73. L'experte de l'Inde a présenté oralement les faits survenus récemment dans son pays sur le plan réglementaire dans le domaine de l'efficacité énergétique des carburants pour poids lourds. Elle a informé le GRPE qu'il était possible que l'Inde passe directement du niveau IV au niveau VI des normes relatives aux émissions et a suggéré de donner de plus amples détails à ce sujet lors de la prochaine session du GRPE.

## **XVII. Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour)**

74. Le GRPE n'a reçu aucun renseignement nouveau à traiter au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XVIII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session**

### **A. Prochaine session du GRPE**

75. La prochaine session du GRPE, y compris les réunions des groupes de travail informels, doit se tenir au Palais des Nations, à Genève, du lundi 6 juin 2016, à 9 heures 30, au vendredi 10 juin 2016, à 17 heures 30, sous réserve de la confirmation du secrétariat (voir GRPE-73-01, à venir). L'interprétation sera assurée du 7 juin 2016, à 14 heures 30, au 10 juin 2016, à 12 heures 30. Certains délégués se sont déclarés préoccupés par le choix de la salle V pour la tenue de la prochaine session du GRPE, au vu du calendrier des réunions, disponible sur le site Web de l'Office des Nations Unies à Genève (UNOG). Le GRPE a prié le secrétariat de chercher une autre salle adaptée au nombre de participants attendus à sa prochaine session.

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

76. Le GRPE est convenu que sa prochaine session suivrait l'ordre du jour provisoire suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Rapport sur la dernière session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).
3. Véhicules légers :
  - a) Règlements n<sup>os</sup> 68 (Mesure de la vitesse maximale, y compris des véhicules électriques purs), 83 (Émissions des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>), 101 (Émissions de CO<sub>2</sub>/consommation de carburant) et 103 (Dispositifs antipollution de remplacement) ;
  - b) Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 15 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP).



4. Véhicules utilitaires lourds :
  - a) Règlements n<sup>os</sup> 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) Règlements techniques mondiaux n<sup>os</sup> 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<sup>os</sup> 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<sup>os</sup> 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers) ;
  - b) Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 11 (Engins mobiles non routiers).
7. Programme de mesure des particules (PMP).
8. Véhicules fonctionnant au gaz.
9. Motocycles et cyclomoteurs :
  - a) Règlements n<sup>os</sup> 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs) ;
  - b) Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion (EPPR) des véhicules de la catégorie L ;
  - c) Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé des mesures des émissions des motocycles (WMTC)).
10. Véhicules électriques et environnement.
11. Résolution mutuelle n<sup>o</sup> 2 (R.M.2).
12. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA).
13. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules.
14. Échange de renseignements sur les prescriptions concernant les émissions.
15. Élection du Bureau.
16. Questions diverses.

### C. Réunions informelles prévues parallèlement à la prochaine session du GRPE

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

<i>Date</i>	<i>Groupe</i>	<i>Sigle</i>	<i>Horaire</i>
Lundi 6 juin 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
Mardi 7 juin 2016	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers	WLTP	9 h 30-12 h 30 14 h 30-17 h 30
Mercredi 8 juin 2016	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules	VIAQ	9 h 30-12 h 30
	Véhicules fonctionnant au gaz	GFV	14 h 30-17 h 30
	Véhicules électriques et environnement	EVE	14 h 30-17 h 30

78. Les ordres du jour de ces réunions seront établis par les secrétariats des groupes respectifs et distribués aux groupes avant les réunions.

## Annexe I

## Liste des documents informels distribués sans cote officielle

<i>GRPE-72-</i>	<i>Auteur</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
1	Secrétariat	Réunions informelles tenues à l'occasion de la session du GRPE (proprement dite) : programme et salles	A
2-Rev.1	WLTP	Rapport technique concernant l'élaboration du RTM n° 15 sur la WLTP, y compris la phase 1b	B
3	Italie	Proposition d'amendements aux séries 06 et 07 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> )	A
4	OICA	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 concernant le Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL))	B
5	OICA	Document ECE/TRANS/WP.29/2016/28 concernant les amendements à la série 07 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> )	A
6	EPPR	Rapport technique sur l'élaboration d'un nouveau RTM sur la procédure de mesure des émissions de gaz de carter et des émissions par évaporation des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne	B
7	Secrétariat	Informations générales	A
8	Secrétariat	Faits marquants des dernières sessions du WP.29 (juin et novembre 2015)	A
9-Rev.2	WLTP	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 concernant la phase 1b de la WLTP	A
10-Rev.2	WLTP	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 concernant la phase 1b de la WLTP (version récapitulative)	B
11	OICA	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 concernant le Règlement n° 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GNC et GPL))	B
12	GFV	Projet de proposition de nouveau Règlement concernant l'homologation des systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation, conçus pour les moteurs diesel des véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires lourds à moteur diesel	A
13	EPPR	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 concernant un nouveau Règlement technique mondial sur la procédure de mesure des émissions de gaz de carter et des émissions par évaporation des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur à combustion interne	B
14	Commission européenne	Proposition d'amendements à la série 06 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> )	C

<i>GRPE-72-</i>	<i>Auteur</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
15	Commission européenne	Proposition d'amendements à la série 07 d'amendements au Règlement n° 83 (Émissions des véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> )	C
16	EPPR	Rapport de situation	A
17-Rev.1	Secrétariat	Ordre du jour provisoire actualisé (comprenant tous les documents informels)	A
18	Commission européenne	Transposition de la WLTP dans la réglementation de l'Union européenne et les Règlements de la CEE	A
19	WLTP	Rapport de situation	A
20	WLTP	Points et programme de travail de la phase 2 de la WLTP	A
21	VIAQ	Rapport de situation	A
22	PMP	Rapport de situation	A
23	EVE	Rapport de situation	A
24	GFV	Rapport de situation	A

*Notes :*

- A Document dont l'examen par le GRPE 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.

## Annexe II

### Réunions informelles tenues parallèlement à la session du GRPE

<i>Date</i>	<i>Horaire</i>	<i>Groupe</i>	<i>Sigle</i>
11 janvier 2016	9 h 30-12 h 30	Véhicules électriques et environnement	EVE
	14 h 30-17 h 30	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers	WLTP
12 janvier 2016	9 h 30-12 h 30	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers	WLTP
	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	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers	WLTP
	14 h 30- 17 h 30	Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L	EPPR
13 janvier 2016	9 h 30-12 h 30	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

## Annexe III

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

<i>Nom (sigle) (type d'entité)</i>	<i>Président ou Coprésidents</i>	<i>Secrétaires</i>	<i>Terme du mandat</i>
Prescriptions concernant les performances environnementales et la propulsion des véhicules de la catégorie L (EPPR) (groupe)	Adolfo Perujo, Adolfo.PERUJO@ec.europa.eu	Daniela Leveratto, d.leveratto@immamotorcycles.org  Hardik Makhija, hardik@siam.in	déc. 2020
Véhicules électriques et environnement (EVE) (groupe)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov  Chen Chunmei (Vice-Président), chencm@miit.gov.cn  Kazuyuki Narusawa (Vice-Président), narusawa@ntsel.go.jp	Andrew Giallonardo, Andrew.Giallonardo@ec.gc.ca	nov. 2018
Véhicules fonctionnant au gaz (GFV) (groupe)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org  Salvatore Piccolo, s.piccolo@federchimica.it	juin 2016
Véhicules lourds à 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)	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)	Jong Soon Lim jongsoon@ts2020.kr  Yunshan GE (Vice-Président), geyunshan@163.com	Andreas Wehrmeier, andreas.wehrmeier@bmw.de	nov. 2017
Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) – phase 1b (groupe)	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

---

<i>Nom (sigle) (type d'entité)</i>	<i>Président ou Coprésidents</i>	<i>Secrétaires</i>	<i>Terme du mandat</i>
Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) – phase 2 (groupe)	Stephan Redmann (à confirmer), stephan.redmann@bmvbs.bund.de  Daisuke Kawano (Vice-Président), kawano@ntsel.go.jp	Noriyuki Ichikawa (Secrétaire technique adjoint), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp  Markus Bergmann (Secrétaire technique adjoint), markus.bergmann@audi.de	déc. 2019

---

## Annexe IV

## Amendements au Règlement n° 49 concernant la surveillance des défauts de fonctionnement de l'injection de carburant

Adoptés sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 et GRPE-72-11 (voir par. 44)

Annexe 9A, paragraphe 2.3.1, modifier comme suit :

« 2.3.1 Injecteurs défaillants

**En lieu et place du dispositif de contrôle spécifié à la ligne d) du tableau du point 7 de l'appendice 3 de l'annexe 9B du présent Règlement, le fabricant peut choisir de respecter les dispositions des paragraphes 2.3.1.1 à 2.3.1.2.1 de la présente annexe. ».**

Annexe 9B, appendice 3, point 7, modifier comme suit :

« Surveillance du système d'alimentation en carburant

Le système OBD doit surveiller, sur les moteurs équipés, les caractéristiques ci-dessous du système d'alimentation en carburant pour contrôler le bon fonctionnement :

	<i>Gazole</i>	<i>Gaz</i>
a) Pression d'alimentation : capacité du système d'alimentation en carburant à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée – surveillance de l'efficacité ;	X	
b) Pression d'alimentation : capacité du système à atteindre la pression prescrite dans un circuit à boucle fermée au cas où le système est conçu de telle sorte que la pression puisse être commandée indépendamment d'autres paramètres – surveillance de l'efficacité ;	X	
c) Point d'injection : capacité du système d'alimentation en carburant à respecter le point d'injection prévu pendant au moins un cycle d'injection lorsque le moteur est équipé des sondes appropriées – surveillance de l'efficacité ;	X	
d) <b>Quantité de carburant injectée : capacité du système à injecter la quantité de carburant prescrite en détectant les erreurs de dosage pendant au moins un cycle d'injection (par exemple, avant, pendant ou après l'injection) lorsque le moteur est équipé des sondes appropriées – surveillance des seuils d'émission ;</b>	X	
e) Rapport air-carburant : capacité du système d'injection à maintenir le rapport air-carburant souhaité (compte tenu entre autres, mais non exclusivement, des capacités d'auto-adaptation) – surveillance de l'efficacité.		X

.».



## Annexe V

### **Amendements au Règlement n° 49 concernant les prescriptions en matière de documentation en ce qui concerne les émissions hors cycle**

**Adoptés sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 et GRPE-72-04 (voir par. 46)**

*Annexe 10, paragraphe 11, modifier comme suit :*

« 11. Documentation

L'autorité d'homologation de type ~~peut décider de~~ **doit** demander au constructeur de fournir un dossier d'information. Celui-ci devrait comporter une description tant des éléments de conception et des stratégies de réduction des émissions du système moteur que des moyens à l'aide desquels celui-ci contrôle, directement ou indirectement, ses variables de sortie.

Ces informations ~~peuvent~~ **doivent** comprendre une description complète de la stratégie de réduction des émissions. Elles ~~peuvent~~ **doivent** aussi comprendre des données sur le fonctionnement de toutes les stratégies de base et auxiliaires, ainsi qu'une description des paramètres qui sont modifiés par une quelconque stratégie de base, les limites qui s'appliquent à la stratégie en question et une indication quant aux stratégies de base et auxiliaires susceptibles d'être mises en œuvre dans les conditions des procédures d'essai faisant l'objet de la présente annexe.

**Ces informations doivent figurer dans le "dossier d'information détaillé" conformément aux prescriptions relatives à la documentation, énoncées au paragraphe 5.1.4. ».**

## Annexe VI

## Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2

## Adoptés sur la base du document GRPE-72-13 (voir par. 60)

Dans ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2,

Section I (Argumentation et justification techniques),

Paragraphe 8, modifier comme suit :

- « 8. À la soixante-douzième session du GRPE, en janvier 2016, une proposition officielle de nouveau Règlement technique mondial de l'ONU ~~sera a été~~ présentée pour adoption, **après quoi elle a été soumise au WP.29 à sa session de juin 2016 pour adoption** par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). ».

Paragraphe 19, modifier comme suit :

- « 19. (...) Il a finalement décidé de mentionner les véhicules de la "catégorie 3" à la section 2 du RTM, de renvoyer à la Résolution spéciale n° 1 dans une note de bas de page et de fournir l'explication suivante au sujet de la classification des véhicules à trois roues :

"S'agissant des véhicules à trois roues de la catégorie 3-4 ou 3-5, les Parties contractantes conviennent que les critères ci-après au moins doivent être pris en considération aux fins de la classification :

- a) Véhicules à moteur comportant deux roues dans l'axe longitudinal et un side-car, ou
- b) Véhicules à moteur comportant un siège de type selle, une commande de direction de type guidon et trois roues, sur lesquels la partie correspondant au siège du conducteur est ouverte, ~~ou~~.
- e) ~~Véhicules à moteur conformes aux critères suivants :~~
  - i) ~~Le véhicule a trois roues ; et~~
  - ii) ~~Les roues sont disposées symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule ; et~~
  - iii) ~~La distance entre les lignes passant par le centre des parties en contact avec le sol des roues les plus excentrées sur le même axe est inférieure à 460 mm ; et~~
  - iv) ~~Le véhicule est conçu pour virer avec une partie ou l'ensemble des roues et la carrosserie inclinés."~~

Ajouter le nouveau paragraphe 25, libellé comme suit :

- « 25. En ce qui concerne la définition de familles de groupes motopropulseurs dans le cadre des essais de perméation du réservoir à carburant et du système d'alimentation, on suppose qu'en principe les critères applicables pour la classe B sont analogues à ceux qui concernent les essais SHED de la classe C, bien que la procédure d'essai par évaporation de la classe B permette uniquement d'évaluer une partie des

émissions par évaporation issues du véhicule et, donc, seulement une partie des sources possibles de libération, sans combustion, d'hydrocarbures dans l'atmosphère. Le réservoir à carburant et le système d'alimentation comprennent l'ensemble des éléments qui servent à stocker le carburant et à acheminer celui-ci jusqu'à l'endroit où il se mélange à l'air pour être admis dans la chambre de combustion. Tous les éléments du réservoir et du système d'alimentation ne sont pas nécessairement pris en compte dans le cadre de l'évaluation des émissions par évaporation au titre de l'essai de perméation de la classe B. Dans les cas où ce système comprend, par conception, un dispositif de stockage et de contrôle des vapeurs d'essence, les critères de classification énumérés aux paragraphes 2.1.1 à 2.1.3 sont applicables. Toutefois, si le véhicule n'est pas équipé des systèmes/éléments mentionnés dans le tableau A6/1 de la section II, il n'est pas nécessaire de prendre en compte de tels critères pour procéder à la définition de la famille de groupes motopropulseurs, pour le véhicule considéré. ».

*Les paragraphes 25 à 31 deviennent les paragraphes 26 à 32.*

*Paragraphe 32, modifier comme suit :*

« 32. Lorsque le texte du présent RTM a été établi, on ne disposait pas de données permettant d'évaluer dans son ensemble l'intérêt économique des procédures d'essai visées. D'un marché à un autre dans le monde, le rapport coûts-avantages peut sensiblement varier selon la situation économique nationale ou régionale. Bien qu'aucun calcul ne soit présenté ci-après sur la question, le groupe de travail estime qu'il existe des avantages évidents et importants à mettre en rapport avec une faible augmentation des coûts prévue.} ».

*Section II (Texte du Règlement technique mondial),*

*Paragraphe 2, modifier comme suit :*

## « 2.            **Domaine d'application**

Véhicules à deux ou trois roues de la catégorie 3<sup>1</sup> équipés d'un ~~moteur à allumage commandé~~ **groupe motopropulseur**, conformément au tableau 1 :

<sup>1</sup> Voir ECE/TRANS/WP.29/1045, tel que modifié par les documents Amend.1 et 2.

Tableau 1  
**Domaine d'application selon le groupe de propulsion et le type de carburant**

Groupe de propulsion et type de carburant				Essai de type III	Essais de type IV
Véhicule à moteur à allumage commandé	Véhicule monocarburant*	Essence		Oui	Oui*
		GPL		Oui	Non
		Gaz naturel/biométhane		Oui	Non
		Hydrogène		Oui	Non
	Véhicule bicarburant	Essence	GPL	Oui	Oui (essence uniquement)*
		Essence	Gaz naturel/biométhane	Oui	Oui (essence uniquement)*
		Essence	Hydrogène	Oui	Oui (essence uniquement)*
	Véhicule polycarburant	Essence	Éthanol (E85)	Oui	Oui (essence uniquement)*
Gaz naturel/biométhane		Mélange hydrogène-gaz naturel comprimé	Oui	Non	
Véhicule à moteur à allumage par compression	Véhicule polycarburant	Gazole	Biogazole	Oui	Non
	Véhicule monocarburant	Gazole		Oui	Non
Véhicule électrique pur ou véhicule à air comprimé				Non	Non
Véhicule à hydrogène à pile à combustible				Non	Non

\* Les essais de type IV ne sont pas applicables aux véhicules visés dans le présent RTM qui sont conçus principalement pour fonctionner en permanence au GPL, au gaz naturel/biométhane ou à l'hydrogène et qui ont un circuit d'alimentation en essence et un réservoir d'essence d'une capacité ne dépassant pas deux litres pour les ~~véhicules~~ **motocycles** à deux ou trois roues de la catégorie 3 **ou les motocycles avec side-car**, ou ne dépassant pas trois litres pour les véhicules de la catégorie 3-2 ou 3-5 **à trois roues**, utilisés en cas d'urgence ou pour le démarrage uniquement. ».

Paragraphes 3.4 et 3.5, modifier comme suit :

« 3.4 “Pertes par respiration du ~~système de stockage du~~ **réservoir à carburant**” : émissions d'hydrocarbures résultant de variations de température dans le ~~système de stockage du~~ **réservoir à carburant** ;

3.5 “~~Réservoir à carburant~~” : dispositif de stockage d'énergie contenant un carburant ~~[liquide]~~ ; ».

Paragraphe 3.7, modifier comme suit :

« 3.7 “~~Non exposés~~” : pour un réservoir à carburant ~~et un système d'alimentation en carburant : dispositif de stockage et système d'alimentation~~ **réservoir**, hormis le bouchon du réservoir, qui ~~ne sont n'est~~ pas exposés directement au rayonnement solaire ; ».

Paragraphe 7.1.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 7.2.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 7.2.3.2, modification sans objet en français

Tableau 3, modification sans objet en français.

Paragraphe 7.2.5, modifier comme suit :

« 7.2.5 Carburant d'essai

Un carburant d'essai approprié, comme indiqué à l'~~annexe 2~~ **au tableau 6-1** du RTM n° 2 (~~type E0, essence~~) et à l'annexe 8 du présent RTM (~~types E5 et E10, essence~~), doit être employé, conformément à la prescription de la Partie contractante. ».

Annexe 2,

Figure A2/1 (titre), modification sans objet en français.

Paragraphe 3, modification sans objet en français.

Paragraphe 4, modification sans objet en français.

Paragraphe 5, modification sans objet en français.

Annexe 3,

Figure A3/1 (titre), modifier comme suit :

« Figure A3/1

~~Essai de perméation du réservoir à carburant — essai normal et essai accéléré~~  
**Diagramme – Procédure d'essai SHED (Sealed Housing for Evaporation Determination)** »

Paragraphe 4.2.2, modifier comme suit :

« 4.2.2 **Avant l'arrêt du moteur**, Le véhicule est placé sur un banc dynamométrique et soumis une fois au cycle d'essai {de type I} applicable, ~~à la suite de quoi on arrête son moteur~~ : ».

Paragraphes 4.2.2.2 et 4.2.2.2.1, modifier comme suit :

«~~4.2.2.2~~ Pour les véhicules à trois roues visés dans le présent RTM, la Partie contractante peut remplacer le cycle d'essai du 4.2.2.1 par l'essai de type I applicable prévu dans sa réglementation nationale, dans les conditions suivantes :

{4.2.2.2.1} ~~L'huile~~ **On veille tout d'abord à ce que le** moteur ~~doit avoir atteint~~ **atteigne** sa température de fonctionnement et il doit s'être écoulé 780 s au ~~total~~ **minimum** depuis le début de l'essai de type I ~~ou~~. **S'il s'est écoulé moins de 780 s au total, l'essai se poursuit jusqu'à ce que ce délai soit atteint.** ».

Paragraphe 4.2.2.2.2, supprimer.

Le paragraphe 4.2.2.2.3 devient le paragraphe 4.2.2.2.2 et est modifié comme suit :

« {4.2.2.2.2} À titre dérogatoire, un motorcycle à deux roues de base équipé d'un side-car peut être homologué en fonction des résultats de l'essai de mesure des émissions par évaporation, de type IV. ».

Annexe 6,

Tableau A6/1, modifier comme suit :

« Tableau A6/1

**Critères de classification pour les familles de groupes motopropulseurs dans le cadre des essais de type IV**

N° d'ordre	Critères de classification	Essai de type IV
1.	Véhicule	
1.1	Catégorie <i>Note</i> : Il est admis que les motocycles à deux roues et les motocycles à deux roues avec side-car font partie de la même famille ;	X
1.2	Sous-catégorie s'il y a lieu et selon la classification appliquée par la Partie contractante <i>Note</i> : La sous-catégorie pourra être applicable dès lors que la Résolution spéciale n° 1 comprendra des sous-catégories.	X
2.	Systeme <sup>1</sup>	
	<del>[Note :] Applicabilité de la classe d'essai A, B ou C pour les émissions par évaporation, selon les dispositions du paragraphe 7.2.4.4 de la section II ;</del>	<del>X</del>
2.1	Groupe motopropulseur (non) équipé d'un système de réduction des émissions par évaporation	X
2.1.1	Type de système de réduction des émissions par évaporation ;	X
2.1.2	Principe de fonctionnement du système de réduction des émissions par évaporation (système actif ou passif, mécanique ou électronique) ;	X
2.1.3	Le principe de base pour le dosage du mélange air/carburant est le même (carburateur/injection monopoint/injection multipoints/réglage "Speed Density" avec capteur MAP/débitmètre MAF, par exemple) ;	X
2.1.4	Les matériaux du réservoir à carburant sont les mêmes ; <i>Note</i> : Pour les réservoirs métalliques, il est admis que les matériaux sont les mêmes.	X
2.1.5	Les flexibles d'alimentation en carburant sont identiques et la superficie est inférieure ;	X
2.1.6	La capacité de stockage de carburant déclarée par le constructeur se situe entre +10 et -50 % du volume nominal du réservoir à carburant ;	X
2.1.7	Si, en ce qui concerne la capacité de stockage de carburant, l'autorité d'homologation estime que le véhicule parent ne représente pas totalement la famille, il est possible de choisir un autre véhicule ou un véhicule supplémentaire ;	X
2.1.8	La valeur de réglage de la pression pour la soupape de sécurité du système de stockage de carburant est identique ou supérieure ;	X

N° d'ordre	Critères de classification	Essai de type IV
2.1.9	Le volume de la cartouche <sup>42</sup> de carbone est le même ou est supérieur ;	X
2.1.10	La méthode de purge des vapeurs stockées est la même (en ce qui concerne par exemple le débit d'air ou le volume purgé au cours du cycle de conduite) ;	X
2.1.11	La méthode employée pour assurer l'étanchéité et la ventilation du système de dosage de carburant est identique.	X

<sup>1</sup> **Applicabilité de la classe d'essai A, B ou C pour les émissions par évaporation, selon les dispositions du paragraphe 7.2.4.4 de la section II.**

<sup>42</sup> Ou la cartouche contenant un matériau absorbant les hydrocarbures ou tout autre matériau équivalent. ».

*Paragraphe 3.1 et 3.2, modifier comme suit :*

« 3.1 Dans le cas de la classe {B et de la classe }C pour les émissions par évaporation, les détails figurent dans le tableau A6/1.

3.2 Dans le cas de la classe A, ils figurent aux numéros 2.1, 2.1.4 et 2.1.6 du tableau A6/1. ».

*Annexe 7,*

*Paragraphe 2, point 2.2.8, modification sans objet en français.*

*Paragraphe 2, points 2.2.21 et 2.2.21.1, modification sans objet en français.*