



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-dixième session

Genève, 9-12 janvier 2024

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules légers : 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))

**Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n^o 154 (Procédure d'essai mondiale
harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules
utilitaires légers (WLTP))****Communication des experts du Japon***

Le texte ci-après est une proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n^o 154 énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, en ce qui concerne les facteurs de détérioration pour le gazole. Un complément est nécessaire pour mettre le Règlement en concordance avec les prescriptions dernièrement adoptées à l'échelle régionale. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 6.7.2, **tableau 3b**, lire :

6.7.2 Par dérogation aux prescriptions du paragraphe 6.7.1, le constructeur peut choisir d'utiliser les facteurs de détérioration indiqués au tableau 3a ou 3b au lieu d'effectuer l'essai prévu au paragraphe 6.7.1.

Tableau 3b

Facteurs de détérioration additifs (pour les émissions devant être comparées aux limites indiquées dans le tableau 1B)

Catégorie		Classe	Masse maximale techniquement admissible en charge (GVW) (kg)	Facteurs de détérioration additifs attribués														
				Masse de monoxyde de carbone (CO)			Masse d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM)			Masse d'oxydes d'azote (NO _x)			Masse de matières particulaires (PM)			Nombre de particules (PN)		
				L ₁ (mg/km)			L ₃ (mg/km)			L ₄ (mg/km)			L ₅ (mg/km)			L ₆ (#/km)		
			G	D	O	G	D	O	G	D	O	G*1	D	O	G*1	D	O	
M	—	Toutes	127	[a]		12	3,1		11	[b]	*4	0	0		0	0		
N ₁	—*2	GVW ≤ 1 700	127	[a]	*4	12	3,1	*4	11	[b]		0	0	*4	0	0	*4	
	—	1 700 < GVW ≤ 3 500	281	[a]		18	3,1		15	[c]		0	0		0	0		
	—*3	Toutes	327	—	—	9	—	—	8	—		0	—	—	0	—	—	

G Essence, GPL.

D Gazole.

O Autre carburant.

*1 Pour l'essence ou le GPL, les limites relatives à la masse de matières particulaires et au nombre de particules s'appliquent uniquement aux véhicules équipés d'un moteur à injection directe.

*2 À l'exception des véhicules dont la cylindrée réelle est inférieure ou égale à 0,660 l, la longueur est inférieure ou égale à 3,40 m, la largeur est inférieure ou égale à 1,48 m, la hauteur est inférieure ou égale à 2,00 m, le nombre de sièges est inférieur ou égal à 3 en plus du conducteur et la charge utile est inférieure ou égale à 350 kg.

*3 Véhicules dont la cylindrée réelle est inférieure ou égale à 0,660 l, la longueur est inférieure ou égale à 3,40 m, la largeur est inférieure ou égale à 1,48 m, la hauteur est inférieure ou égale à 2,00 m, le nombre de sièges est inférieur ou égal à 3 en plus du conducteur et la charge utile est inférieure ou égale à 350 kg.

*4 En l'absence de facteurs de détérioration pour les véhicules à allumage par compression **fonctionnant à d'autres carburants**, les constructeurs doivent appliquer les procédures relatives à l'essai de durabilité sur le véhicule complet pour déterminer ces facteurs.

II. Justification

1. Le Japon entend inclure les facteurs de détérioration additifs pour le gazole dans sa réglementation régionale à partir d'octobre 2024.
 2. Le présent amendement est nécessaire en ce qu'il constitue l'une des solutions les plus urgentes à mettre en place pour éliminer les risques de manipulation, comme il a été récemment constaté au niveau régional.
 3. Pour les besoins de la procédure législative interne, il est souhaitable que cet amendement soit intégré dans le Règlement ONU n° 154.
 4. Compte tenu des contraintes de temps, le Japon prie le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) d'approuver la proposition d'amendement à sa quatre-vingt-dixième session, en janvier 2024.
 5. Cela étant, le Japon est conscient que les modifications fréquentes dont le Règlement ONU n° 154 fait l'objet ne sont pas efficaces du point de vue de la procédure d'amendement de la CEE et de la procédure d'homologation appliquée dans chaque région. Par conséquent, il se conformera à la décision que prendra le GRPE s'agissant de déterminer si cette proposition d'amendement sera mise aux voix par le WP.29 sous la forme d'un document de synthèse contenant les autres amendements soumis dans un avenir proche.
-