



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****175<sup>e</sup> session**

Genève, 19-22 juin 2018

Point 15 de l'ordre du jour provisoire

**Examen des règlements techniques à inclure dans  
le Recueil des RTM ONU admissibles, s'il y a lieu****Demande visant à l'inscription de la méthode japonaise  
de mesure des émissions en conditions de conduite réelle dans  
le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles****Communication du représentant du Japon\*\***

Le texte ci-après est soumis par le Japon au Comité exécutif (AC.3) pour examen. Il s'agit d'une demande visant à inscrire la méthode de mesure des émissions en conduite réelle dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles. Des informations générales figurent dans le document informel GRPE-76-18. Afin qu'elle puisse être examinée par l'AC.3, la présente demande est accompagnée d'une copie du règlement mentionné (voir les paragraphes 5.2.1, 5.2.1.1 et 5.2.2 de l'article 5 de l'Accord de 1998).

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (5 juin 2018).

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, activité 3.1), 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.



## **Demande visant à l'inscription de la méthode japonaise de mesure des émissions en conditions de conduite réelle dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles**

1. Le Japon demande l'inscription dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles de la méthode japonaise de mesure des émissions en conditions de conduite réelle qui est actuellement en cours d'intégration dans la législation japonaise sur la base des trois phases de la Procédure d'essai mondiale harmonisée.

### **I. Contexte**

2. En septembre 2015, aux États-Unis, il est apparu qu'un constructeur utilisait un dispositif de neutralisation qui déclenchait le système de contrôle des émissions pendant l'essai d'homologation et le désactivait en conduite réelle.

3. Afin de parer à ce problème, le Ministère japonais de l'aménagement du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme a créé un « Groupe de travail chargé d'examiner les procédures d'essai des véhicules de tourisme à moteur diesel en vue de remédier au problème des dispositifs de neutralisation » composé d'experts des émissions des moteurs diesel. Le Groupe de travail a publié en avril 2017 son rapport définitif, dans lequel étaient présentés les essais de mesure des émissions en conduite réelle (RDE) fondés sur les trois phases de la Procédure d'essai mondiale harmonisée.

4. La méthode du Japon, qui a été mise en œuvre en mars 2018, contribuera au débat du groupe de travail informel sur les mesures des émissions en conduite réelle.

### **II. Description du Règlement**

5. Plan d'ensemble
  - a) Champ d'application
    - i) Les véhicules diesel dont la masse brute est inférieure ou égale à 3,5 t
    - ii) Les voitures particulières à moteur diesel dont la capacité est de 9 personnes ou moins
  - b) Méthode des moyennes mobiles
    - i) Élaboration de la méthode de moyennes mobiles en fonction des conditions de conduite au Japon et des trois phases de la Procédure d'essai mondiale harmonisée
    - ii) Seuil de vitesse : 35, 50 km/h
    - iii) Exigence d'achèvement du trajet : 10 %
    - iv) Ensemble des facteurs de compensation du CO<sub>2</sub> : 1,1
  - c) Valeur du facteur de conformité (CF)
    - i) Élaboration de la valeur du facteur de conformité en fonction des conditions de conduite au Japon
    - ii) Valeur du facteur de conformité : 2,0
  - d) Autres facteurs fondamentaux

<i>Objets des mesures</i>	<i>NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub></i>
Parcours	1. Urbain 2. Autoroute
Temps passé à l'arrêt (< 1 km/h) Vitesse réduite	Pas de temps de conduite continu de 20 minutes à moins de 20 km/h. L'essai doit contenir plusieurs périodes à l'arrêt de 10 s ou plus, et la durée totale des périodes à l'arrêt doit être comprise entre 7 % et 36 % de la durée du parcours urbain. Aucune période à l'arrêt ne doit dépasser 300 s.
Autoroute	Le parcours sur autoroute à plus de 80 km/h ne doit pas constituer plus de 20 % de la longueur totale du parcours d'essai.
Durée	De 90 à 120 min.
Altitude	Moins de 1 000 m (les émissions sont divisées par 1,6 sur les portions de parcours situées au-dessus de 700 m).
Pente	Le dénivelé entre le début et la fin du parcours ne doit pas dépasser 100 m. Le dénivelé positif cumulé ne doit pas dépasser 1 200 m/100 km.
Charge	Charge utile 90 %.
Température	Comprise entre -2 et +38 °C (les émissions sont divisées par 1,6 sur les portions du parcours où la température est comprise entre -2 et 0 °C ou entre +35 et +38 °C).

### III. Documents connexes

6. Pièce jointe 119 « NORME TECHNIQUE POUR LE CALCUL DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES LÉGERS À MOTEUR DIESEL EN CONDUITE RÉELLE » à la proclamation énonçant les détails des règles de sécurité relatives aux véhicules routiers (Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme, proclamation n° 619 du 15 juillet 2002).