



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE
Office fédéral de l'énergie OFEN
Ufficio federale dell'energia UFE
Swiss Federal Office of Energy SFOE



© Béatrice Devénès

PASSAGE DU NCEC AU WLTP

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE 10



POURQUOI UNE NOUVELLE MÉTHODE DE MESURE?

AUGMENTATION DE L'ÉCART PAR RAPPORT À LA CONSOMMATION RÉELLE

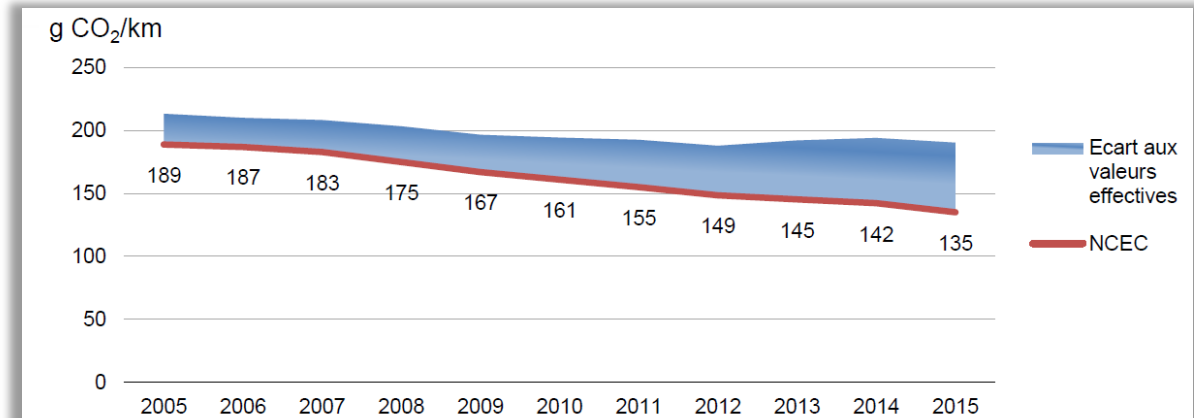
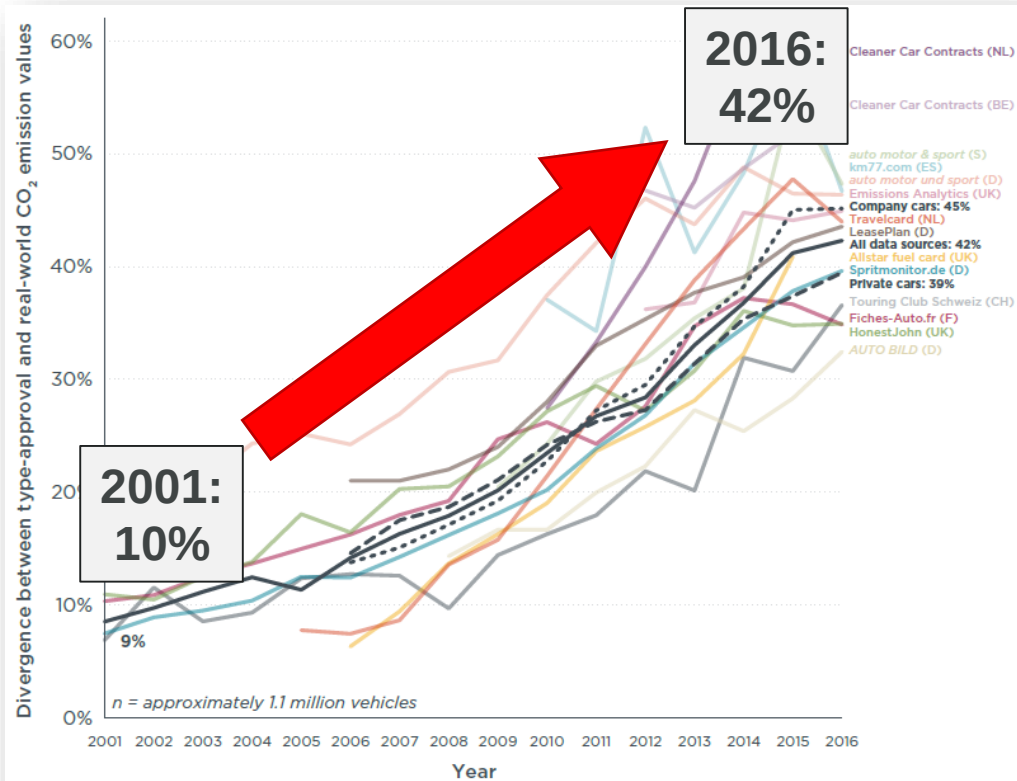


Figure 25: Réduction des émissions de CO₂ des véhicules nouvellement immatriculés, selon les mesures du NCEC et selon l'estimation de la consommation réelle, entre 2005 et 2015; source: OFEN (2016b), ICCT (2015), hypothèses propres.

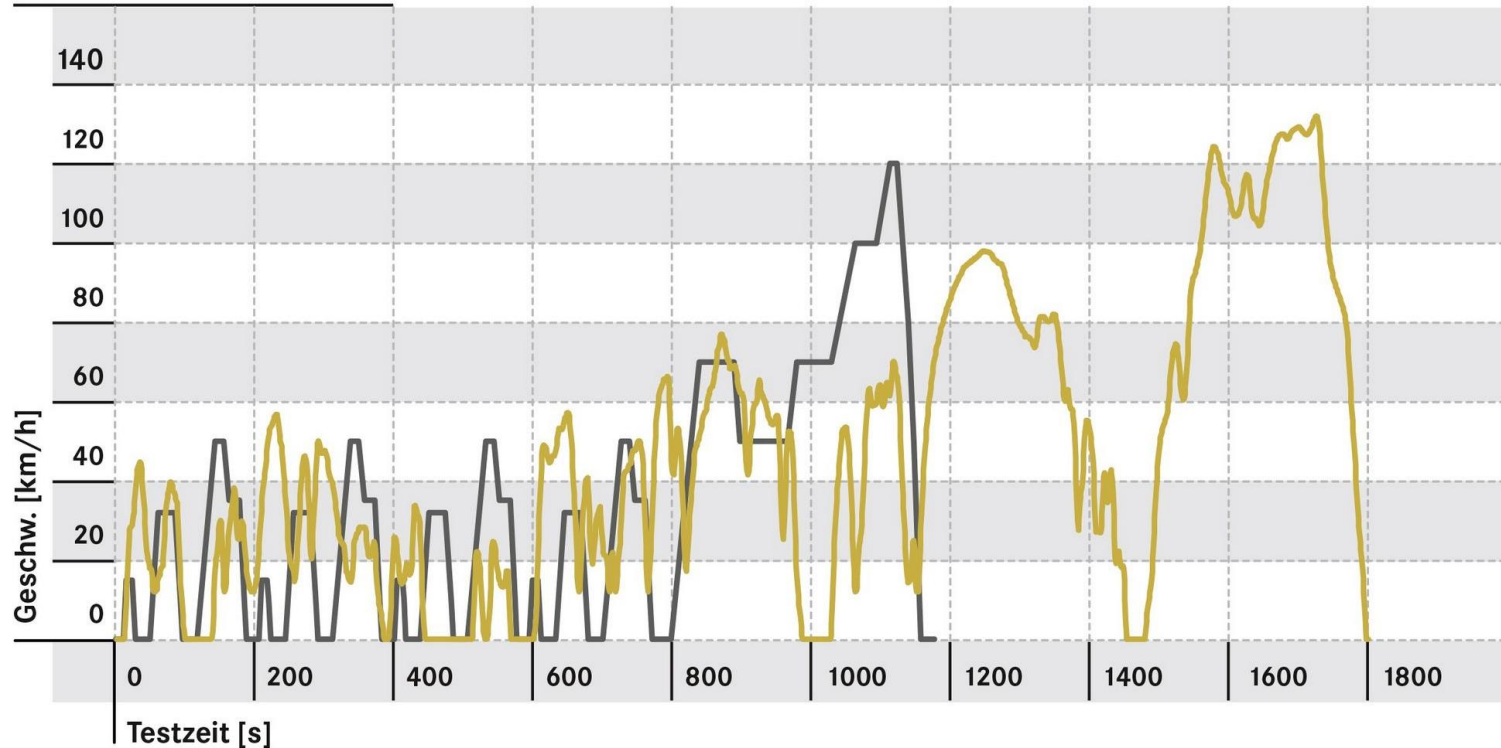
Aucune baisse réelle depuis 2012

Augmentation de l'écart par rapport à la consommation réelle



NOUVEAUTÉS DU WLTP? AUTRE CYCLE DE MESURE

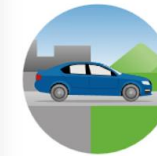
WLTP und NEFZ



Durée plus longue
30 min. vs 20 min.



Vitesse moyenne plus élevée
47 km/h vs 34 km/h



Davantage de phases



Vitesse maximale plus élevée
131 km/h vs 120 km/h



Distance plus longue
23 km vs 11 km

WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure



NOUVEAUTÉS DU WLTP?

AUTRES PARAMÈTRES DE MESURE



Prise en compte des options



Adaptation de la stratégie de changement de vitesse



Températures adaptées



ADAPTATIONS UE SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS RÉELLES

Polluants atmosphériques

Etat: droit en vigueur

- **Cycle WLTP:** effets directs minimes sur les émissions polluantes
- **Décisif pour les améliorations:** simultanément au WLTP: mesure des **émissions en conduite réelle (RDE)** et exigences plus sévères concernant le diagnostic embarqué
- **Conditions-cadres RDE** sur la route:
 - Charge et vitesses éventuelles
 - Conditions environnementales étendues
 - Facteurs de conformité pour l'oxyde d'azote (NOx) & PN

Émissions de CO₂

Etat: propositions de la commission de l'environnement du Parlement européen

- D'ici 2022: surveillance de l'écart par rapport à la consommation réelle avec les **appareils de mesure embarqués**
- Probablement à partir de 2023: **RDE pour les émissions de CO₂ et la consommation**

Important:

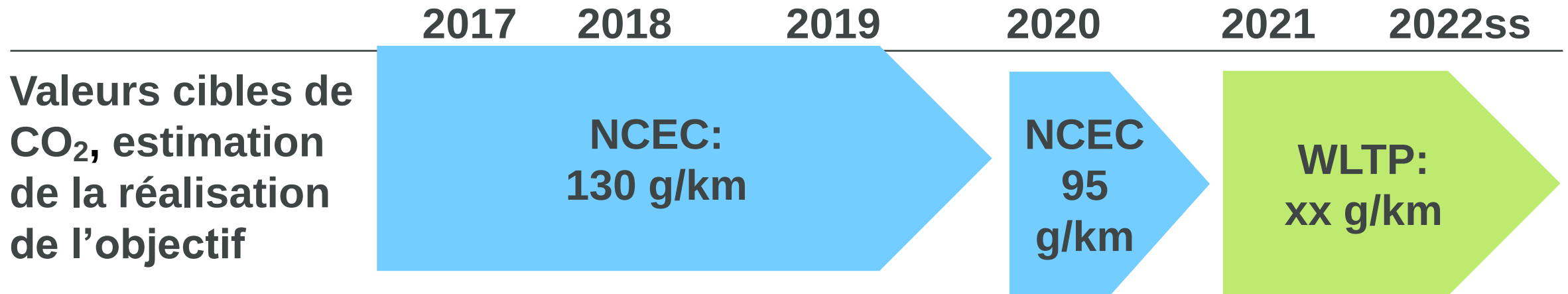
Actuellement, pas encore de mesures RDE pour le CO₂ & la consommation suite à l'introduction du WLTP





CONVERSION AUX VALEURS CIBLES WLTP

CALENDRIER DE L'UE



$$\text{objectif}_{\text{WLTP}, 2021 \text{ ss}} = \text{objectif}_{\text{NCEC}, 2020} \times \frac{\text{CO2}_{\text{WLTP}, 2020}}{\text{CO2}_{\text{NCEC}, 2020}}$$



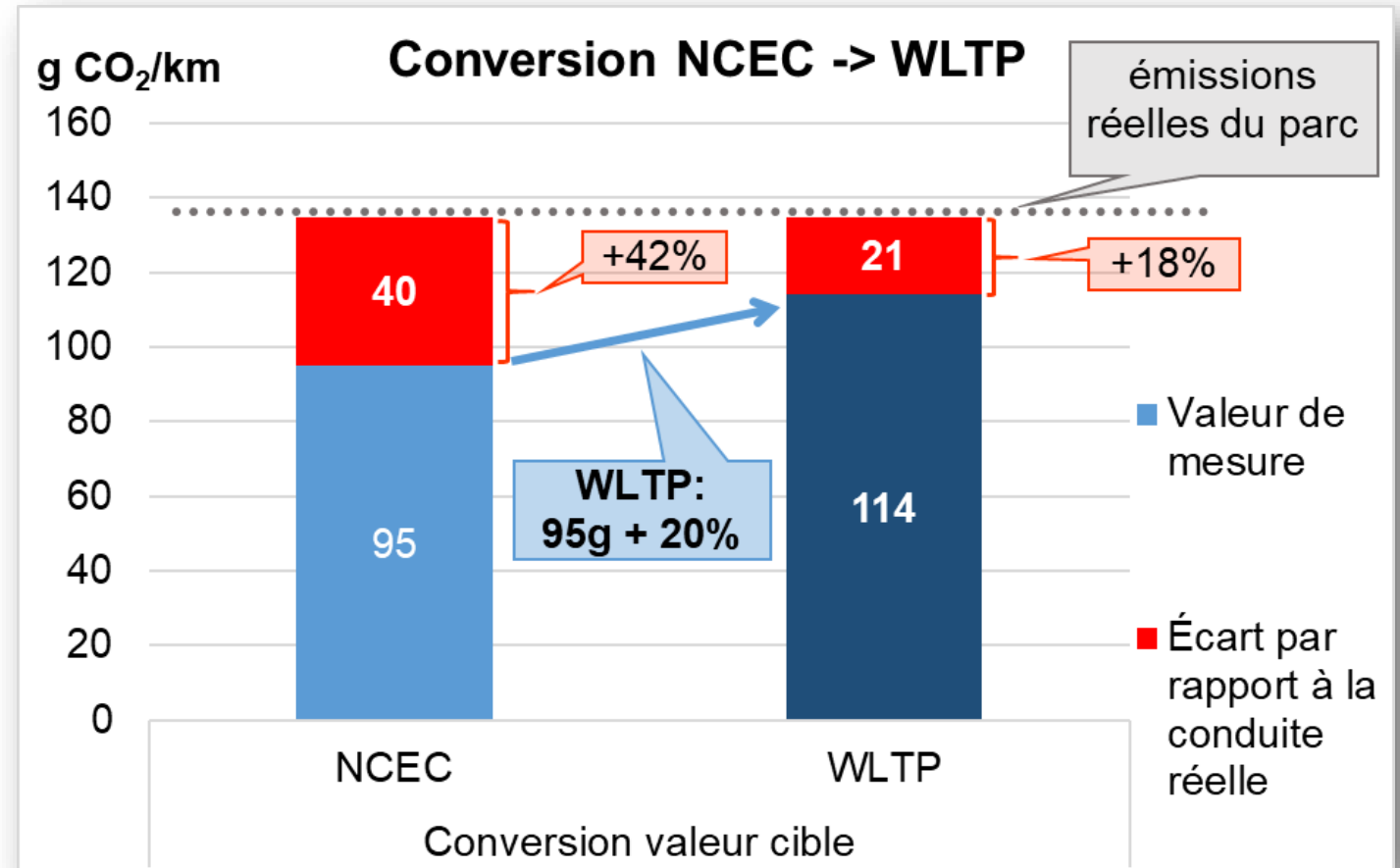
CONVERSION AUX VALEURS CIBLES WLTP COMMENT L'UE PROCÈDE-T-ELLE?

Situation initiale

- Le WLTP ne change rien aux émissions réelles de CO₂.
- **Mais** les valeurs officielles deviennent plus réalistes.

Mise en œuvre

La valeur cible augmente d'un même facteur que les valeurs mesurées (rapport WLTP aux mesures du NCEC).





CONVERSION AUX VALEURS CIBLES WLTP

SUITE DE LA PROCÉDURE D'ICI 2030?

Principe

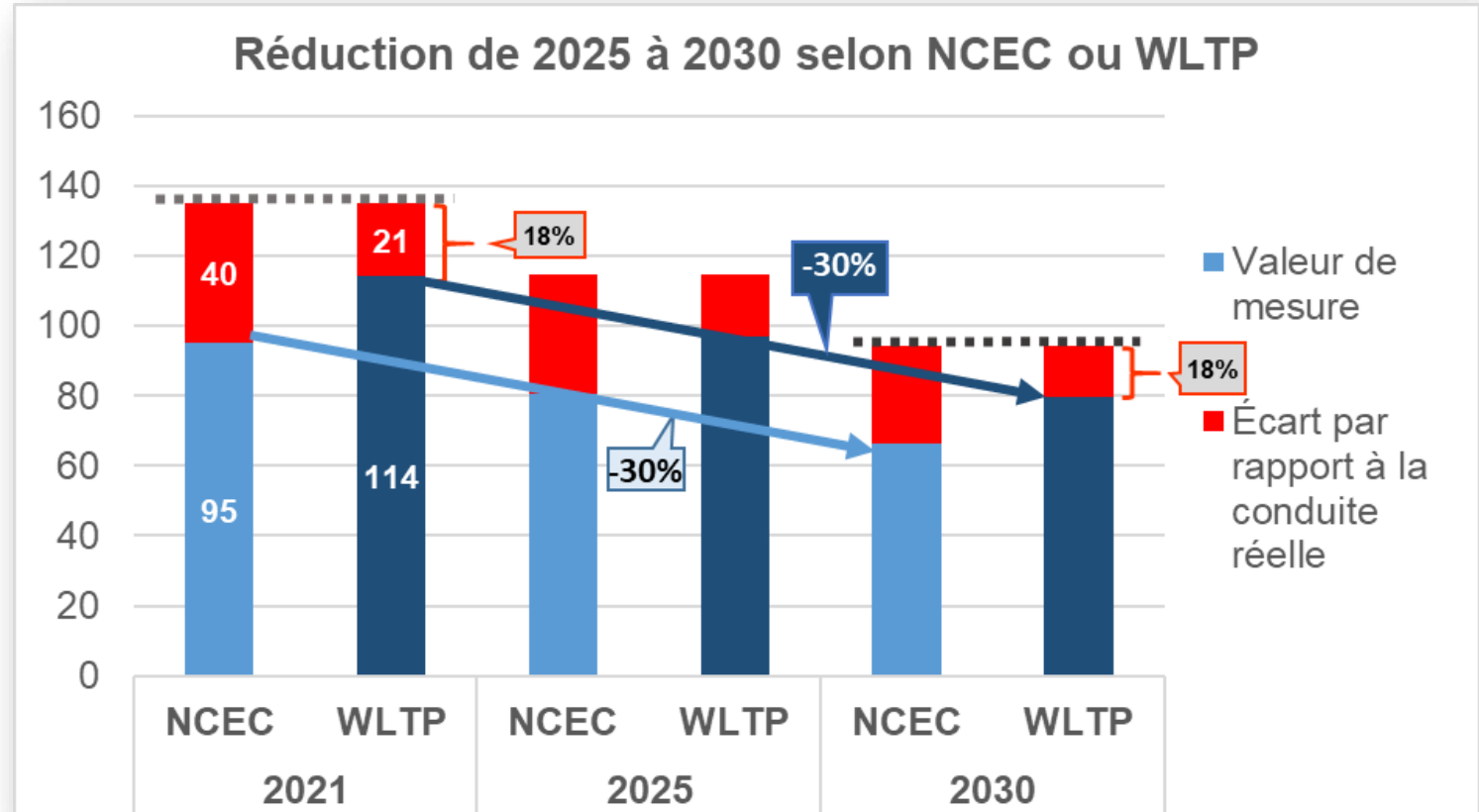
Réduction identique d'ici 2030 selon WLTP ou NCEC.

Défi

L'écart par rapport aux conditions de conduite réelle ne doit pas augmenter avec le WLTP si l'on veut obtenir une réduction effective.

Solution proposée par l'UE

Contrôles plus stricts des émissions réelles





CONVERSION AUX VALEURS CIBLES WLTP

PRINCIPES DE LA MISE EN ŒUVRE

- Le Conseil fédéral est habilité à transférer les **valeurs cibles du NCEC au WLTP**
- **Principe à l'instar de l'UE:**
 - Garantir que la **réduction à atteindre** par les importateurs après la conversion en 2021 **soit comparable** que ce soit avec le WLTP ou le NCEC
 - **Surveillance** des écarts par rapport aux conditions de conduite réelle