

Méthode d'essai WLTP

À compter du 1er septembre 2017, une nouvelle méthode d'essai est entrée en vigueur pour déterminer les émissions de CO2 des voitures neuves. Cela a des conséquences pour, entre autres, le calcul de l'ATN et la déductibilité fiscale.

Pourquoi y a-t-il un nouveau test?

La méthode d'essai actuelle pour déterminer les émissions de CO2 (la méthode d'essai NEDC) présente des lacunes, ce qui signifie que les émissions de CO2 dépassent souvent les émissions mesurées lors de l'essai. Une nouvelle méthode d'essai a donc été introduite en septembre 2017. Il s'agit du "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure", abrégé en WLTP. Cette nouvelle méthode de test rend plus justice à la consommation de carburant réelle que l'ancienne méthode. Cela est dû, par exemple, à un test sur une période plus longue, à un plus grand nombre de trajets en dehors de la ville, à une vitesse de pointe plus élevée et au comptage des options.

L'un des principaux objectifs de la procédure WLTP est de fournir des résultats d'essais en laboratoire qui reflètent une utilisation réaliste du véhicule basée sur la technologie actuelle du véhicule. En tenant compte de l'importance des objectifs de CO2 pour les performances économiques des constructeurs automobiles dans le monde, le WLTP vise également à harmoniser les procédures de test au niveau mondial afin de créer des conditions de concurrence équitables sur le marché.

Que signifie le test WLTP?

Alors que le NEDC détermine les valeurs de test sur la base d'un profil de conduite théorique, le cycle WLTP a été développé en utilisant des données de conduite réalistes collectées dans le monde entier. Le WLTP reflète donc mieux la consommation réelle des voitures. Le cycle de conduite WLTP est divisé en quatre parties avec différentes vitesses moyennes: faible, moyenne, rapide et très rapide. Chaque partie comprend une variété de phases de conduite, d'arrêts, d'accélération et d'actions de freinage. De chaque type de voiture, chaque ligne de transmission (moteur et combinaison de boîte de vitesses) est testée, avec un résultat WLTP pour la voiture dans sa version la plus légère (la plus économique) et la plus lourde (la moins économique).



	NEDC	WLTP
Nombre de cycles d'essai	1	Max. 4
Durée du cycle	20 minutes	30 minutes
Distance du cycle	11 km	23,25 km
Phases de conduite	2 66% en ville, 34% en dehors de la ville	4 52% en ville, 48% en dehors de la ville
Vitesse moyenne	34 km/h	46,5 km/h
Vitesse maximale	120 km/h	131 km/h
Conséquences des options	Non	Oui
Passage de vitesse	Constant	Variable
Température d'essai	Entre 20-30°C	Constante à 23°C

Les premiers résultats de test indiquent qu'en moyenne, il y a une émission de CO₂ de 7 grammes plus élevée dans le test WLTP comparé au NEDC. (source: International Council on Clean Transportation).

Les résultats du test WLTP sont représentatifs des conditions d'utilisation moyennes. En réalité, la consommation et les émissions de CO₂ d'un véhicule dépendent d'un certain nombre de facteurs qui ne peuvent être simulés individuellement dans les tests de laboratoire WLTP. Un facteur important ici est la différence de style de conduite. Cela signifie que si deux conducteurs conduisent exactement le même véhicule dans les mêmes conditions dans le trafic réel, cela conduira inévitablement à des valeurs différentes, par exemple en raison de l'accélération individuelle et du comportement de freinage.

En plus du WLTP, la Commission européenne maintiendra également les RDE ("Real Driving Emissions" ou émissions dans des conditions de conduite réelles) en tant qu'exigence de type supplémentaire pour la réglementation des émissions EU6d. Contrairement au NEDC et au WLTP, les tests RDE mesurent les polluants tels que les NO_x pendant que les véhicules roulent sur la route. Par exemple, les tests RDE peuvent confirmer si les résultats des tests de laboratoire sont représentatifs pour des conditions normales d'utilisation.

Quand le test WLTP sera-t-il mis en oeuvre ?

La nouvelle méthode WLTP est obligatoire à compter du 1er septembre 2017 pour les voitures avec une nouvelle homologation de type. Les modèles existants avec l'approbation de type NEDC actuelle ne doivent plus être testés à partir de septembre. Un an plus tard, la nouvelle méthode d'essai est obligatoire pour tous les modèles nouvellement vendus, à l'exception d'une série qui s'épuise. À compter du 1er septembre 2019, tous les véhicules nouvellement vendus doivent avoir une valeur de CO₂ déterminée conformément au WLTP.

Quelles sont les conséquences du test WLTP?

À partir du 1er septembre 2018, tous les nouveaux véhicules doivent être testés selon le nouveau cycle d'essai WLTP. Le cycle de test WLTP remplace l'actuel test NEDC. En résumé, nous pouvons affirmer que la nouvelle méthode d'essai est plus réaliste et plus stricte que la norme NEDC. Cela se traduira par une consommation de carburant plus élevée et des émissions de CO2 plus élevées.

- **Conséquences pour la gestion de flotte**

Si vous utilisez les émissions de CO2 comme critère dans votre flotte, cela a des conséquences directes sur la sélection de la voiture. Parce que moins de voitures répondront à ce critère, le choix final pour votre employé sera plus limité. Comme il n'est pas encore clair quels modèles/versions seront bientôt conformes, aucun conseil concret ne peut encore être donné à ce sujet. Nous pensons qu'il est intelligent d'en discuter avec les départements concernés de votre organisation. Par exemple, les ajustements à votre système de voitures peuvent être préparés à temps.

- **Commander de nouveaux véhicules**

Plusieurs considérations peuvent être prises en ce qui concerne la commande de nouveaux véhicules. Est-il intelligent de faire avancer les commandes? Est-il intelligent de laisser les voitures courir plus longtemps? Cela dépend, entre autres choses, de la composition de votre flotte de véhicules. Si vous envisagez de commander des voitures, nous vous conseillons vivement de vérifier le prix réel de cette commande spécifique. Cela peut avoir des conséquences importantes sur le prix leasing et la valeur fiscale. Bien sûr, votre account manager peut vous aider à obtenir les informations pertinentes.

- **Quels pays vont entrer dans le WLTP?**

Le WLTP est mis en œuvre par tous les membres de la CEE-ONU (les 28 pays de l'UE et la Norvège, l'Islande, la Suisse/Liechtenstein, la Turquie et Israël). D'autres pays qui ont signé l'accord WLTP, tels que la Chine, le Japon, la Corée du Sud, la Russie, l'Inde et les États-Unis, sont actuellement en situation de surveillance et n'ont pas encore communiqué de calendrier de mise en œuvre.

- **Quid du CO2 ?**

Certains constructeurs affichent déjà aujourd'hui les valeurs WLTP. Comme on pouvait s'y attendre, les taux d'émissions de CO2 sont à la hausse. Selon les données dont J&T Autolease dispose aujourd'hui, les valeurs CO2 augmentent en moyenne de 30 grammes, avec une marge de déviation de $\pm 5\%$, par rapport au test NEDC. Ces chiffres valent tant pour les petits que pour les plus gros modèles de voitures. Or, la fiscalité de nombreux pays demeure focalisée sur les émissions de CO2. En Belgique, par exemple, les rejets CO2 conditionnent la déductibilité fiscale et le calcul de l'ATN.

Pour l'instant, les valeurs NEDC restent la référence, en attendant les résultats d'une enquête que doit mener le cabinet du ministre fédéral des Finances, Johan Van Overtveldt, à la demande du Conseil des Ministres. En tout cas, J&T Autolease est très actif au sein de la Fédération des loueurs de véhicules, Renta, pour plaider en faveur d'un maintien des valeurs NEDC jusqu'en 2020. Cela permettrait aux entreprises et à leurs conducteurs de garder une maîtrise sur le coût, sans devoir instaurer subitement un « downgrading » de leur parc qui ne réjouirait personne !

- **Confirmé: NEDC 2.0 jusqu'en 2020**

Le 28 mai 2018, le ministre fédéral des Finances, Johan Van Overtveldt confirmait que les valeurs WLTP ne seraient prises en compte dans la fiscalité des voitures de société avant 2020. D'ici là, ce sont les valeurs NEDC 2.0, extrapolées des valeurs WLTP par le biais d'une formule, qui seront prises en compte. Le hic, c'est que ces valeurs sont déjà plus élevées que celles que nous connaissions jadis avec le NEDC 1.0. Il semblerait que le ministre soit conscient de l'impact sur la facture et veuille l'annihiler. En ce moment, on ne sait pas encore comment cela va se passer.

Pour davantage d'informations, rendez-vous sur www.toutsurlewltp.be

