



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Quatre-vingt-cinquième session

Genève, 11-14 janvier 2022

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2–5	4
III. Compte rendu 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).....	7–27	5
A. Règlements ONU n ^{os} 68 (Mesure de la vitesse maximale des véhicules à moteur, y compris les véhicules électriques purs), 83 (Émissions polluantes des véhicules des catégories M ₁ et N ₁), 101 (Émissions de CO ₂ /consommation de carburant), 103 (Dispositifs antipollution de remplacement) et [154] (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)).....	7–23	5
B. Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les émissions des voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)) et 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP)).....	24–25	7
C. Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite	26–27	8
V. Véhicules utilitaires lourds (point 4 de l'ordre du jour)	28–33	8
A. Règlements ONU n ^{os} 49 (Émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC)) et 132 (Dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM))	28–31	8



B.	Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 4 (Procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules utilitaires lourds (WHDC)), 5 (Prescriptions mondiales harmonisées applicables aux systèmes d'autodiagnostic pour véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD)) et 10 (Émissions hors cycle (OCE)).....	32	9
C.	Prescriptions mondiales relatives à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds	33	9
VI.	Règlements ONU n ^{os} 24 (Émissions de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel)), 85 (Mesure de la puissance nette), 115 (Systèmes d'adaptation au GPL et au GNC), 133 (Aptitude au recyclage des véhicules automobiles) et 143 (Systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation) (point 5 de l'ordre du jour).....	34–40	9
VII.	Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers (point 6 de l'ordre du jour).....	41–42	10
A.	Règlements ONU n ^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers)	41	10
B.	Règlement technique mondial ONU n ^o 11 (Engins mobiles non routiers)	42	10
VIII.	Programme de mesure des particules (PMP) (point 7 de l'ordre du jour).....	43–47	10
IX.	Motocycles et cyclomoteurs (point 8 de l'ordre du jour).....	48–53	11
A.	Règlements ONU n ^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs).....	48	11
B.	Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)), 17 (Émissions de gaz de carter et émissions par évaporation des véhicules de la catégorie L), 18 (Systèmes d'autodiagnostic (OBD) pour les véhicules de la catégorie L) et [XX] (Durabilité).....	49–52	11
C.	Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion pour les véhicules de la catégorie L.....	53	12
X.	Véhicules électriques et environnement (EVE) (point 9 de l'ordre du jour).....	54–59	12
A.	Règlements techniques mondiaux ONU n ^{os} 21 (Détermination de la puissance des véhicules électriques) et [XX] (Durabilité des batteries des véhicules) ...	54	12
B.	Autres activités du groupe de travail informel EVE	55–59	12
XI.	Résolution mutuelle n ^o 2 (R.M.2) (point 10 de l'ordre du jour).....	60	13
XII.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 11 de l'ordre du jour).....	61–63	13
XIII.	Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (point 12 de l'ordre du jour) ...	64–65	13
XIV.	Conformité pendant la durée de vie (point 13 de l'ordre du jour)	66–73	14
XV.	Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour).....	74–78	15
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	79–80	15
XVII.	Ordre du jour provisoire de la session suivante.....	81–84	16
A.	Session suivante du Groupe de travail	81	16
B.	Ordre du jour provisoire de la session suivante du Groupe de travail proprement dite.....	82	16
C.	Réunions informelles prévues en marge de la session suivante du Groupe de travail	83–84	17

Annexes

I.	Liste des documents informels (GRPE-85-) distribués avant et pendant la session.....	18
II.	Réunions informelles organisées en marge de la session du Groupe de travail	20
III.	Liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du GRPE	21
IV.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3 qui ont été adoptés sur la base du document informel GRPE-85-47, tel que modifié pendant la session (voir par. 0).....	22
V.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5 qui ont été adoptés sur la base du document informel GRPE-85-11, tel que modifié pendant la session (voir par. 0).....	30

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) a tenu sa quatre-vingt-cinquième session du 11 au 14 janvier 2022, sous la présidence d'André Rijnders (Pays-Bas) et la vice-présidence de Duncan Kay (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (document TRANS/WP.29/690 tel que modifié), ont participé à la session des experts représentant les pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, 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 participé à la session des experts des organisations non gouvernementales ci-après : American Automotive Policy Council (AAPC), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (NGV Global), Association pour la limitation des émissions par catalyseur (AECC), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), European Garage Equipment Association (EGEA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Liquid Gas Europe. Le représentant de la Clean Air Association avait été invité par le Président.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/1
Documents informels GRPE-85-05-Rev.3, GRPE-85-06-Rev.1
et GRPE-85-08

2. M. Rijnders, Président du Groupe de travail, a ouvert la réunion, qui se tenait sous forme hybride en raison de la persistance de la situation sanitaire, et a souhaité la bienvenue à tous les participants, qui assistaient à la réunion par visioconférence.

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire de sa quatre-vingt-cinquième session (document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/1), tel qu'actualisé et récapitulé dans le document informel GRPE-85-05-Rev.3, et l'ordre provisoire d'examen des divers points figurant dans le document informel GRPE-85-06-Rev.1.

4. La liste des documents informels distribués avant et pendant la session du Groupe de travail figure à l'annexe I. On trouvera à l'annexe II la liste des réunions informelles tenues à l'occasion de la session. On trouvera à l'annexe III la liste des groupes de travail informels, équipes spéciales et sous-groupes du Groupe de travail, ainsi que des informations sur leurs présidents et secrétaires et les dates de fin de leurs mandats.

5. Le secrétariat a présenté le document informel GRPE-85-08, dans lequel sont annoncés les détails de la session suivante du Groupe de travail. À la demande des représentants du Royaume-Uni, le Groupe de travail a accepté d'avancer d'un jour la session suivante. Après consultation des collègues pour échanger les réunions (en les remerciant de leur compréhension) et des services de conférence, le secrétariat a confirmé que la session suivante débiterait le lundi 30 mai 2022 à 14 heures et se terminerait le jeudi 2 juin 2022 à 12 h 30. Il a informé le Groupe de travail que le délai correspondant pour la soumission des documents officiels serait donc le lundi 7 mars 2022.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1161
Document informel GRPE-85-07

6. Le secrétariat a présenté le document informel GRPE-85-07 et a rendu compte des points présentant de l'intérêt pour le Groupe de travail qui avaient été examinés à la 185^e session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Il a invité les participants à se référer au document ECE/TRANS/WP.29/1161 pour de plus amples informations.

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

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

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/2022/41)
(ECE/TRANS/WP.29/2022/42)
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8
Documents informels GRPE-85-02, GRPE-85-09, GRPE-85-10, GRPE-85-12, GRPE-85-13, GRPE-85-14, GRPE-85-15, GRPE-85-16, GRPE-85-17, GRPE-85-18-Rev.2, GRPE-85-19-Rev.2, GRPE-85-20-Rev.2, GRPE-85-45, GRPE-85-46 et GRPE-85-48

7. Le représentant de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8, dans lesquels il est proposé d'intégrer les dispositions relatives aux véhicules à usage spécial dans les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 83 et à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Le représentant de l'Espagne a proposé (document informel GRPE-85-48), concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8, des précisions qu'il conviendrait d'inclure dans toute version révisée, et en a demandé concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2, demande appuyée par le représentant de la Suède.

8. Le représentant de l'Australie a demandé si des dispositions similaires devaient également être incluses dans le Règlement ONU n^o 154. Le représentant de la France a soutenu les propositions et a recommandé que l'on fasse preuve de prudence en matière d'exemption des dispositions relatives à la conformité de la production. Le représentant de l'Union européenne, soutenu par le représentant des Pays-Bas, a demandé un réexamen de la suppression de la clause d'extension et un délai supplémentaire pour examiner les propositions.

9. Le représentant de l'OICA a expliqué la raison d'être des propositions, qui visaient principalement à faciliter la procédure sur certains marchés où n'étaient enregistrés qu'un nombre très limité de véhicules répondant à la définition des véhicules à usage spécial, et où il serait très difficile de trouver des véhicules pour effectuer les essais de conformité de la production. Le représentant de l'OICA a également accepté que l'examen des propositions soit différé et a proposé d'améliorer les documents en vue de leur examen lors de futures sessions du Groupe de travail.

10. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-09 et GRPE-85-15, dans lesquels il est proposé de corriger la formule récursive de calcul des critères de réussite aux essais de conformité de la production dans les séries 05, 06 et 07

d'amendements au Règlement ONU n° 83 et les séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 154. Le représentant de l'UE a déclaré que la proposition n'avait pas d'incidence pour l'Union, qui appliquait une méthode différente pour les critères de réussite à ces essais. Le représentant de l'Inde a soutenu les propositions et a demandé si le RTM ONU n° 15 devait également être modifié de manière similaire. Le Groupe de travail a décidé de considérer le document informel GRPE-85-09 comme un document de travail lors de ses sessions à venir.

11. Le secrétariat a proposé d'adopter le document informel GRPE-85-15 et de l'inclure dans les versions révisées des documents ECE/TRANS/WP.29/2022/41 et ECE/TRANS/WP.29/2022/42 qui seraient examinées en mars 2022 par le Forum mondial et le Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1). Il a respectivement établi les documents informels GRPE-85-45 et GRPE-85-46 à cet effet. Le représentant du Japon a soutenu les propositions et a ajouté que son pays était disposé à faire preuve de souplesse quant au calendrier de leur mise en œuvre.

12. Le Groupe de travail a adopté les documents informels GRPE-85-45 et GRPE-85-46 sous les cotes officielles respectives ECE/TRANS/WP.29/2022/41/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/2022/42/Rev.1 et a demandé au secrétariat de les soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2022 en tant que projets respectifs de séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 154.

13. Le représentant de l'OICA a présenté le document informel GRPE-85-10, dans lequel il est proposé d'autoriser la spécification du matériel d'essai autorisé par le Règlement ONU n° 154 dans les séries 05, 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83. Les représentants de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas et de la Suède ont soutenu la proposition. Le Président a demandé au représentant de l'OICA d'établir un document de travail pour les sessions à venir du Groupe de travail.

14. Le représentant de l'OICA a présenté le document informel GRPE-85-12, portant sur la modification des cycles d'épuisement de la charge du véhicule pour le calcul de l'autonomie équivalente en mode électrique pur dans les séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 154. Le représentant du Japon a présenté le document informel GRPE-85-02 sur les conséquences potentielles de la mise en œuvre du document GRPE-85-12. Le représentant du Centre commun de recherche et de l'Allemagne a également demandé des éclaircissements sur la proposition de l'OICA.

15. Le représentant de l'OICA a convenu qu'un complément de travail était nécessaire pour mettre au point la proposition et a invité toutes les parties intéressées à participer à un débat distinct qui aurait lieu dans les semaines à venir. Les représentants de la France, du Japon, du Royaume-Uni et de la Suède se sont montrés intéressés à participer à cette activité.

16. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-13 et GRPE-85-14, tendant à modifier la série originale et la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 154 (ainsi que le RTM ONU n° 15) pour tenir compte des dernières corrections et précisions apportées aux séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 154. Le Président a demandé si de telles corrections concernant les anciennes versions des documents étaient nécessaires dans le cas du Règlement ONU n° 154. Le représentant de l'OICA a confirmé que certains pays pourraient être disposés à adopter l'ancienne version du Règlement ONU n° 154, comme le permettait la Révision 3 de l'Accord de 1958, de sorte que l'amélioration des anciennes versions pouvait encore être utile.

17. Le représentant de l'OICA a confirmé que les propositions seraient mises au point en tant que compléments pour les sessions à venir du Groupe de travail.

18. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-16 et GRPE-85-17, tendant à modifier la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101 afin de traiter des dispositions relatives à la vitesse de décharge des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur. Le représentant de la CE n'a exprimé aucune objection à la proposition.

19. Le représentant de l'Allemagne a demandé des informations sur les effets éventuels du changement proposé sur la consommation d'énergie ou l'autonomie. Le représentant de

l'OICA a précisé que la proposition ne concernait que le préconditionnement, et qu'aucune modification de la consommation d'énergie ou de l'autonomie n'était attendue. Il a également indiqué que des informations sur les raisons pour lesquelles ces dispositions avaient été initialement incluses dans le Règlement ONU n° 101 seraient recherchées et présentées en même temps qu'une proposition officielle lors des prochaines sessions du Groupe de travail.

20. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-18-Rev.1, GRPE-85-19-Rev.1 et GRPE-85-20-Rev.1, dans lesquels il est proposé de prendre en compte le nouveau critère de 7000 lux pour les feux de circulation diurne, tel que stipulé dans la série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 48, les séries 06 et 07 d'amendements au Règlement ONU n° 83, la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 101 et les séries originales, 01, 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 154.

21. Le représentant des Pays-Bas a demandé des précisions sur la possibilité de quantifier les différences d'émissions de CO₂ entre des feux arrière allumés ou éteints. Le représentant de la CE a demandé s'il existait des informations sur la validité du seuil de 7000 lux et sur la part de la conduite type en dessous et en dessus de ce seuil. Le représentant de l'OICA a déclaré qu'aucun chiffre concernant d'éventuelles différences d'émissions de CO₂ n'était disponible au moment de la réunion. Il a également précisé que la condition de 7000 lux correspondait à des conditions crépusculaires ou très nuageuses. Il a décidé de rassembler davantage de données pour les sessions à venir du Groupe de travail.

22. Le représentant de la CE a brièvement expliqué qu'il était envisagé d'inclure ce système de désactivation des feux arrière dans la liste des innovations écologiques de l'UE, et que des débats plus poussés étaient donc nécessaires avant de prendre position sur cette proposition avec le Groupe de travail.

23. Le Président a convenu avec le représentant de l'OICA qu'il était nécessaire d'établir une méthode cohérente pour tous les laboratoires effectuant les essais prescrits dans les Règlements ONU n°s 83, 101 et 154, et a insisté sur le fait qu'il fallait éviter de compter deux fois les avantages potentiels de la réduction des émissions. Il a invité le représentant de l'OICA à réviser les propositions en incluant les cas possibles entre crochets pour permettre au Groupe de travail de les examiner à sa session suivante, et à fournir davantage de détails sur les conséquences attendues des différences d'émissions lorsque les feux arrière étaient allumés ou éteints, ainsi que sur la part de la conduite dans les différentes conditions de luminosité (inférieure et supérieure à 7000 lux). Le Groupe de travail a approuvé la solution proposée par le Président.

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

Document(s) : Documents informels GRPE-85-21 et GRPE-85-22

24. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-21 et GRPE-85-22 tendant à modifier l'annexe 13 (Procédure d'essai à basse température) de l'amendement 6 au RTM ONU n° 15 en ce qui concernait les véhicules électriques purs. Le représentant des Pays-Bas a demandé quel était le calendrier pour la proposition tendant à actualiser le RTM ONU n° 15, et le représentant de la CE a ajouté que cette actualisation ne lui paraissait pas être pas une tâche prioritaire. Il a suggéré de rassembler tous les points à inclure dans un prochain amendement 7 au RTM ONU n° 15.

25. Le Groupe de travail a décidé de regrouper toutes les améliorations et modifications potentielles du RTM ONU n° 15 avant d'examiner un nouvel amendement à ce dernier à ses sessions à venir.

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

Document(s) : Document informel GRPE-85-44-Rev.1

26. La représentante de la CE, présidente du groupe de travail informel des émissions en conditions réelles de conduite, a présenté le document informel GRPE-85-44-Rev.1 en faisant brièvement le point sur les activités du groupe de travail informel, et a invité les nouvelles parties potentiellement intéressées à se mettre en rapport avec le secrétaire du groupe informel afin d'être associées aux communications futures.

27. Elle a indiqué que les activités relatives à la mise au point définitive du Règlement ONU sur la mesure des émissions en conditions réelles de conduite pourraient se terminer bientôt car une décision de justice était attendue dans les jours suivant la session du GRPE.

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3
Documents informels GRPE-85-28, GRPE-85-41 et GRPE-85-47

28. Le représentant du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3 tel que modifié par le document informel GRPE-85-47 et au cours de la session, comme indiqué à l'annexe IV. Les représentants de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, de la Suède et de la CE ont soutenu la proposition.

29. Le Groupe a adopté l'annexe IV et a demandé au secrétariat de la soumettre, en tant que projet de complément 1 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n^o 49, au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

30. Le représentant de l'OICA a présenté les documents GRPE-85-28 et GRPE-85-41, portant sur l'ajout de l'hydrogène (H₂) en tant que carburant pour les moteurs à combustion interne dans le Règlement ONU n^o 49. Le représentant de l'Allemagne a demandé des éclaircissements sur la manière dont les coefficients u_{gas} étaient calculés dans le cas de l'hydrogène. Le représentant de la CE a ajouté que cette activité, qui était menée en commun par l'OICA et la CE, visait également à saisir les avantages potentiels de la décarbonisation pour les inclure dans l'outil européen VECTO. Le représentant de la CE appartenant au Centre commun de recherche a ajouté que le processus de validation avec les équipementiers était en cours et qu'une collaboration étroite avec ces derniers était nécessaire car la technologie n'était pas encore disponible sur le marché. Il a ajouté que les résultats définitifs étaient attendus pour la fin de l'année 2022. Le représentant des Pays-Bas a appuyé l'intention de la proposition et a demandé qu'y soient incluses quelques corrections d'ordre rédactionnel (visant par exemple à distinguer l'H₂ gazeux de l'hydrogène liquéfié dans certains cas).

31. Le représentant de l'OICA a convenu que le texte était toujours en chantier et a informé le Groupe de travail qu'une actualisation lui serait fournie à sa session suivante si une proposition définitive n'était pas établie à temps pour être adoptée à la présente session.

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

32. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

33. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5
Documents informels GRPE-85-11, GRPE-85-23, GRPE-85-24
et GRPE-85-25

34. Le représentant de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4, tendant à aligner le Règlement ONU n^o 24 sur le Règlement ONU n^o 85 et sur la norme ISO 1585:2020. Les représentants de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni et de la Suède ont appuyé cette proposition.

35. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2022 en tant que projet de complément 8 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n^o 24 (Émissions de polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel)).

36. Le représentant de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5 et GRPE-85-11 tendant à mettre le Règlement ONU n^o 85 en conformité avec la norme ISO 1585:2020. Le représentant du Royaume-Uni a proposé un libellé différent afin de préciser les dispositions proposées, tel qu'amendé au cours de la session et reproduit à l'annexe V.

37. Le Groupe de travail a adopté l'annexe V et a demandé au secrétariat de la soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2022 en tant que projet de complément 11 au Règlement ONU n^o 85 (Mesure de la puissance nette).

38. Le représentant de l'OICA a présenté les documents informels GRPE-85-23 et GRPE-85-24, dans lesquels il est proposé d'élargir les spécifications du carburant d'essai aux dispositions locales dans les Règlements ONU n^{os} 24 et 85. Le représentant du Royaume-Uni a suggéré que le libellé de l'amendement proposé pourrait être précisé. Le Groupe de travail a décidé d'examiner une proposition révisée à sa session suivante.

39. Le représentant de l'OICA a présenté le document informel GRPE-85-25, dans lequel il est proposé d'ajouter le carburant hydrogène et les spécifications associées dans le Règlement ONU n° 85. Le représentant de l'AAPC souhaitait obtenir plus d'informations sur le moment où les spécifications du carburant commercialisé seraient déterminées, que ce soit lors de l'homologation ou au moment de l'essai. Le représentant de l'OICA a précisé que les spécifications du carburant seraient déterminées au moment de l'essai.

40. Le représentant de la CE a demandé s'il devait s'agir d'hydrogène de catégorie I ou II tel que spécifié dans le document informel GRPE-85-28 ; en outre, il a informé le Groupe de travail que la norme ISO 14687 n'était pas mentionnée dans le Règlement ONU n° 154, qui traitait déjà de l'hydrogène. Le Président a proposé de reprendre le débat sur ce point à la session suivante du Groupe de travail. Le Groupe a accepté cette proposition.

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

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

41. Le Président a demandé l'avis des parties prenantes concernées par les engins mobiles non routiers sur la question de l'inclusion de l'hydrogène en tant que carburant dans le Règlement ONU n° 96, comme l'avait proposé le représentant de l'OICA pour les Règlements ONU n°s 49 et 85 au début de la session (par. 30 et 39). Le représentant d'EUROMOT a informé le Groupe de travail qu'un groupe de rédaction travaillait sur cette question pour la législation européenne et que des projets de propositions tendant à inclure l'hydrogène dans les Règlements ONU n°s 96 et 120 devraient être prêts pour la session suivante du Groupe de travail, en juin 2022.

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

42. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/17
Documents informels GRPE-85-04-Rev.1 et GRPE-85-37-Rev.1

43. En sa qualité de président du groupe de travail informel du Programme de mesure des particules (groupe PMP), le représentant de la CE a présenté le document informel GRPE-85-37-Rev.1, dans lequel il est fait le point sur les activités du groupe. Il a commencé par les sujets liés à la mesure des particules et a expliqué que le document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/17, tel que modifié par le document informel GRPE-85-04-Rev.1, reproduit dans l'additif 1, était prêt à être examiné par le Groupe de travail.

44. Le représentant de l'Allemagne a demandé un complément d'information sur la procédure d'essai figurant dans le projet de résolution. Le président du groupe PMP a précisé que le projet de proposition de nouvelle résolution d'ensemble permettait de mesurer le nombre de particules de diamètre de mobilité électrique supérieur à 10 nm (SPN10) au lieu de 23 nm (SPN23) pour les véhicules utilitaires lourds, conformément à la procédure adoptée pour les véhicules utilitaires légers (tel qu'indiqué dans l'amendement 6 au RTM ONU n° 15).

45. Le Président a demandé quel serait le délai pour intégrer le contenu de la Résolution dans un Règlement ONU ou un RTM ONU. Le président du groupe PMP a indiqué que la

première étape consistait à accumuler de l'expérience concernant cette procédure avant de la traduire dans une réglementation juridiquement contraignante.

46. Le Groupe de travail a adopté l'additif 1 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial pour examen à sa session de juin 2022 en tant que projet de nouvelle Résolution d'ensemble concernant la mesure du nombre de particules ultrafines dans les gaz d'échappement des moteurs de véhicules utilitaires lourds.

47. Le président du groupe PMP a ensuite communiqué des informations sur les activités non liées aux gaz d'échappement et concernant les émissions dues à l'usure des freins et des pneumatiques. Le Président du Groupe de travail a informé celui-ci des résultats des entretiens qu'il avait eus avec le Président du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) lors de la session de novembre du Forum mondial, au cours desquels tous deux avaient décidé de créer une équipe spéciale commune au GRBP et au GRPE pour travailler sur la question de l'abrasion des pneumatiques et des émissions de microplastiques qui y étaient associées. Les représentants de la France et du Royaume-Uni ont indiqué que leurs pays seraient impliqués tant du côté du GRBP que de celui du GRPE.

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

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

48. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7
Documents informels GRPE-85-38 et GRPE-85-39

49. Le coprésident du groupe de travail informel des prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (groupe EPPR) a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6 et GRPE-85-38, tels que reproduits à l'additif 2, énonçant le dernier projet d'amendement 5 au RTM ONU n^o 2. Il a ajouté qu'il manquait encore le rapport final, lequel, si le Groupe de travail en était d'accord, serait soumis directement au Forum mondial à sa session de juin 2022, et que le Groupe aurait l'occasion de l'examiner à sa session suivante. Le Président a demandé qu'il soit confirmé que la partie II de l'additif 2 ne serait pas modifiée avant son examen par le Forum mondial. Le coprésident et le secrétaire du groupe EPPR ont confirmé que la partie II ne serait pas modifiée, à l'exception d'améliorations mineures d'ordre rédactionnel.

50. Le Groupe de travail a adopté l'additif 2 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022, en tant que projet d'amendement 5 au RTM ONU n^o 2. Le Groupe de travail a décidé que le rapport final serait soumis directement au Forum mondial par les parrains du RTM ONU.

51. Le coprésident du groupe EPPR a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7 et GRPE-85-39, tels qu'ils figurent dans l'additif 3, constituant le plus récent projet de nouveau RTM ONU sur la durabilité des dispositifs antipollution pour les véhicules à deux et trois roues. Il a ajouté que le rapport final et la justification technique (partie I du texte du RTM ONU) manquaient encore et que, si le Groupe de travail en était d'accord, ils seraient soumis directement au Forum mondial à sa session de juin 2022, et que le Groupe

aurait la possibilité de les examiner à sa session suivante. Le Président a demandé qu'il soit confirmé que la partie II de l'additif 3 ne serait pas modifiée avant son examen par le Forum mondial. Le coprésident et le secrétaire du groupe EPPR ont confirmé que la partie II ne serait pas modifiée, à l'exception d'améliorations mineures d'ordre rédactionnel.

52. Le GRPE a adopté l'additif 3 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité exécutif pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022 en tant que projet de nouveau RTM ONU sur la durabilité des dispositifs antipollution pour les véhicules à deux et trois roues. Le Groupe de travail a décidé que le rapport final et la justification technique seraient soumis directement au Forum mondial par les parrains du RTM ONU.

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

Document(s) : Document informel GRPE-85-03

53. Le coprésident du groupe de travail informel EPPR a présenté un rapport d'étape (document informel GRPE-85-03). Il a informé le Groupe de travail des dernières activités du groupe informel depuis qu'il avait été élu coprésident, et a remercié l'autre coprésident, représentant l'Afrique du Sud, et les membres du groupe informel pour leur appui.

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

A. Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 21 (Détermination de la puissance des véhicules électriques) et [XX] (Durabilité des batteries des véhicules)

54. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

B. Autres activités du groupe de travail informel EVE

Document(s) : Documents informels GRPE-85-35, GRPE-85-36, GRPE-85-42 et GRPE-85-43

55. Le président du groupe de travail informel EVE a présenté un rapport d'étape, dans lequel sont exposées les activités récentes du groupe informel (GRPE-85-42). Il a expliqué qu'après la période d'intense activité visant à parachever la proposition de nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules, le groupe informel reprendrait ses activités dans les semaines à venir, avec des actualisations éventuelles du RTM ONU n^o 21 et une extension du champ d'application du RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules.

56. Le représentant de l'OICA a demandé des éclaircissements au sujet de l'activité potentielle sur l'évaluation du cycle de vie qu'envisageait le Groupe de travail et sur la relation avec l'activité du groupe informel EVE sur l'évaluation de la consommation d'énergie des véhicules électriques. Le président du groupe informel EVE a rappelé au Groupe de travail que le groupe informel estimait ne pas être le mieux placé pour mener à bien l'activité relative à l'évaluation de la consommation d'énergie des véhicules électriques et qu'il envisageait une collaboration avec le Groupe d'experts de l'efficacité énergétique (GEEE) de la Division de l'énergie durable de la CEE. Le secrétariat a ajouté que, dans le cadre du suivi de l'atelier organisé en mai 2021, il s'était adressé à la Commission électrotechnique internationale (CEI), comme cela avait lui été conseillé lors du débat entre les participants à l'atelier. Il a ajouté que d'autres études étaient en cours pour évaluer les activités susceptibles d'intéresser la CEI, le Groupe de travail et le groupe informel EVE.

57. Le représentant de l'OICA a présenté le document informel GRPE-85-35, portant sur l'avenir du RTM ONU n° 21. Le représentant de l'Allemagne a confirmé, à la suite d'essais réalisés conformément audit RTM ONU n° 21, qu'il serait nécessaire d'apporter à celui-ci certaines précisions et révisions, en particulier pour les véhicules les plus puissants. Le Groupe de travail a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

58. Le représentant de l'OICA a présenté le document informel GRPE-85-36, dans lequel il expose son point de vue sur l'activité à venir concernant la durabilité des batteries pour véhicules utilitaires lourds. Le président du groupe de travail informel EVE a demandé si, selon le représentant de l'OICA, une partie du RTM ONU mis au point pour les véhicules légers pourrait être utilisée pour les véhicules lourds, ou si un RTM ONU entièrement nouveau serait nécessaire. Le représentant de l'OICA a déclaré qu'un nouveau RTM ONU serait sans doute plus approprié, mais que certains éléments du RTM ONU pour les véhicules légers pourraient être utilisés.

59. Le président du groupe informel EVE a présenté le document informel GRPE-85-43, dans lequel est énoncé le mandat révisé du groupe informel, assorti de précisions concernant l'équipe dirigeante du groupe. Le Groupe de travail a adopté le document GRPE-85-43.

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

60. Le Groupe de travail n'était saisi d'aucune nouvelle proposition au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document(s) : Documents informels GRPE-85-01 et GRPE-85-33

61. L'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) a présenté les documents GRPE-85-01 et GRPE-85-33 afin de lancer au sein du Groupe de travail un débat sur la mise en œuvre de l'identifiant unique (UI) dans les Règlements ONU intéressant le Groupe. Le représentant de la CITA, secrétaire du groupe de travail informel du contrôle technique périodique (PTI), a rappelé qu'il était important d'avoir un large accès à des informations fiables, notamment pour les centres de PTI, qui étaient les premiers utilisateurs des marques d'homologation. Il a demandé à l'ambassadeur que le document informel GRPE-85-01 soit également soumis au groupe informel PTI.

62. Le représentant de la CE a demandé des précisions sur l'accès des utilisateurs à l'identifiant unique. Le représentant de l'Australie a demandé si les travaux sur l'identifiant unique devaient donner la priorité aux Règlements ONU inclus dans le Règlement ONU n° 0.

63. L'ambassadeur du Groupe de travail auprès du groupe informel IWVTA a pris note de toutes les demandes d'informations complémentaires et a décidé de les soulever lors de la prochaine réunion du groupe informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type, qui se tiendrait en mars 2022, et d'en rendre compte au Groupe de travail à sa session suivante.

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

Document(s) : Document informel GRPE-85-26

64. Le président du groupe de travail informel chargé de la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) a présenté un rapport d'étape sur les activités en cours du groupe informel (GRPE-85-26). Il a informé le Groupe de travail des progrès accomplis récemment et des points convenus lors des dernières réunions du groupe informel.

65. Le Groupe de travail a salué les progrès accomplis par le groupe informel VIAQ et a souhaité la bienvenue au nouveau membre du groupe et au nouveau coprésident coréen.

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

Document(s) : Documents informels GRPE-85-30, GRPE-85-31, GRPE-85-34 et GRPE-85-40

66. Le représentant de la CITA a présenté les documents informels GRPE-85-30 et GRPE-85-31, dans lesquels sont exposées les principales conclusions d'un rapport sur la falsification des émissions à l'aide d'un émulateur d'urée installé dans un camion lourd Euro VI A. Le représentant de l'OICA s'est déclaré fermement opposé à la vente et à l'utilisation d'émulateurs, qui nuisaient à la réputation des constructeurs automobiles. Il a demandé qu'une analyse globale soit envisagée en vue de limiter les possibilités d'altération, soulignant que le renforcement de la rigueur lors des essais du contrôle technique périodique pourrait ne pas être suffisant, certains acteurs proposant de revenir temporairement sur les altérations pour subir les essais du contrôle technique. Le représentant de la CITA a approuvé et appuyé la déclaration du représentant de l'OICA, et a insisté sur le fait que les falsifications constituaient un problème technique et également comportemental, et a rappelé que les contrôles et les homologations effectués de manière isolée ne permettaient pas de les prévenir totalement.

67. Le représentant de la CE a demandé que la disposition existante de lutte contre les falsifications soit effectivement appliquée, invitant les pays à interdire la vente et l'utilisation des émulateurs. Le représentant de l'OICA a donné l'exemple de la législation suisse, comportant des sanctions sévères et des contrôles rigoureux, qui semblait efficace.

68. Le coprésident du groupe informel PTI a appelé de ses vœux un renforcement des compétences techniques du groupe et a suggéré la création d'une équipe spéciale entre le Groupe de travail et le groupe PTI pour lancer des activités sur la question. Le Président a souligné la nécessité d'une plus grande collaboration entre l'homologation, la certification et le PTI, et a appuyé la proposition du coprésident du groupe PTI visant à recueillir des idées en vue de la création d'une équipe spéciale à la session suivante du Groupe de travail.

69. Le coprésident du groupe informel PTI a présenté le document informel GRPE-85-40, dans lequel figure le projet de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie (document ECE/TRANS/WP.29/2021/148). Le représentant de la CITA était d'accord avec cette proposition. Le représentant de la CE a souligné certaines incohérences dans le diagramme présenté et a demandé des éclaircissements sur les intentions du document. Le Président a également évoqué des différences entre le cadre législatif de l'UE et celui de l'ONU qui pouvaient conduire à une interprétation erronée du document.

70. Le coprésident du groupe informel PTI a convenu que le document pouvait être amélioré et qu'il serait utile de présenter les divergences entre différents pays ou régions pour améliorer l'harmonisation que permettaient les activités menées par le Forum mondial et ses organes subsidiaires.

71. Le secrétariat a proposé d'informer le Forum mondial que le Groupe de travail avait relevé des possibilités d'améliorer le projet de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie et qu'une proposition d'amélioration serait mise au point pendant la session suivante du Groupe, en juin 2022, et communiquée au Forum mondial à sa session de juin 2022. Les représentants du Royaume-Uni, de la Suède et de l'OICA ainsi que le coprésident du groupe PTI ont approuvé cette idée. Le Groupe de travail a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

72. Le représentant de la CE a présenté le document informel GRPE-85-34 sur la mesure du nombre de particules lors des essais du contrôle technique périodique (PTI). Le Président a recommandé d'harmoniser les activités entre la CE et le groupe informel PTI, qui travaillait sur des questions similaires. Il a également informé le Groupe de travail que le coprésident néerlandais du groupe de travail informel PTI avait accepté de présenter la proposition d'amendement à la R.E.6 au Groupe de travail avant de la soumettre au Forum mondial.

Le représentant de la CE prévoyait de publier une première version de leurs recommandations aux autorités européennes un mois après la session du Groupe de travail et a convenu d'échanger et de collaborer avec le groupe informel PTI.

73. Le représentant de l'Espagne, soutenu par le représentant de la CITA, a demandé une harmonisation poussée de la méthodologie et des limites maximales, ce que le Président a appuyé sans réserve. Le Président a également suggéré qu'un essai actualisé de type 2 pourrait être nécessaire dans la législation sur l'homologation de type afin de fournir une base de comparaison aux essais du PTI. Le Groupe de travail a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

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

Document(s) : Document informel GRPE-85-29-Rev.1

74. Le représentant du Japon a présenté le document informel GRPE-85-29-Rev.1, intitulé Life Cycle Assessments (LCA) Methodology for Automobiles under GRPE (Méthode d'analyse du cycle de vie (ACV) pour les automobiles dans le cadre du GRPE). Le Président a soutenu l'idée de la tenue d'un atelier à l'occasion de la session suivante du Groupe de travail et a invité le secrétariat à présenter brièvement une ébauche de programme pour cet atelier.

75. Le secrétariat a indiqué qu'un éventuel atelier pourrait adopter une démarche similaire à celle de l'atelier organisé par le Groupe de travail à sa session de juin 2021 sur les véhicules utilitaires lourds à émissions faibles et nulles. Il a ajouté que l'atelier réunirait les Parties contractantes et les parties prenantes participant habituellement au Groupe de travail ainsi que d'autres institutions et initiatives travaillant sur l'analyse du cycle de vie des automobiles, comme le Green NCAP européen ou le partenariat pour la transparence en matière d'émissions de carbone du Conseil mondial des entreprises pour le développement durable.

76. Le représentant de la CE a appuyé la proposition et a demandé qu'une décision définitive sur la création d'un éventuel groupe de travail informel sur l'analyse du cycle de vie ne soit prise qu'après l'atelier. Le représentant des États-Unis a soutenu la proposition et s'est dit impatient de connaître les plans des autres Parties contractantes en vue d'inclure l'analyse du cycle de vie dans leur processus législatif. Le représentant de la Fédération de Russie a également soutenu l'idée et a manifesté son intérêt à participer afin de faire connaître l'expérience de son pays sur la question.

77. Le représentant de l'OICA a soutenu l'idée et s'est dit prêt à contribuer à l'atelier si nécessaire.

78. Le Groupe de travail a accepté d'accueillir un atelier d'une journée et de continuer à réfléchir à l'inclusion de l'analyse du cycle de vie dans sa liste de priorités et à la création d'un groupe de travail informel sur cette question à sa session de juin 2022.

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

Document(s) : Documents informels GRPE-85-27 et GRPE-85-32

79. Le représentant de la Clean Air Association a présenté les documents informels GRPE-85-27 et GRPE-85-32, dans lesquels est décrite cette association, comme l'avait demandé le Comité de gestion pour la coordination des travaux (document ECE/TRANS/WP.29/1161, par. 19). Le représentant de l'OICA a demandé des éclaircissements sur un acronyme utilisé dans son exposé. Le Groupe de travail a pris note des documents GRPE-85-27 et GRPE-85-32 et a remercié la Clean Air Association de les lui avoir présentés.

80. Le représentant de l'Espagne, M. José Pablo Laguna Gomez, a fait savoir au Groupe de travail qu'il prendrait sa retraite dans les semaines à venir et qu'il s'agissait de sa dernière participation à une session du Groupe, après trente-deux ans de présence continue. Le Groupe

de travail a rendu un hommage appuyé au représentant de l'Espagne et lui a souhaité une retraite pleine de satisfactions.

XVII. Ordre du jour provisoire de la session suivante

A. Session suivante du Groupe de travail

81. La session suivante du GRPE, y compris les réunions des groupes de travail informels, devait se tenir sous la forme d'une réunion hybride, avec une participation physique et à distance, du lundi 30 mai 2022 à 14 h 30 au jeudi 2 juin 2022 à midi. Des services d'interprétation seraient fournis.

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

82. Le Groupe de travail a adopté pour sa session suivante l'ordre du jour provisoire ci-après :

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

6. Tracteurs agricoles et forestiers et engins mobiles non routiers :
 - a) Règlements ONU n^{os} 96 (Émissions des moteurs diesel (tracteurs agricoles)) et 120 (Puissance nette des tracteurs et engins mobiles non routiers) ;
 - b) Règlement technique mondial ONU n^o 11 (Engins mobiles non routiers).
7. Programme de mesure des particules (PMP).
8. Motocycles et cyclomoteurs :
 - a) Règlements ONU n^{os} 40 (Émissions de gaz polluants des motocycles) et 47 (Émissions de gaz polluants des cyclomoteurs) ;
 - b) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)), 17 (Émissions de gaz de carter et émissions par évaporation des véhicules de la catégorie L), 18 (Systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules de la catégorie L) et [XX] (Durabilité) ;
 - c) Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (EPPR) pour les véhicules de la catégorie L.
9. Véhicules électriques et environnement (EVE) :
 - a) Règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 21 (Détermination de la puissance des véhicules électriques (DEVP)) et [XX] (Durabilité des batteries des véhicules) ;
 - b) Autres activités du groupe de travail informel EVE.
10. Résolution mutuelle n^o 2 (R.M.2).
11. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA).
12. Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ).
13. Conformité pendant la durée de vie.
14. Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail.
15. Élection du Bureau.
16. Questions diverses.

C. Réunions informelles prévues en marge de la session suivante du Groupe de travail

83. Les réunions informelles organisées en marge de la session suivante du Groupe de travail devraient se tenir en ligne dans les jours précédant la session, le cas échéant.
84. L'ordre du jour de ces réunions serait établi par les secrétaires techniques respectifs et distribué aux membres de chaque groupe avant chaque réunion.

Annexe I

Liste des documents informels (GRPE-85-) distribués avant et pendant la session

N°	(Auteur) Titre	Suivi
1	(IWVTA Ambassador) Proposal for extension of DETA to improve the use of the unique identifier for UN Regulations	A
2	(Japan) Proposals for Future Amendments to UN Regulation No. 154	A
3	(EPPR) Status report of the IWG on EPPR	A
4r1	(PMP) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/17	B
5r3	(Secretariat) Provisional annotated agenda	A
6r1	(Chair) Draft running order	A
7	(Secretariat) Highlights of the WP.29 Session of November 2021	A
8	(Secretariat) General Information, 86th session of GRPE	A
9	(OICA) Proposal for correction to CoP formula error in the 05, 06 and 07 Series of Amendments to UN Regulation No. 83	C
10	(OICA) Proposal for a new supplement to the 05, 06 and 07 Series of Amendments to UN Regulation No. 83	C
11	(OICA) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5	B
12	(OICA) Supportive document to GRPE-84-12: Explanation on RCDC rules in UN Regulation No. 154	C
13	(OICA) Proposal for further transposition of content of the 02 and 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 154	A
14	(OICA) Example of transposition of the 02 and 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 154 into the original and 01 Series of Amendments to UN Regulation No. 154	C
15	(OICA) Proposal for correction to CoP formula error in the 02 and 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 154	B
16	(OICA) Proposal for a new Supplement to the 01 series of Amendments to UN Regulation No. 101	C
17	(OICA) Supportive document to GRPE-85-16 on UN Regulation No. 101	A
18r2	(OICA) Implementation of 7000Lux criterion- update to the 06 and 07 series of amendments to UN Regulation No. 83	C
19r2	(OICA) Implementation of 7000Lux criterion- update to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 101	C
20r2	(OICA) Implementation of 7000Lux criterion- update to the original, 01, 02 and 03 series of amendments to UN Regulation No. 154	C
21	(OICA) comments on Annex 13 (Low Temperature Test Procedure) of Amendment 6 to UN GTR No. 15	C
22	(OICA) Supportive document to GRPE-85-21 on Annex 13 (Low Temperature Test Procedure) of Amendment 6 to UN GTR No. 15	A

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suivi</i>
23	(OICA) Proposal for a new Supplement to UN Regulation No. 24	C
24	(OICA) Proposal for a new Supplement to UN Regulation No. 85	C
25	(OICA) Proposal for the inclusion of Hydrogen in UN Regulation No. 85	C
26r1	(VIAQ) Status report of the IWG on VIAQ	A
27	(Clean Air Association) Introduction to the Clean Air Association	A
28	(OICA) Proposal for the inclusion of Hydrogen in UN Regulation No. 49	C
29r1	(Japan and Korea) Life Cycle Assessments (LCA) Methodology for Automobiles under GRPE	A
30	(CITA) Full report on emissions tampering using an urea emulator installed in a Euro VI A heavy truck	A
31	(CITA) Supportive document to GRPE-85-30 on emission tampering of trucks	A
32	(Clean Air Association) Request letter to participate to WP.29/GRPE meetings	A
33	(IWVTA Ambassador) Supportive document to GRPE-85-01 Thoughts of the IWVTA ambassador to GRPE 85	A
34r1	(EC JRC) New Periodic Technical Inspection – Particle Number Measurement	A
35	(OICA) Comments on UN GTR No. 21	A
36	(OICA) Position on HD Battery Durability	A
37r2	(PMP) Status report of the IWG on PMP	A
38	(EPPR) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6	B
39	(EPPR) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7	B
40	(IWG on PTI) Proposal for a Framework Document on Vehicle Whole-Life Compliance	A
41	(OICA) Supportive document to GRPE-85-28 Regulatory needs for H2 ICE HDV	A
42	(EVE) Status report of the IWG on EVE	A
43	(EVE) Terms of Reference for IWG on Electric Vehicles and Environment (EVE)	B
44r1	(RDE) Status report of the IWG on RDE	A
45	(Secretariat) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/41: 02 Series of Amendments to UN Regulation No. 154	B
46	(Secretariat) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/42: 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 154	B
47	(EC) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3: new Supplement to the 07 Series of Amendments to UN Regulation No. 49	B
48	(Spain) Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8	C

Notes :

- A Consideration by GRPE completed or to be superseded ;
- B Adopted ;
- C Further consideration on the basis of a revised proposal.

Annexe II

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

Des réunions virtuelles ont été organisées au cours des semaines précédant la session du Groupe de travail afin de tenir compte des différents fuseaux horaires. Il est possible de consulter la programmation de ces réunions sur le calendrier Wiki des groupes de travail informels, disponible à l'adresse suivante :

<https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=917779>.

Annexe III

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

<i>Nom (Sigle) (Statut)</i>	<i>Président(e) ou Coprésident(e)s</i>	<i>Secrétaires</i>	<i>Fin du mandat</i>
Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion pour les véhicules de la catégorie L (EPPR) (groupe de travail informel)	Niels den Ouden, NdenOuden@rdw.nl Joseph Mashele, joseph.mashele@nracs.org.za	Daniela Leveratto, d.leveratto@immamotorcycles.org	Juin 2022
Véhicules électriques et environnement (EVE) (groupe de travail informel)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Panagiota Dilara, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu Chen Chunmei (Vice-Présidente), chencm@miit.gov.cn Hajime Ishii (Vice-Président), ishii@ntsel.go.jp	Andrew Giallonardo, Andrew.Giallonardo@canada.ca	Janvier 2024
Programme de mesure des particules (PMP) (groupe de travail informel)	Barouch Giechaskiel, barouch.giechaskiel@ec.europa.eu	Rainer Vogt, rvogt@ford.com	Juin 2023
Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) (groupe de travail informel)	Andrey Kozlov, a.kozlov@nami.ru Inji Park (Coprésident), coolinji@kotsa.or.kr	Andreas Wehrmeier, Andreas.Wehrmeier@bmw.de	Novembre 2025
Émissions mondiales en conditions réelles de conduite (RDE) (groupe de travail informel)	Panagiota Dilara, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Shinya Yamamura (Vice-Président), yamamura-s2zh@mlit.go.jp Hyoung Gu Kim (Vice-Président), hyounggu35@kotsa.or.kr	Noriyuki Ichikawa (Cosecrétaire technique), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Giustino Manzo (Cosecrétaire technique), giustino.manzo@cnhind.com	Juin 2023

Annexe IV

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3 qui ont été adoptés sur la base du document informel GRPE-85-47, tel que modifié pendant la session (voir par. 0)

Nouveau complément à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 49

Annexes 2A, 2B et 2C, appendice 2 de l'annexe 13 et entrées correspondantes de la table des matières, remplacer partout « série 06 » par « série 07 ».

Annexe 2A

Tableau 7, lire :

Numéro de l'essai	1	2	3	4	5	6	7
Régime moteur mesuré (tr/min)							
Débit de carburant mesuré (g/h)							
Couple mesuré (Nm)							
Puissance mesurée (kW)							
Pression barométrique (kPa)							
Pression de vapeur d'eau (kPa)							
Température de l'air d'admission (K)							
Facteur de correction de la puissance							
Puissance corrigée (kW)							
Puissance accessoire (kW) ¹							
Puissance nette (kW)							
Couple net (Nm)							
Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh)							

Annexe 2B

Section II, lire :

« Section II

1. Renseignements complémentaires (selon le cas) : **voir l'additif**
2. Service technique chargé de l'exécution des essais
3. Date du procès-verbal d'essai
4. Numéro du procès-verbal d'essai
5. Observations (le cas échéant) : **voir l'additif**
6. Lieu
7. Date
8. Signature

Pièces jointes : dossier d'information.

Procès-verbal d'essai. ».

Annexe 2B

Ajouter un nouvel additif, libellé comme suit :

« Additif à la communication n° ... relative à l'homologation d'un type de véhicule équipé d'un moteur homologué en ce qui concerne les émissions de polluants en application de la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 49

1. Renseignements complémentaires
 - 1.1 Caractéristiques à indiquer aux fins de l'homologation de type d'un véhicule équipé d'un moteur homologué
 - 1.1.1 Marque du moteur (nom du constructeur)
 - 1.1.2 Type et description commerciale (mentionner les variantes éventuelles)
 - 1.1.3 Numéro de code du moteur du constructeur inscrit sur le moteur
 - 1.1.4 Catégorie du véhicule
 - 1.1.5 Catégorie de moteur : gazole/essence/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/éthanol (ED95)/éthanol (E85)/bicarburant¹
 - 1.1.5.1 Type de moteur bicarburant : Type 1A/Type 1B/Type 2A/Type 2B/ Type 3B^{1, df}
 - 1.1.6 Nom et adresse du constructeur
 - 1.1.7 Nom et adresse du représentant agréé du constructeur (le cas échéant)
 - 1.2 Véhicule
 - 1.2.1 Numéro d'homologation de type du moteur/de la famille de moteurs¹
 - 1.2.2 Numéro d'étalonnage du logiciel du module électronique de gestion du moteur
 - 1.3 Caractéristiques à indiquer en ce qui concerne l'homologation de type d'un moteur/d'une famille de moteurs¹ en tant qu'entité technique distincte (conditions à respecter lors de l'installation du moteur sur un véhicule)
 - 1.3.1 Dépression maximale ou minimale à l'admission
 - 1.3.2 Contrepression maximale admissible
 - 1.3.3 Volume du système d'échappement
 - 1.3.4 Restrictions d'utilisation (le cas échéant)
 - 1.4 Niveaux d'émissions du moteur/du moteur de base¹

Facteur de détérioration (DF) : calculé/fixé¹

Indiquer dans le tableau ci-après les valeurs de détérioration et d'émissions lors des essais WHSC (le cas échéant) et WHTC.

Dans le cas des moteurs soumis aux essais avec différents carburants de référence, les tableaux doivent être reproduits pour chaque carburant de référence.

Dans le cas des moteurs bicarburant de type 1B et 2B, les tableaux doivent être reproduits pour chaque mode (bicarburant et diesel).

¹ Biffer uniquement les mentions inutiles, le cas échéant.

^{df} Moteurs bicarburant.

1.4.1 Essai WHSC

Tableau 4
Essai WHSC

Essai WHSC	<i>Essai WHSC (s'il y a lieu)** **</i>						
Facteur de détérioration Mult/add ¹	CO	HCT	HCNM [†]	NO _x	Masse de particules	NH ₃	Nombre de particules
Émissions	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM [†] (mg/kWh)	NO _x (mg/kWh)	Masse de particules (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Nombre de particules (n/kWh)
Résultat de l'essai							
Calcul avec facteur de détérioration							
Émissions de CO ₂ (émissions massiques, en g/kWh)							
Consommation de carburant ^d (g/kWh)							

* Dans le cas des moteurs visés aux paragraphes 4.6.3 et 4.6.6 du présent Règlement, répéter les informations pour tous les carburants soumis à l'essai, s'il y a lieu.

** Dans le cas des moteurs bicarburant des types 1B, 2B et 3B tels que définis à l'annexe 15 au présent Règlement, répéter les informations pour le mode bicarburant et le mode diesel.

† Dans les cas visés au tableau 1 de l'annexe 15 au présent Règlement pour les moteurs bicarburant et pour les moteurs à allumage commandé.

1.4.2 Essai WHTC

Tableau 5
Essai WHTC

<i>Essai WHTC</i>								
Facteur de détérioration mult/add ¹	CO	HCT	HCNM [‡]	CH ₄ [‡]	NO _x	Masse de particules	NH ₃	Nombre de particules
Émissions	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM [‡] (mg/kWh)	CH ₄ [‡] (mg/kWh)	NO _x (mg/kWh)	Masse de particules (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Nombre de particules
Démarrage à froid								
Démarrage à chaud sans régénération								
Démarrage à chaud avec régénération ¹								
k _{r,u} (mult/add) ¹ k _{r,d} (mult/add) ¹								
Résultats pondérés								
Résultat final de l'essai avec facteur de détérioration								
Émissions de CO ₂ ^d (émissions massiques, en g/kWh)								
Consommation de carburant ^d (g/kWh)								

‡ Dans les cas visés au tableau 1 de l'annexe 15 au présent Règlement pour les moteurs bicarburant, et pour les moteurs à allumage commandé.

^d Lorsque le Règlement le prescrit.

1.4.3 Essai au ralenti

Tableau 6
Essai au ralenti

<i>Essai</i>	<i>Valeur de CO (% du vol.)</i>	<i>Lambda¹</i>	<i>Régime moteur (min⁻¹)</i>	<i>Température de l'huile moteur (°C)</i>
Essai au régime inférieur de ralenti		s.o.		
Essai au régime supérieur de ralenti				

1.4.4 Essai de démonstration du SMME

Tableau 6a
Essai de démonstration du SMME

Type de véhicule (par exemple, M ₃ , N ₃ et applications : camion rigide ou articulé, autobus urbain, etc.)						
Description du véhicule (par exemple, modèle, prototype, etc.)						
Résultats (acceptation ou refus) ² :	CO	HCT	HCNM	CH ₄	NO _x	Nombre de particules
Facteur de conformité de la fenêtre de travail ⁵						
Facteur de conformité de la fenêtre de masse de CO ₂ ⁵						
Type de parcours	Urbain		Extra-urbain		Autoroute	
Temps de parcours selon le type (urbain, extra-urbain ou autoroute), comme indiqué au paragraphe 4.5 de l'annexe 8						
Temps de parcours selon le mode de conduite (accélérations, décélérations, vitesses constantes et arrêts), comme indiqué au paragraphe 4.5.5 de l'annexe 8						
	Minimum			Maximum		
Puissance moyenne dans la fenêtre de travail (%)						
Durée de la fenêtre de masse de CO ₂ (s)						
Fenêtre de travail : pourcentage de fenêtres valides						
Fenêtre de masse de CO ₂ : pourcentage de fenêtres valides						
Taux de cohérence de la consommation de carburant						

⁵ CF_{final} doit être indiqué, le cas échéant.

² Biffer la mention inutile.

1.5 Mesure de la puissance**1.5.1 Puissance du moteur mesurée au banc d'essai****Tableau 7****Puissance du moteur mesurée au banc d'essai**

<i>Numéro de l'essai</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Régime moteur mesuré (tr/min)							
Débit de carburant mesuré (g/h)							
Couple mesuré (Nm)							
Puissance mesurée (kW)							
Pression barométrique (kPa)							
Pression de vapeur d'eau (kPa)							
Température de l'air d'admission (K)							
Facteur de correction de la puissance							
Puissance corrigée (kW)							
Puissance accessoire (kW)¹							
Puissance nette (kW)							
Couple net (Nm)							
Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh)							
1.5.2 Données supplémentaires							
1.6 Dispositions particulières							
1.6.1 Homologation de véhicules destinés à être exportés (voir le paragraphe 13.4.1 du présent Règlement)							
1.6.1.1 Homologations délivrées pour des véhicules destinés à être exportés conformément au paragraphe 1.6.1 : oui/non²							
1.6.1.2 Donner des renseignements sur les homologations délivrées conformément au paragraphe 1.6.1.1, y compris la série d'amendements au présent Règlement et le niveau des prescriptions en ce qui concerne les émissions auxquels s'applique l'homologation							
1.6.2 Moteurs de rechange pour des véhicules en service (voir le paragraphe 13.4.2 du présent Règlement)							
1.6.2.1 Homologations délivrées pour des moteurs de rechange pour véhicules en service conformément au paragraphe 1.6.2 : oui/non²							
1.6.2.2 Donner des renseignements sur les homologations pour des moteurs de rechange pour véhicules en service délivrées conformément au paragraphe 1.6.2.1, y compris la série d'amendements au présent Règlement et le niveau des prescriptions en ce qui concerne les émissions auxquels s'applique l'homologation							
1.7 Variantes d'homologations (voir le paragraphe 2.4 de l'annexe 9A)							
1.7.1 Variantes d'homologations délivrées conformément au paragraphe 1.7 : oui/non²							

1.7.2 Donner des renseignements sur les variantes d'homologations visées au paragraphe 1.7.1. ».

Dernier paragraphe, lire :

« Dans le cas d'une extension d'homologation pour un véhicule dont la masse de référence est supérieure à 2 380 kg mais ne dépasse pas 2 610 kg, les émissions de CO₂ (en g/km) et la consommation de carburant (en l/100 km) doivent être indiquées conformément à l'~~annexe 8 du Règlement n° 404~~**appendice 1 de l'annexe 12.** ».

Annexe 2C

Tableau 7, lire :

<i>Numéro de l'essai</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Régime moteur mesuré (tr/min)							
Débit de carburant mesuré (g/h)							
Couple mesuré (Nm)							
Puissance mesurée (kW)							
Pression barométrique (kPa)							
Pression de vapeur d'eau (kPa)							
Température de l'air d'admission (K)							
Facteur de correction de la puissance							
Puissance corrigée (kW)							
Puissance accessoire (kW) ¹							
Puissance nette (kW)							
Couple net (Nm)							
Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh)							

Dernier paragraphe, lire :

« Dans le cas d'une extension d'homologation pour un véhicule dont la masse de référence est supérieure à 2 380 kg mais ne dépasse pas 2 610 kg, les émissions de CO₂ (en g/km) et la consommation de carburant (en l/100 km) doivent être indiquées conformément à l'~~annexe 8 du Règlement n° 404~~**appendice 1 de l'annexe 12.** ».

Annexe 3

Tableau 1, lire :

«

Lettre	Valeurs limites OBD pour les oxydes d'azote ¹	Valeurs limites OBD pour les particules ²	Valeurs limites OBD pour le monoxyde de carbone ⁶	Rapport d'efficacité en service (IUPR) ¹³	Qualité du réactif	Programmes de surveillance OBD supplémentaires ¹²	Seuil de puissance ¹⁴	Démarrage à froid et nombre de particules	Dates d'application : nouveaux types	Date à partir de laquelle les Parties contractantes sont en droit de refuser l'homologation de type
A ^{9,10} B ¹⁰	Ligne "Phase transitoire" des tableaux 1 et 2 de l'annexe 9A	Surveillance de l'efficacité ³	s.o.	Phase transitoire ⁷	Phase transitoire ⁴	s.o.	20 %	s.o.	27 janvier 2013	1 ^{er} septembre 2015 ⁹ 31 décembre 2016 ¹⁰
...										
E	Ligne "Prescriptions générales" des tableaux 1 et 2 de l'annexe 9A	Ligne "Prescriptions générales" du tableau 1 de l'annexe 9A	Ligne "Prescriptions générales" du tableau 2 de l'annexe 9A	Prescriptions générales ⁸	Prescriptions générales ⁵	Oui	10 %	Oui	14 janvier 2022¹⁵	

. ».

Dans tout le texte et les exemples de marques d'homologation, remplacer « 06 » par « 07 ».

Annexe 4, paragraphe 9.3.2.1, lire :

« 9.3.2.1 Introduction

Les paragraphes 9.3.2.2 à ~~9.2.3.7~~ **9.3.2.7** décrivent les principes de mesure... ».

Appendice 1 de l'annexe 12

Paragraphes A.1.2.1.2 et A.1.2.1.3, supprimer.

II. Justification

1. L'annexe 2B actuelle (Communication relative à l'homologation d'un type de véhicule équipé d'un moteur homologué en ce qui concerne les émissions de polluants) ne comporte pas d'additif, contrairement à l'annexe 2A (Communication relative à l'homologation d'un type ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte) et à l'annexe 2C (Communication relative à l'homologation d'un type de véhicule). Les additifs aux annexes 2A et 2C permettent d'obtenir des informations pertinentes qui complètent les informations administratives requises dans le corps principal desdites annexes. L'adoption d'une approche similaire (c'est-à-dire l'ajout d'un additif sur le modèle des additifs aux annexes 2A et 2C existantes) pour l'annexe 2B permettrait donc d'obtenir des informations supplémentaires pertinentes dans le cas de l'homologation d'un type de véhicule équipé d'un moteur homologué.

2. L'annexe 2B et l'annexe 2C renvoient à l'annexe 8 du Règlement ONU n° 101 pour la déclaration des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules ayant une masse de référence supérieure à 2 380 kg mais ne dépassant pas 2 610 kg. La récente série 07 d'amendements a introduit les dispositions de l'annexe A1 du Règlement ONU n° 154 relatives à la détermination du CO₂ en tant que nouvelles prescriptions pour les véhicules susmentionnés (comme indiqué dans l'appendice 1 de l'annexe 12), ce qui modifie les prescriptions précédentes fondées sur les dispositions du Règlement ONU n° 101. Le renvoi à l'appendice 1 de l'annexe 12 à la place de l'annexe 8 du Règlement n° 101 dans les

annexes 2B et 2C alignerait donc les dispositions de ces annexes sur celles de la série 07 d'amendements.

3. Dans la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 49, le paragraphe A.1.2.1 comprenait le texte suivant : «... *doit satisfaire aux prescriptions du Règlement n° 101, sous réserve des exceptions spécifiées ci-dessous* ». Ces exceptions étaient prévues aux paragraphes A.1.2.1.2 et A.1.2.1.3 (N. B. : le paragraphe A.1.2.1.1 n'existe pas). Dans la série 07 d'amendements, la référence faite dans le paragraphe A.1.2.1 au Règlement ONU n° 101 a été supprimée et remplacée par des références au Règlement ONU n° 154. Cela signifie que les paragraphes A.1.2.1.2 et A.1.2.1.3 sont désormais obsolètes et doivent donc être supprimés.

Annexe V

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5 qui ont été adoptés sur la base du document informel GRPE-85-11, tel que modifié pendant la session (voir par. 0)

Proposition de nouveau complément au Règlement ONU n° 85

I. Proposition

Paragraphe 1.3, lire :

« 1.3 Les groupes motopropulseurs électriques sont composés de systèmes de commande et de moteurs ~~et~~ **qui** constituent l'unique mode de propulsion des véhicules qu'ils équipent, **au moins pendant une partie du temps.** ».

Annexe 5, paragraphe 4.7, lire :

« 4.7 ~~Pression~~ **Dépression** dans le système d'admission (voir note la du tableau 1) ± 50 Pa ».

Annexe 6, paragraphe 1, lire :

« 1. Les présentes dispositions s'appliquent à la méthode permettant de mesurer la puissance nette maximale et la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques utilisés pour propulser les véhicules routiers fonctionnant uniquement à l'électricité **ou des groupes motopropulseurs électriques qui sont utilisés comme seul mode de propulsion de véhicules électriques hybrides, au moins pendant une partie du temps.** ».

II. Justification

1. « Harmonisation » avec la norme ISO 1585:2020 : on utilise le terme « dépression » pour préciser que le point de mesure est différent selon que le moteur fonctionne avec la méthode d'aspiration naturelle ou de suralimentation.
 2. Il existait une confusion quant à la question de savoir si l'annexe 6 du présent Règlement s'appliquait uniquement aux véhicules électriques purs, comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe 6.
 3. Il existe une interprétation selon laquelle le paragraphe 1.3 s'applique également l'annexe 6 aux groupes motopropulseurs électriques des véhicules électriques hybrides, à condition qu'ils soient capables de fonctionner en mode électrique pur.
 4. Une déclaration de la puissance maximale sur 30 minutes d'un moteur électrique de traction est exigée dans certaines régions pour certains véhicules électriques hybrides.
-