



LeasePlan

Nouvelle procédure
d'essai des émissions WLTP
Qu'est-ce que cela signifie
pour les gestionnaires de flotte ?

What's next ?

Les émissions de CO₂ des pots d'échappement constituent un sujet brûlant depuis que le réchauffement climatique est devenu une source de préoccupation majeure ; depuis les années 90, l'industrie automobile s'efforce d'atteindre des objectifs très ambitieux pour réduire les émissions nocives.

Chez LeasePlan, nous sommes engagés dans le développement durable et nous saluons les initiatives comme celles encourageant toute personne de l'industrie automobile – des constructeurs automobiles aux chefs d'entreprise et gestionnaires de flotte – à assumer ses responsabilités pour préserver la planète.

La procédure d'essai visant à mesurer les émissions de CO₂ devait être repensée en raison des innovations technologiques actuelles et des conditions de conduite changeantes.

La nécessité d'un essai plus réaliste est devenue encore plus évidente après l'affaire du « dieselgate », lorsque des études indépendantes ont révélé que certaines voitures polluaient en réalité beaucoup plus que ne le suggéraient les résultats des essais.

En septembre 2017, de nouvelles lois ont été adoptées pour garantir que les véhicules soient soumis à une procédure d'essai plus réaliste, qu'on appelle le WLTP.

What's next en matière de test d'émissions, et comment cette nouvelle législation va-t-elle influencer les gestionnaires de flotte ?

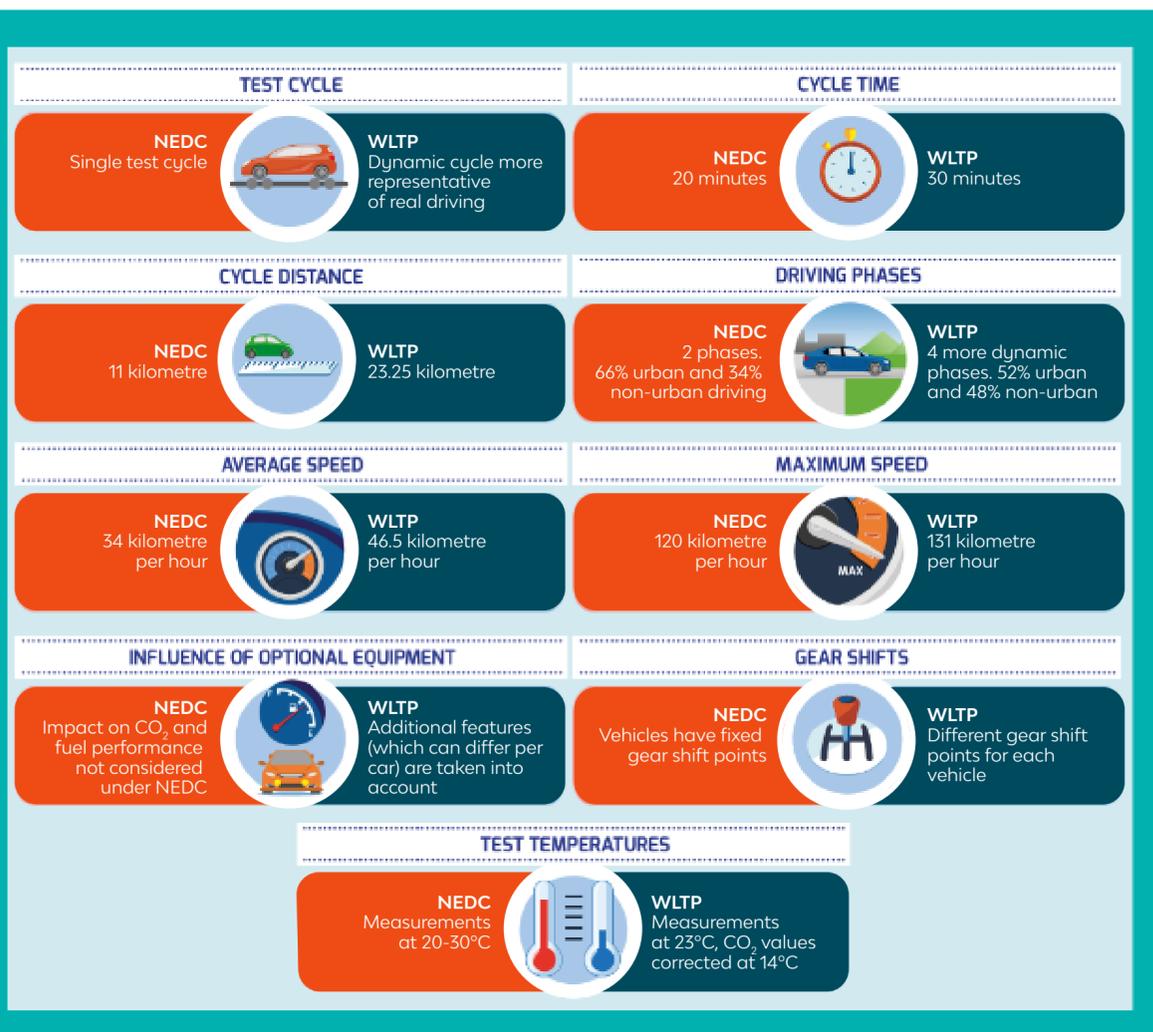
Nous avons préparé ce document pour vous aider à le découvrir.

Le transport routier représente un cinquième du total des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre dans l'UE¹. En conséquence, l'industrie automobile s'efforce d'atteindre des objectifs ambitieux de réduction du CO₂ depuis la signature du Protocole de Kyoto dans les années 90. Au niveau européen, les constructeurs automobiles ont reçu pour objectif une moyenne de 130 g/km pour les véhicules particuliers à l'horizon 2015, et de 175 g/km pour les véhicules utilitaires légers. Ces objectifs ont été atteints bien avant la date fixée. Depuis, de nouveaux objectifs ont été formulés : d'ici à 2021, la moyenne des émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers ne devrait pas excéder les 95 g/km et d'ici à 2020, les émissions des véhicules utilitaires légers ne devraient pas dépasser les 147 g/km². Mais comment ces émissions sont-elles mesurées ?

Le niveau d'émissions d'une nouvelle voiture est indiqué sur le certificat de conformité (CDC), un document dont toutes les nouvelles voitures doivent être pourvues avant d'être mises sur le marché. Jusqu'en septembre 2017, une grande partie des informations sur le certificat, telles que les émissions de CO₂ et de polluants, mais aussi la consommation de carburant/d'électricité et la plage de fonctionnement électrique, était obtenue lors d'un essai en laboratoire, appelé Nouveau cycle européen de conduite (NEDC) et conçu dans les années 80.

Cependant, l'essai NEDC ne reflète plus les conditions de conduite et les technologies des véhicules actuelles. Des calculs indépendants ont montré que les résultats de l'essai NEDC faussaient en grande partie les niveaux réels d'émission, indiquant généralement des moyennes beaucoup plus basses que celles effectivement produites. Inutile de dire que cette information a entamé la confiance des consommateurs et mis à mal la réputation de l'industrie automobile. En conséquence de quoi, un groupe de travail de l'ONU a réfléchi à une procédure d'essai plus réaliste. Résultat : la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP).

Note : Le WLTP est entrée en vigueur en 2017. Cependant l'objectif basé sur le NEDC s'applique jusqu'en 2020. Une procédure de corrélation NEDC/WLTP est d'application pendant la période de transition³.



Qu'y a-t-il de neuf ?

Il existe plusieurs différences entre le WLTP et le NEDC⁴. Pour rendre l'essai **plus réaliste**, le WLTP compte davantage de cycles d'essai (quatre au lieu de deux), qui durent plus longtemps (30 minutes au lieu de 20) et couvrent une plus longue distance (23 kilomètres au lieu de 11).

En outre, la vitesse d'essai moyenne est plus élevée (46 km/h au lieu de 34), comme l'est la vitesse maximale (131 km/h au lieu de 121).

En phase avec le style de conduite actuel qui est plus dynamique, la procédure WLTP inclut des moments d'accélération et de décélération plus énergiques et plus fréquents, et tient compte de la résistance au roulement des pneus et du large choix d'options – en d'autres termes, **chaque niveau de finition et série d'options est associé(e) à une valeur des émissions de CO₂ différente.**

Outre les essais en laboratoire, l'UE a mis en place un test supplémentaire, le « **Real Driving Emission test** » (RDE – Test d'émissions en conduite réelle) pour mesurer les rejets polluants émis par les voitures quand elles se trouvent sur la route⁵.

Le RDE garantira que les voitures produisent de faibles émissions en conditions réelles sur la route. Il confirmera les résultats des essais en laboratoire pour garantir que les voitures produisent de faibles émissions de polluants en conditions réelles comme en laboratoire.

L'Europe est la première partie du monde à instaurer ce genre de test sur route, effectuant ainsi un grand pas en avant dans le contrôle des émissions de véhicules.

En pratique, à quoi sert le WLTP ?

L'essai WLTP est plus rigoureux que le NEDC ; de manière générale, il enregistre **des niveaux d'émission de CO₂ moyens plus élevés et des plages de fonctionnement électriques plus courtes**⁶, bien que cela dépende naturellement du véhicule concerné.

Les résultats à l'essai WLTP **sont plus proches de la réalité** et donnent aux consommateurs et aux propriétaires de flotte une vision plus précise de la consommation en carburant/électricité et des émissions de CO₂.



Quand le WLTP prend-il effet ?

2017:

- Officiellement, le WLTP s'applique depuis le 1^{er} septembre 2017 aux **nouveaux types de voitures**, c'est-à-dire aux modèles de véhicules présentés sur le marché pour la première fois.

2018:

- A partir du 1^{er} septembre 2018, **toutes les nouvelles voitures** doivent être certifiées conformément à la procédure d'essai WLTP, au lieu du NEDC.
- Une exception sera faite pour tous les véhicules de fin de série, afin de permettre à un nombre limité de véhicules invendus en stock qui ont été approuvés en vertu de l'ancien essai NEDC d'être vendus pendant une année supplémentaire (régulation des stocks résiduels).

2019:

- A partir du 1^{er} septembre 2019, le WLTP sera obligatoire pour tous les modèles (la régulation des stocks résiduels expire).
- **Toutes les voitures chez des concessionnaires automobiles** devraient afficher des valeurs d'émissions de CO₂ testées WLTP seulement pour éviter la confusion parmi les consommateurs.

Où le WLTP s'applique-t-il ?

Le WLTP a été développé comme cycle d'essai mondial à travers différentes régions du monde, afin qu'il soit possible de comparer à l'échelle mondiale les émissions de CO₂ et les émissions polluantes, ainsi que la consommation de carburant. Cependant, même si le WLTP aura un « socle » commun mondial, l'UE et d'autres régions appliqueront l'essai de manière différente, en fonction de leurs propres lois et nécessités en matière de trafic routier.

Le WLTP est entré en vigueur en 2017 dans l'UE et dans dix autres pays, à savoir l'Australie, la Chine, l'Inde, le Japon, la Norvège, la République de Corée, la Moldavie, la Russie, l'Afrique du Sud et la Turquie.



Comment le WLTP va-t-il influencer la gestion de la flotte ?

Politiques automobiles

Pour réduire l'empreinte carbone et, au bout du compte, épargner sur le coût du carburant, de nombreuses politiques relatives aux véhicules de société incluent un **seuil de CO₂** pour les commandes de nouvelles voitures ; les conducteurs en leasing ne sont pas autorisés à commander des véhicules dont le taux d'émission excède ce seuil. Les seuils actuels des politiques en matière de véhicule se basent pour la plupart sur les niveaux de CO₂ établis par les constructeurs, mesurés selon le NEDC.

Comme le nouvel essai WLTP est plus rigoureux et que les niveaux de CO₂ enregistrés seront souvent plus élevés, cela peut vouloir dire que différents modèles ne correspondront plus au seuil existant. Ainsi, en vertu de l'essai NEDC, il pourrait être démontré qu'un modèle particulier de véhicule produit des émissions de 118 g/km, alors qu'en vertu de l'essai WLTP, ce chiffre monte à 126 g/km. En se basant sur un seuil de 120 g/km, les conducteurs ne pourraient alors plus commander ce véhicule comme voiture de société.

La question-clé pour les gestionnaires de flotte est bien sûr de savoir à quel niveau fixer un nouveau seuil qui soit ambitieux mais réaliste en même temps. Pour le moment, il n'y a que quelques valeurs WLTP disponibles, il est donc trop tôt pour avoir une bonne compréhension de ce que seraient de nouveaux seuils réalistes. En effet, il faudra attendre septembre 2018 avant que toutes les nouvelles voitures disposent d'une valeur WLTP, et les gouvernements ne toucheront très probablement pas aux taxes sur les véhicules avant 2019. Par conséquent, nous recommandons aux gestionnaires de flotte d'attendre que toute la clarté soit faite sur les conséquences du WLTP pour mettre à jour les seuils de CO₂.

Rapport de l'empreinte carbone

Dans le cadre de leur responsabilité sociale d'entreprise (RSE) et/ou de leurs politiques en matière de développement durable, un grand nombre de sociétés publient le détail de leur empreinte carbone, par exemple, dans leur rapport annuel. Une méthode pour calculer l'empreinte carbone est basée sur la consommation effective de carburant du véhicule. Dans ce cas, le WLTP n'aura aucun impact, puisque la performance et la consommation réelles du véhicule restent inchangées.



Cependant, une autre méthode pour calculer l’empreinte d’une flotte est de multiplier les émissions de CO₂ rapportées (grammes par kilomètre) par le kilométrage de chaque véhicule.

Dans ce cas, si les valeurs d’émissions de CO₂ WLTP sont plus élevées que les valeurs NEDC utilisées jusqu’alors, cela augmentera la taille théorique de l’empreinte carbone – malgré le fait qu’il n’y a pas eu de changement dans les caractéristiques du véhicule. C’est pourquoi la nouvelle procédure d’essai pourrait fausser les statistiques d’émissions de CO₂ d’une société et pourrait, en fin de compte, empêcher d’atteindre les objectifs environnementaux si ceux-ci restent inchangés.

Pour maintenir de hauts niveaux de transparence aussi longtemps que les valeurs NEDC et WLTP existent, il sera préférable de convertir les valeurs WLTP en NEDC (par exemple en utilisant l’outil CO₂mpas de l’UE). Nous avons recommandé d’établir une nouvelle référence et des objectifs de réduction de CO₂ correspondants une fois que les empreintes ont été rapportées sur la base des valeurs WLTP.

Taxation des véhicules

Dans de nombreux pays, les taxes sur les véhicules (que ce soit des taxes d’immatriculation, taxes routières ou des taxes sur les avantages extrasalariaux) sont dans une certaine mesure liées aux niveaux d’émissions de CO₂. Par conséquent, si le WLTP entraîne un niveau d’émission de CO₂ plus élevé pour un véhicule, les taxes sur ce véhicule deviendraient plus onéreuses malgré le fait que la performance du véhicule reste la même.

L’Association des constructeurs européens d’automobiles (ACEA) est d’avis que le nouvel essai WLTP ne devrait pas avoir une incidence négative sur les consommateurs, et appelle les gouvernements nationaux à s’assurer que le passage au WLTP n’entraînera pas une augmentation des taxes sur les véhicules⁷.

Les gouvernements utiliseront très probablement la période de transition pour en comprendre les répercussions et ne prendront pas de mesures avant 2019.



Conclusion

Il est clair que le WLTP affecte non seulement les constructeurs de voitures mais aussi les sociétés, conducteurs en leasing et peut-être, au bout du compte, les consommateurs. En se basant sur les informations soulignées ci-avant, les gestionnaires de flotte peuvent se préparer aux changements à court et à long termes apportés par cette nouvelle méthode d'essai d'émissions, y compris en réévaluant leurs politiques en matière de voitures et en informant les conducteurs et autres parties prenantes sur les conséquences éventuelles. Pour plus d'informations, veuillez contacter LeasePlan.

Références

- ¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en
- ² https://ec.europa.eu/clima/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-continue-fall_en
- ³ https://jrcstu.github.io/co2mpas/Presentations/20161124_Correlation_process.pdf
- ⁴ <http://wltpfacts.eu/>
- ⁵ <http://www.caremissionstestingfacts.eu/rde-real-driving-emissions-test>
- ⁶ <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/impact-wltp-official-fuel-consumption-and-electric-range-plug-hybrid-electric-vehicles-europe>
- ⁷ <http://www.acea.be/press-releases/article/governments-should-address-negative-tax-impact-of-new-car-emissions-test>

Clause de non-responsabilité

Le présent document a été approuvé uniquement par, et relève de la responsabilité de, LeasePlan Corporation S.A. (« LPC ») d'après les sources telles que mentionnées ici et les informations fournies par LPC.

LPC ne donne aucune garantie (explicite ou implicite), de quelque nature que ce soit, et décline toute responsabilité, de quelque sorte que ce soit, en ce qui concerne l'exactitude ou l'exhaustivité des informations ou opinions exprimées dans le présent document.

Les informations contenues dans le présent document proviennent de sources n'ayant pas été vérifiées de manière indépendante. LPC ne s'engage aucunement à, et n'est en aucun cas tenu de, fournir au destinataire l'accès à des informations supplémentaires de mettre à jour le présent document, ou encore de corriger toute inexactitude de celui-ci qui pourrait apparaître, et se réserve le droit, sans en donner le motif, à tout moment et à tous égards, de modifier ou de mettre fin aux informations décrites ici.

Sauf en cas de déclaration inexacte et frauduleuse, ni LPC ni aucun de ses affiliés, conseillers ou représentants, ne pourront être tenus responsables d'aucun dommage et d'aucune perte directs, indirects, consécutifs ou autres, y compris la perte de bénéfices subie par vous-même ou toute tierce partie qui puisse résulter de tout recours (1) au présent document ou de la fiabilité, exactitude, exhaustivité ou pertinence de celui-ci ou (2) de toute autre information écrite ou orale fournie par LPC en la matière ou de (3) toute autre donnée générant de telles informations.

LeasePlan

LeasePlan Belgium
Excelsiorlaan 8
1930 Zaventem
Belgium
info@leaseplan.com
+32 2 722 62 11

leaseplan.be