LeasePlan

Nouvelle procédure d'essai relative aux émissions de CO_2 Quelles répercussions pour les gestionnaires de parc ?

What's next?

Q4 2017

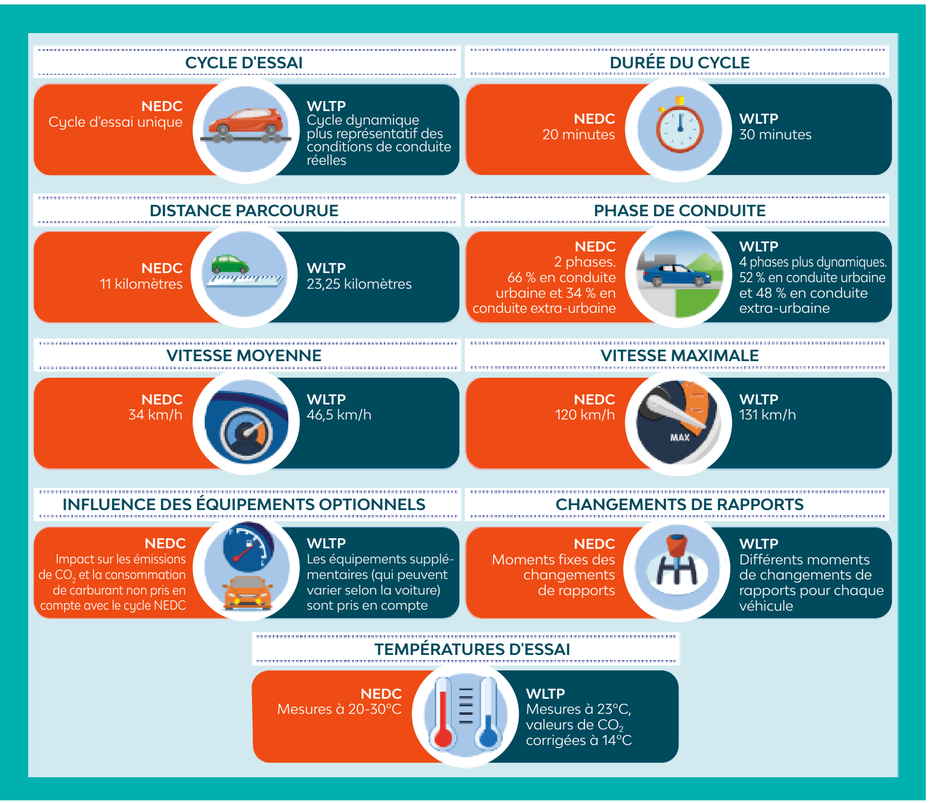
Les émissions de CO_2 rejetées par les pots d'échappement constituent un sujet brûlant depuis que le réchauffement climatique est devenu un enjeu majeur. C'est la raison pour laquelle l'industrie automobile poursuit des objectifs de plus en plus ambitieux pour réduire ses émissions polluantes depuis les années 90. Chez LeasePlan, nous nous engageons en matière de durabilité et nous soutenons les initiatives qui consistent à encourager chaque acteur du secteur - constructeurs automobiles, entreprises et gestionnaires de parc - à assumer ses responsabilités afin de préserver notre planète.

Au regard des avancées technologiques en cours et de l'évolution des conditions de conduite, il était impératif de revoir la procédure d'essai permettant de mesurer les émissions de CO_2. La nécessité d'un test plus réaliste est apparue encore plus évidente au moment du scandale du "dieselgate", lorsque des conclusions d'études indépendantes ont révélé que certaines voitures étaient en réalité sensiblement plus polluantes que ce que voulaient bien laisser entendre les résultats des essais. En septembre 2017, de nouvelles lois sont entrées en vigueur, visant à garantir que les véhicules feront désormais l'objet d'une procédure d'essai plus réaliste : la procédure WLTP. À quoi devons-nous donc nous attendre en matière d'essais relatifs aux émissions et quelles répercussions cette nouvelle législation va-t-elle avoir sur les gestionnaires de parc ? Nous avons préparé ce livre blanc pour vous aider à y voir plus clair.

Le transport routier est responsable d'environ un cinquième du total des émissions de dioxyde de carbone (CO_2), le principal gaz à effet de serre[1], au sein de l'Union européenne. Aussi l'industrie automobile s'efforce-t-elle de réaliser des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO_2 depuis la signature du protocole de Kyoto dans les années 90. Au niveau européen, les constructeurs s'étaient vu imposer l'objectif d'une moyenne de 130 g/km pour les voitures particulières d'ici 2015 et de 175 g/km pour les utilitaires. Ces objectifs avaient été atteints bien avant l'échéance fixée. Depuis, de nouveaux objectifs ont été formulés : d'ici 2021, les émissions moyennes de CO_2 des voitures particulières ne devront pas dépasser 95 g/km et d'ici 2020, les émissions des utilitaires ne devront pas excéder 147 g/km[2]. Mais comment ces émissions sont-elles mesurées ?

Le niveau d'émissions d'un véhicule neuf est indiqué sur le certificat de conformité, un document dont tous les véhicules neufs doivent disposer avant de pouvoir être mis sur le marché. Jusqu'à septembre 2017, une grande partie des informations portées au certificat de conformité - comme les émissions de CO_2 et de polluants, mais aussi la consommation de carburant/électricité et la plage de fonctionnement électrique - étaient obtenues par le biais d'un essai en laboratoire appelé alors « nouveau cycle européen de conduite » (New European Driving Cycle, NEDC), mis en place dans les années 80. L'essai NEDC ne reflète toutefois plus les conditions de conduite ni les technologies automobiles d'aujourd'hui. Des calculs indépendants ont montré que les résultats des tests NEDC traduisaient très mal les véritables niveaux d'émissions, indiquant généralement des moyennes sensiblement inférieures à celles effectivement rejetées. Inutile de dire que ce constat a entamé la confiance des consommateurs et mis à mal la réputation de l'industrie automobile. C'est la raison pour laquelle un groupe de travail des Nations Unies s'est penché sur une procédure d'essai plus réaliste. Résultat de ce travail : la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (la procédure WLTP).

Remarque :
La procédure WLTP est entrée en vigueur en 2017. L'objectif basé sur le cycle NEDC s'applique toutefois jusqu'en 2020. Une procédure de corrélation NEDC/WLTP s'appliquera pendant la phase de transition[3].



Quelles sont les nouveautés ?

Il existe plusieurs différences entre la procédure WLTP et le cycle NEDC[4]. Pour que les essais soient **plus réalistes**, la procédure WLTP comprend davantage de cycles d'essai (quatre au lieu de deux) qui durent plus longtemps (30 minutes au lieu de 20) et couvrent une plus grande distance (23 kilomètres au lieu de 11). La vitesse d'essai moyenne est par ailleurs plus élevée (46 km/h au lieu de 34), à l'instar de la vitesse maximum (131 km/h au lieu de 121). Pour être en accord avec les styles de conduite plus dynamiques qui prévalent aujourd'hui, la procédure WLTP inclut des moments d'accélération et de décélération plus drastiques et plus fréquents. Elle prend également en compte la résistance au roulement des pneus et le vaste choix d'options proposées. En d'autres termes, **à chaque niveau d'équipement et à chaque série d'options correspond une valeur de CO_2 différente.**

Outre les essais en laboratoire, l'Union européenne a instauré le test **RDE** (Real Driving Emission), un nouveau test où les émissions de polluants sont mesurées en conditions de conduite réelles[5]. Le test RDE garantira que les voitures émettent de faibles émissions sur route. Il confirmera également les résultats des essais en laboratoire, afin d'apporter l'assurance que les véhicules présentent un faible niveau d'émissions polluantes en conditions réelles et en laboratoire. L'Europe est la première région du monde à instaurer un essai sur route de ce type, qui constitue une avancée majeure en matière de tests relatifs aux émissions des véhicules.

Concrètement, qu'apporte le test WLTP ?

Le test WLTP est plus rigoureux que le NEDC. De manière générale, il enregistrera des **niveaux moyens d'émissions de CO_2 plus élevés et des autonomies électriques moins importantes**[6], même s'il est évident que tout dépendra du véhicule en question. Les résultats du test WLTP **reflètent mieux la réalité** et donnent aux consommateurs et aux propriétaires de parcs une idée plus précise de la consommation en carburant/électricité et des émissions de CO_2.

Quand la procédure WLTP entre-t-elle en vigueur ?

2017:

- Depuis le 1er septembre 2017, la procédure WLTP s'applique officiellement aux **nouveaux types de voitures**, à savoir aux modèles lancés sur le marché pour la première fois.

2018:

- Au 1er septembre 2018, **toutes les voitures neuves** devront être homologuées selon la procédure d'essai WLTP, en lieu et place du test NEDC.
- Seule exception à cette nouvelle règle : les véhicules de fin de série, afin de permettre à un nombre limité de véhicules en stock invendus, homologués selon l'ancien test NEDC, d'être vendus pendant une année supplémentaire (pour écouler les stocks restants).

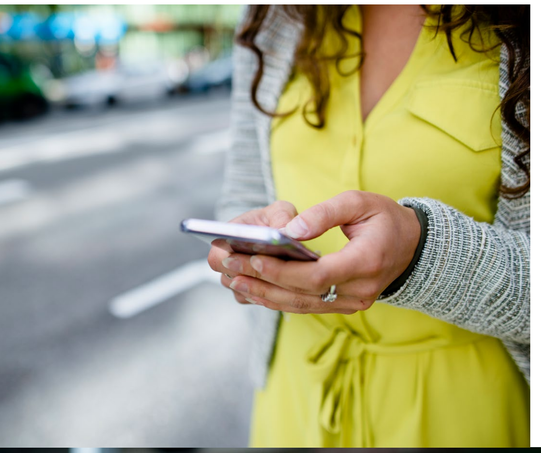
2019:

- Au 1er septembre 2019, la procédure WLTP sera obligatoire pour tous les modèles (la période d'écoulement des stocks restants aura pris fin).
- **Dans les concessions, toutes les voitures** devront afficher les valeurs de CO_2 selon la procédure WLTP uniquement, afin d'éviter de semer la confusion dans l'esprit des consommateurs.

Où la procédure WLTP s'applique-t-elle ?

La procédure WLTP a été mise au point dans le but de servir de cycle d'essai global dans différentes régions du monde, et ce afin de pouvoir comparer les émissions de polluants et de CO_2, mais aussi les valeurs de consommation de carburant, dans le monde entier. Toutefois, même si la procédure WLTP aura une "base" globale commune, l'UE et les autres régions du monde appliqueront le test de différentes manières en fonction de leur législation en matière de circulation routière et de leurs besoins.

En 2017, la procédure WLTP est entrée en vigueur 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.



Quelles conséquences la WLTP aura-t-elle sur la gestion des flottes ?

Politiques automobiles

Pour réduire l'empreinte carbone et, en fin de compte, faire des économies de frais de carburant, de nombreuses politiques en matière de voitures de société incluent un seuil de CO_2 pour les commandes de véhicules neufs : les conducteurs de véhicule en LLD n'ont pas le droit de commander des véhicules ayant un niveau d'émissions dépassant le seuil. Jusqu'à présent, les seuils figurant aujourd'hui dans les politiques automobiles étaient basés sur les niveaux de CO_2 définis par le constructeur et mesurés selon le cycle NEDC.

Comme le nouveau test WLTP est plus rigoureux et que les niveaux de CO_2 enregistrés seront souvent plus élevés, divers modèles ne parviendront peut-être plus à respecter le seuil existant. Prenons un exemple : dans le cadre d'un test NEDC, un modèle de véhicule particulier pouvait afficher une production d'émissions de CO_2 de 118 g/km. Or, avec le test WLTP, cette valeur pourrait être de 126 g/km. Sur la base d'un seuil de 120 g/km, les conducteurs ne pourront donc plus commander ce véhicule comme voiture de société.

Pour les gestionnaires de parc, la question centrale est évidemment de savoir quand définir un nouveau seuil à la fois ambitieux et réaliste. À ce jour, seules quelques valeurs WLTP sont disponibles. Il est donc trop tôt pour avoir une bonne vision de ce que seraient de nouveaux seuils réalistes.

En fait, il faudra attendre septembre 2018 avant que toutes les voitures neuves disposent d'une valeur WLTP et le plus probable est que les gouvernements ne toucheront pas à la taxation des voitures avant 2019. Avant de mettre à jour les seuils de CO_2, nous recommandons donc aux gestionnaires de parc d'attendre de bien connaître l'impact de la procédure WLTP.

Publication de l'empreinte carbone

Dans le cadre de leurs politiques de responsabilité sociale d'entreprise (RSE) et/ou de développement durable, un nombre croissant d'entreprises publient des données détaillées sur leur empreinte carbone, par exemple dans leur rapport annuel. Pour calculer l'empreinte carbone, une méthode consiste à se

baser sur la consommation de carburant effective du véhicule. Dans ce cas, la procédure WLTP n'aura aucun impact, étant donné que les performances et la consommation réelles du véhicule demeurent inchangées.

Il existe toutefois une autre manière de calculer l'empreinte d'un parc, en multipliant les émissions de CO_2 (grammes par kilomètre) par le kilométrage de chaque véhicule. Dans ce cas, si les valeurs de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont supérieures aux valeurs du cycle NEDC utilisées jusqu'à présent, cela augmentera l'ampleur théorique de l'empreinte carbone - en dépit du fait que les caractéristiques des véhicules n'auront pas changé. La nouvelle procédure d'essai peut donc déformer les statistiques d'émissions de CO_2 d'une entreprise et, au bout du compte, aboutir à l'impossibilité d'atteindre les objectifs environnementaux si ces derniers restent inchangés.

Pour maintenir des niveaux de transparence élevés aussi longtemps que les deux valeurs NEDC et WLTP cohabiteront, il sera utile de convertir les valeurs WLTP en valeurs NEDC (par exemple en utilisant l'outil CO_2mpas de l'UE). Dès l'instant où les empreintes auront été publiées sur la base de valeurs WLTP, nous recommandons de fixer un nouveau point de comparaison et des objectifs de réduction des émissions de CO_2 correspondants.

Taxation des véhicules

Dans de nombreux de pays, les taxes automobiles (qu'il s'agisse de la taxe d'immatriculation, de la taxe routière ou de l'impôt sur les avantages en nature) sont, d'une certaine manière, liées aux niveaux d'émissions de CO_2. Par conséquent, si la procédure WLTP aboutit à un niveau d'émissions de CO_2 plus élevé pour un véhicule, le taux d'imposition de ce véhicule augmentera même si ses performances restent inchangées.

L'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles est d'avis que le nouveau test WLTP ne doit pas avoir de répercussions négatives sur les consommateurs et appelle les gouvernements nationaux à s'assurer que le passage à la procédure WLTP n'augmentera pas la taxation des véhicules[7].
Les gouvernements profiteront très probablement de cette période de transition pour évaluer l'impact et ne prendront pas de mesures avant 2019.

Conclusion

À l'évidence, la procédure WLTP touchera non seulement les constructeurs automobiles, mais aussi les entreprises, les conducteurs de véhicule en LLD et peut-être, au bout du compte, les consommateurs. Sur la base des informations fournies plus haut, les gestionnaires de parc pourront se préparer aux changements à court terme et à long terme provoqués par cette nouvelle méthode de mesure des émissions, notamment en réévaluant leurs politiques en matière de véhicules et en informant les conducteurs et les autres parties prenantes des implications potentielles. Pour en savoir plus, n'hésitez pas à 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

Avis de non-responsabilité

Le présent document a été validé uniquement par LeasePlan Corporation N.V. ("LPC"), qui en assume la responsabilité, sur la base des sources citées et des informations fournies par LPC. LPC ne donne aucune garantie de quelque nature que ce soit et décline toute responsabilité (de manière expresse ou implicite) quant à l'exactitude ou l'exhaustivité des informations ou opinions figurant dans le présent document.

Les informations contenues dans le présent document sont tirées de sources qui n'ont pas été vérifiées de manière indépendante. LPC ne donne aucune assurance à cet égard et n'est aucunement tenue de permettre au destinataire d'accéder à d'autres informations ni de mettre à jour le présent document, ni d'en corriger les éventuelles inexactitudes qu'il comporte, et se réserve le droit, sans avoir à en donner les raisons, à tout moment et de quelque façon que ce soit, de modifier ou de supprimer les informations qui y figurent.

Sauf en cas d'informations trompeuses frauduleuses, ni LPC ni aucune de ses sociétés affiliées, ni aucun de ses conseillers ou représentants ne seront responsables d'aucune perte ni d'aucun dommage direct(e), indirect(e), consécutif(ve) ou autre, et notamment de la perte de profits subie par vous ou un tiers et pouvant découler de la confiance accordée au (1) présent document, ni de la fiabilité, de l'exactitude, de l'exhaustivité ou de l'actualité de ces informations ou (2) de toutes autres informations écrites ou orales mises à disposition par LPC en relation avec le présent document ou (3) de toute donnée générée par lesdites informations.

LeasePlan

LeasePlan Corporation N.V.
Gustav Mahlerlaan 360
1082 ME Amsterdam
The Netherlands
info@leaseplancorp.com

leaseplan.com