

RDE et WLTP

de nouvelles règles pour l'homologation

Depuis le 1er septembre 2017, l'homologation des nouveaux modèles passe désormais par de nouveaux essais plus proches des conditions de conduite réelles. Il s'agit à la fois des tests RDE (pour Real Driving Emissions) sur route ainsi qu'un cycle en laboratoire plus réaliste baptisé WLTP (pour World Harmonised Light Vehicle Test Procedure), qui remplace le très décrié NEDC.

Ces évolutions réglementaires ont pour objectif de délivrer des résultats plus fiables et de contribuer à restaurer la confiance dans les données sur la pollution des constructeurs, après le scandale du Dieselpgate. Avec la mise en place du RDE, les émissions d'oxydes d'azote et de particules, qui sont une cause majeure de la pollution atmosphérique, seront mesurées de façon plus fiable. Les mesures se feront à l'aide d'un outil portable (PEMS : Portable Emission Measurement System), qui contient des dizaines de capteurs miniaturisés. Sans aucune liaison électronique avec la voiture, il est fixé à l'arrière et mesure directement les émissions en sortie d'échappement.

Avant chaque départ et à l'arrivée, un étalonnage de l'appareil est effectué. Le dispositif comprend également une station météo qui permet de mesurer la température extérieure, ainsi qu'un GPS qui enregistre la position, la vitesse et l'accélération du véhicule.

Il est à noter que la Commission de Bruxelles et les Etats-membres ont accepté d'accorder une tolérance pour que les constructeurs puissent se mettre à niveau. Ainsi, les véhicules ont le droit de dépasser 2,1 fois les seuils prévus par les normes Euro 6. Soit, un facteur de conformité de 110 %. Mais, en septembre 2019, les dépassements autorisés de NOx devront être ramenés à un facteur d'1,5 (facteur de conformité de 50 %), comme pour les particules. Le groupe PSA a décidé de devancer l'appel et de se caler directement sur le facteur 1,5 pour sa nouvelle génération de moteurs Diesel BlueHDI. Et pour les moteurs à essence, le choix a été fait d'appliquer systématiquement un filtre à particules.

Cet essai sur route vient compléter une nouvelle procédure d'essai en laboratoire plus réaliste, le WLTP. Au lieu d'un profil de conduite théorique, le nouveau cycle sur bancs a été développé à partir de données de conduite réelles recueillies à travers le monde. Il se distingue par des accélérations plus franches, une distance parcourue de 23,5 kilomètres (environ un tiers en ville, un tiers sur route et un tiers sur autoroute) et une vitesse maximale de 131 km/h. Auparavant, il fallait 26 secondes pour atteindre 50km/h en ville, et on ne tenait compte ni du poids des passagers, ni des pentes, ni de la météo, et encore moins des changements de vitesse de conduite entre ville et route...

Seul bémol : le cycle ne prend pas en compte le démarrage froid. La procédure s'appliquera pour toutes les émissions, y compris le CO2 et la consommation de carburant, ainsi que les oxydes d'azote et d'autres polluants atmosphériques.

Ces règles doivent s'appliquer pour tous les véhicules neufs à compter du **1^{er} septembre 2018**.