

# WLPT - La vérité sur l'appétit de nos voitures

## Tout savoir sur le nouveau protocole d'homologation WLTP

*Depuis septembre 2017, consommations et émissions polluantes sont homologuées selon le protocole de tests WLTP, qui remplace l'ancien NEDC. Alors qu'il s'applique désormais depuis le 1er septembre 2018 à tous les véhicules, voici tout ce qu'il faut savoir pour bien comprendre cette transition.*

Par Vincent Desmonts

Il était temps de remplacer l'antédiluvien protocole NEDC (New European Driving Cycle), introduit en 1990 et bien trop simpliste pour nos voitures modernes bardées d'électronique. À fortiori depuis que les émissions de CO<sub>2</sub> ont pris une importance déterminante, en termes de fiscalité notamment. Si bien que l'écart entre les valeurs (de consommation ou d'émissions) relevées sur le banc et celles constatées en conditions réelles n'a cessé de se creuser au fil des années. Le Dieseldate a achevé de décrédibiliser les tests d'homologation. Tout le monde partageait depuis longtemps le même constat : le cycle NEDC était totalement dépassé et il fallait lui trouver un remplaçant. Des discussions ont donc eu lieu au niveau de l'ONU depuis 2011. Outre l'Union Européenne, le Japon, la Corée du Sud et l'Inde adopteront le même cycle d'homologation (avec quelques variantes). D'où son appellation : WLTP, pour Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, car on peut vraiment parler de norme mondiale !

Et cette nouvelle norme est nettement plus stricte que la précédente. La température de départ a été abaissée (14°C au lieu de 20 à 30°C), le cycle est plus long (30 minutes contre 20) et compte moins de phases d'arrêt (13 % du temps au lieu de 25 %), tandis que la vitesse moyenne passe de 34 à 46,6 km/h. En outre, le profil de roulage a été établi d'après des données de conduite réelles, histoire de coller au plus près des habitudes des conducteurs. Surtout, si les mesures sont toujours réalisées en laboratoire, sur un banc à rouleaux (afin que les résultats soient parfaitement comparables d'un modèle à un autre), elles seront désormais corroborées par un test sur route, dans le trafic. Baptisé RDE (pour Real Driving Emissions), ce test consiste à équiper le véhicule d'un appareil de mesure des émissions et de rouler sur la voie publique afin d'obtenir une valeur moyenne en conditions de conduite réelles. Une manière d'éviter qu'un scandale tel que le Dieseldate puisse se répéter...

Plus exigeant, le double test WLTP+RDE se traduit selon les premiers résultats enregistrés par une hausse moyenne de 20 % des consommations et émissions par rapport aux données actuellement fournies par le protocole NEDC. Mais la validation RDE ne concerne (pour le moment ?) que les NO<sub>x</sub>, pas les valeurs de CO<sub>2</sub> ou de consommation. Et les constructeurs ont négocié un « facteur de conformité » qui leur permet de rejeter 2,1 fois plus de NO<sub>x</sub> sur le RDE que lors des tests en laboratoire. Un écart qui sera réduit à 1,5 fois en 2020. Reste que, malgré ses imperfections, le protocole WLTP+RDE représente un progrès considérable par rapport à la norme précédente. Cependant, les données de consommation fournies par les constructeurs seront plus complexes à lire. En effet, chaque configuration d'un modèle (combinaison moteur et boîte de vitesses, options d'équipement, taille des jantes, type de pneumatique...) entraînera une homologation spécifique et donc une valeur de consommation différente. Pour simplifier la lecture, les constructeurs indiqueront probablement une fourchette, qui pourra être très large (plusieurs litres aux cent d'écart !). Le mieux est parfois l'ennemi du bien...