



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral de l'énergie OFEN
Office fédéral des routes OFROU

Office fédéral de l'énergie OFEN, Office fédéral des routes OFROU

Introduction du WLTP en Suisse

FAQ

Etat: juin 2018



Table des matières

1. Questions générales concernant le WLTP.....	4
1.1. Que signifie WLTP?	4
1.2. Quelle est la différence entre WLTP et WLTC?	4
1.3. Pourquoi changer?	4
1.4. Qu'est-ce qui différencie le NEDC du WLTP?	4
1.5. Quand le WLTP sera-t-il mis en place?	4
1.6. Quels types de véhicules sont concernés?.....	4
1.7. Est-ce que les changements affectent mon véhicule déjà en service?	5
2. Indications sur la consommation et le CO ₂	5
2.1. Quelle est la relation entre la consommation de carburant et les émissions de CO ₂ ?	5
2.2. Les indications sur la consommation et le CO ₂ changent-elles avec le passage au WLTP?.....	5
2.3. Le passage au WLTP a-t-il le même effet pour tous les modèles?	5
2.4. Les valeurs de consommation selon le WLTP sont-elles réalistes?	5
3. Emissions polluantes.....	6
3.1. Quelles sont les relations entre les émissions polluantes, les émissions de CO ₂ et la consommation?	6
3.2. Quel rapport y a-t-il entre les valeurs limite des émissions polluantes et les valeurs cibles des émissions de CO ₂ ?	6
3.3. Que signifie le passage au WLTP en termes d'émissions polluantes?	6
3.4. Les véhicules diesel deviendront-ils plus propres avec le WLTP et la nouvelle législation en matière de gaz d'échappement?	6
3.5. Que signifie RDE et quels sont les éléments des gaz d'échappement qui sont mesurés?.....	7
3.6. Quels sont les véhicules qui relèvent du champ d'application des nouvelles normes sur les gaz d'échappement?	7
4. Utilisation du WLTP pour l'information des acheteurs: publicité, communication, documents de vente et information en ligne	7
4.1. Comment et quand les données WLTP sont-elles mises à la disposition des acheteurs de véhicules?.....	7
4.2. Quelles valeurs concernant la consommation et le CO ₂ les concessionnaires doivent-ils indiquer dans la publicité et les documents de vente?	7
4.3. Quelles sont les valeurs pertinentes pour la détermination de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur?	7
5. Utilisation des valeurs du WLTP pour l'étiquette-énergie	8
5.1. Quelles sont les valeurs de consommation indiquées sur l'étiquette-énergie?	8
5.2. Quelles valeurs sont utilisées pour calculer la catégorie d'efficacité énergétique?	8
6. WLTP et valeurs cibles pour le CO ₂	8
6.1. Les valeurs cibles seront-elles ajustées en raison de l'introduction du WLTP?	8
6.2. A partir de quand les valeurs WLTP seront-elles utilisées pour vérifier si un importateur respecte son objectif en matière de CO ₂ ?	8
6.3. Qu'entend-on par les valeurs NEDC 2.0?	8
6.4. Y aura-t-il un «facteur de conversion» WLTP-NEDC pour les données sur le CO ₂ ?	9
6.5. Les valeurs NEDC 2.0 sont-elles comparables aux valeurs précédentes?	9



6.6. Quelles sont les valeurs pondérales utilisées dans le cadre du WLTP pour calculer l'objectif individuel?	9
6.7. Quelles valeurs un importateur qui veut faire valoir les données du certificat de conformité COC doit-il indiquer?	9
7. Questions techniques	9
7.1. Quelles valeurs les importateurs de véhicules homologués selon le WLTP doivent-ils indiquer pour obtenir une réception par type ou une fiche de données suisse?	9
7.2. Y aura-t-il une période de transition plus longue, analogue à celle de l'UE, à partir du 1 ^{er} septembre 2018, pendant laquelle les véhicules de fin de série pourront encore être immatriculés sans valeurs WLTP?	9
8. Bases légales du WLTP	9
8.1. Quelle est la base légale pour l'introduction du WLTP dans l'UE?	9
8.2. Quelles sont les bases légales en Suisse?	10



1. Questions générales concernant le WLTP

1.1. Que signifie WLTP?

Le WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures) est une procédure d'essai pour la consommation de carburant et les émissions des véhicules à moteur légers qui fournit des valeurs plus proches de la réalité que la procédure d'essai NEDC (New European Driving Cycle) utilisée jusqu'ici et permet une comparaison mondiale entre les véhicules en termes de consommation de carburant et d'émissions.

1.2. Quelle est la différence entre WLTP et WLTC?

Le WLTP ou Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures est un ensemble de procédures d'essai incluant, au-delà du cycle d'essai, les conditions de mesure et les spécifications d'essai alors que le WLTC ou Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Cycle se rapporte uniquement au cycle d'essai proprement dit. On entend par cycle d'essai le profil de conduite mesuré au banc dynamométrique (parcours virtuels effectués en laboratoire et vitesses prescrites).

1.3. Pourquoi changer?

La consommation et les émissions mesurées à l'aide du nouveau cycle de conduite européen NEDC en vigueur jusqu'ici sont souvent nettement inférieures à celles enregistrées dans des conditions de conduite réelles. L'écart ne cesse de s'agrandir depuis l'introduction du NEDC. La nouvelle procédure d'essai WLTP sera donc introduite progressivement à partir de septembre 2017 afin de réduire l'écart entre les valeurs correspondant aux conditions réelles et celles mesurées en laboratoire.

1.4. Qu'est-ce qui différencie le NEDC du WLTP?

La mesure est effectuée sur banc d'essai dans des conditions de laboratoire, comme c'était le cas pour le NEDC.

Les deux procédures d'essai se distinguent essentiellement d'une part par les conditions d'essai et d'autre part par les adaptations du cycle d'essai. Par rapport au NEDC, le WLTC est notamment plus dynamique et présente des vitesses moyenne et maximale supérieures ainsi que des distances d'essai plus longues. Concernant les conditions d'essai, il tient d'avantage compte de l'influence de l'aérodynamique et du poids supplémentaire dû aux équipements optionnels. Le moment du changement de vitesse pour les transmissions manuelles n'est par ailleurs plus déterminé par la vitesse mais individuellement pour chaque véhicule.

Un comparatif entre les deux procédures peut, par exemple, être consulté sur le site <http://wltpfacts.eu/from-nedc-to-wltp-change/>

1.5. Quand le WLTP sera-t-il mis en place?

Le WLTP sera introduit progressivement au sein de l'UE et en Suisse à partir de septembre 2017. Cela signifie que la réception par type et la mise en circulation peuvent d'ores et déjà être effectuées selon le cycle WLTP. A partir du mois de septembre 2018, tous les véhicules neufs immatriculés devront disposer de valeurs de mesure WLTP. Les valeurs du NEDC continueront toutefois d'être utilisées pour le calcul des valeurs cibles de CO₂ et des sanctions en matière de CO₂ ainsi que pour les données utilisées dans la publicité et sur l'étiquette-énergie.

1.6. Quels types de véhicules sont concernés?

En principe, la réglementation sur les émissions de CO₂ et, partant, l'introduction de la nouvelle procédure d'essai s'appliqueront aux nouveaux véhicules de la catégorie M1 (voitures de tourisme) et, à partir de septembre 2018, également à ceux de la catégorie N1 (voitures de livraison et tracteurs à sellette légers d'un poids inférieur ou égal à 3,5 t).



1.7. Est-ce que les changements affectent mon véhicule déjà en service?

Le passage au WLTP n'affectera que les véhicules nouvellement mis en circulation à partir de septembre 2017.

2. Indications sur la consommation et le CO₂

2.1. Quelle est la relation entre la consommation de carburant et les émissions de CO₂?

Les émissions de CO₂ sont directement proportionnelles à la consommation de carburant. La consommation d'un litre d'essence génère 2,3 kg de CO₂. Les émissions sont légèrement supérieures avec le diesel, à savoir environ 2,6 kg de CO₂ par litre de carburant, en raison de sa densité plus élevée.

2.2. Les indications sur la consommation et le CO₂ changent-elles avec le passage au WLTP?

Etant donné que les prescriptions de mesure sont plus réalistes qu'avec le NEDC, on peut s'attendre à ce que les résultats des tests en laboratoire correspondent mieux aux conditions de conduite réelles (masse étalon plus élevée, prescriptions relatives aux conditions de test des pneus plus précises, vitesse moyenne plus élevée dans le cadre du cycle d'essai, cf. question 1.4). En moyenne, on s'attend à des valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ plus élevées, tous véhicules confondus. En l'absence de données de base, il n'est en revanche pas possible à ce stade de savoir dans quelle mesure l'écart constaté entre les valeurs de laboratoires et les valeurs réelles se réduira. Le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne a modélisé l'impact du passage au WLTP dans le cadre d'une étude. Pour le mix des ventes au sein de l'Union européenne, les émissions de CO₂ augmentent en moyenne de 21% par rapport aux valeurs mesurées selon le NEDC¹. Le passage au WLTP n'a cependant pas le même impact sur tous les modèles (cf. question 2.3.).

2.3. Le passage au WLTP a-t-il le même effet pour tous les modèles?

Non. L'impact du passage au WLTP varie selon le type de véhicule. La consommation et les émissions des véhicules équipés de moteurs de forte cylindrée augmenteront probablement proportionnellement moins que celles des véhicules à moteur plus petit, étant donné que le profil de conduite du cycle d'essai exige une plus faible part de leur puissance et que le régime de rotation pour les tests en laboratoire est moins élevé.

2.4. Les valeurs de consommation selon le WLTP sont-elles réalistes?

Les valeurs de consommation de constructeurs de différents types de véhicules doivent être déterminées dans des conditions uniformes pour pouvoir être comparées. C'est pourquoi le NEDC a été introduit dans sa forme actuelle en 1992 (et dans sa forme initiale déjà au début des années 1970). Selon une étude mandatée par la Commission européenne², l'écart croissant entre le NEDC et les conditions de conduite réelles est principalement dû à quatre facteurs: premièrement, les différences sur le plan du contexte ainsi que de la consommation de carburant et du poids des véhicules, deuxièmement, des facteurs qui ne sont pas pris en compte dans la procédure de mesure tels que les installations de climatisation et d'éclairage, troisièmement, les optimisations des mesures dans le cadre des marges de manœuvre autorisées, et quatrièmement, les procédures d'essai spécifiques au NEDC.

Etant donné que le WLTP a été adapté en fonction des caractéristiques des véhicules modernes, on peut s'attendre à ce que les écarts entre la consommation et les émissions en conditions de conduite réelle et en conditions de laboratoire soient pratiquement divisées par deux (et passent de 42% avec le NEDC à environ 20% avec le WLTP). On ne dispose toutefois pas encore de données et de valeurs

¹ Publications Office of the European Union 2017: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Online: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC107662>

² TNO, sur mandat de DG Clima (2016): Supporting analysis on real-world light-duty vehicle CO₂ emissions. Lien: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/analysis_ldv_co2_emissions_en.pdf



d'expérience sur l'harmonisation des valeurs de mesure selon le WLTP; selon les prévisions actuelles, l'écart ne risque toutefois pas de disparaître complètement. Comme le cycle d'essai WLTP et les conditions de mesure sont plus précis qu'avec le NEDC, on s'attend à ce que la consommation et les émissions des véhicules mesurés soient plus proches de la réalité que les valeurs du NEDC.

3. Emissions polluantes

3.1. Quelles sont les relations entre les émissions polluantes, les émissions de CO₂ et la consommation?

La combustion des carburants produit du dioxyde de carbone (CO₂) et de l'eau. Les émissions de CO₂ dépendent directement de la consommation de carburant. Dans la mesure où les carburants ne brûlent pas intégralement, la combustion génère des émissions polluantes telles que le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures volatils (HC), l'oxyde d'azote (NO_x) et les particules fines.

Afin de réduire les émissions de CO₂, les moteurs à combustion sont soumis à des pressions toujours plus élevées, ce qui a pour effet d'augmenter la température de combustion. La réduction des émissions de CO₂ est alors en conflit avec la production d'oxydes d'azote: plus la combustion est complète (et moins les émissions de CO₂ sont importantes), plus la température et donc la production d'oxydes d'azote sont élevées.

Le problème de l'augmentation des émissions de NO_x peut toutefois être résolu par les systèmes de post-traitement des gaz d'échappement (catalyseurs à accumulation de NO_x ou système de réduction catalytique sélective (SCR).

Dans les méthodes de mesure des émissions prescrites (jusqu'ici NEDC, désormais WLTP) la consommation, les émissions de CO₂ et les émissions polluantes sont calculées dans le cadre d'une seule et même procédure.

3.2. Quel rapport y a-t-il entre les valeurs limite des émissions polluantes et les valeurs cibles des émissions de CO₂?

Il s'agit de choses différentes. Il convient de distinguer les émissions de CO₂ des émissions polluantes. Les valeurs limite des émissions polluantes sont définies dans les normes antipollution Euro dans le but de protéger les êtres humains, les animaux et les plantes des substances directement toxiques. Les valeurs cibles des émissions de CO₂ sont réglementées dans la législation sur la protection du climat pour éviter un réchauffement généralisé et dangereux du climat à long terme.

3.3. Que signifie le passage au WLTP en termes d'émissions polluantes?

Les exigences accrues imputables d'une part à l'introduction du WLTP, qui reflète mieux les conditions de conduite réelles et d'autre part à la mesure des émissions polluantes sur route (Real Driving Emission ou RDE) ont pour objectif de réduire les émissions polluantes en conditions de conduite réelles.

3.4. Les véhicules diesel deviendront-ils plus propres avec le WLTP et la nouvelle législation en matière de gaz d'échappement?

Outre la prise en compte du WLTP, la nouvelle législation Euro 6c/d relative aux gaz d'échappement comprend également la mesure des émissions polluantes sur route (RDE) et l'obligation pour les constructeurs de communiquer quelles sont les fonctions de la commande du moteur en relation avec l'épuration des gaz d'échappement. Les efforts déployés par les constructeurs pour optimiser les systèmes de post-traitement des gaz d'échappement en liaison avec les nouvelles valeurs limite d'émission devraient permettre de rendre les véhicules diesel de plus en plus propres.



3.5. Que signifie RDE et quels sont les éléments des gaz d'échappement qui sont mesurés?

Depuis septembre 2017, les mesures WLTP effectuées en laboratoire seront complétées par le test RDE (Real Driving Emissions). Les émissions polluantes telles que le monoxyde de carbone (CO), l'oxyde d'azote (NOx) et le nombre de particules (particle number ou PN) sont déterminés directement sur route à l'aide d'appareils de mesure PEMS (Portable Emission Measurement Systems) sur un trajet défini. Toutefois, les émissions résultant des mesures sur route peuvent dépasser du facteur dit de conformité les valeurs du banc d'essai. Bien que les émissions de CO₂ mesurées par le test RDE peuvent être calculées parallèlement aux émissions polluantes, ces dernières ne sont actuellement pas prises en compte pour les indications du constructeur ni dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂.

3.6. Quels sont les véhicules qui relèvent du champ d'application des nouvelles normes sur les gaz d'échappement?

L'introduction de la nouvelle législation Euro 6c / 6d sur les gaz d'échappement, qui exige que les véhicules soient mesurés au banc dynamométrique selon le WLTP et sur route selon le test RDE, est échelonnée. Depuis septembre 2017, les nouveaux types de véhicules doivent être conformes à la norme Euro 6c sur les gaz d'échappement. A partir de septembre 2018, toutes les voitures de tourisme importées en Suisse devront être conformes à la norme pour pouvoir être immatriculées pour la première fois. La norme Euro 6d s'appliquera par conséquent à partir de septembre 2019. Les véhicules dont le type a été réceptionné conformément à la norme Euro 6b sur les gaz d'échappement applicable jusqu'ici peuvent encore être immatriculés pour la première fois en Suisse s'ils ont été importés en Suisse à la fin du mois d'août 2018, au plus tard. Aucune limitation de la mise en circulation des véhicules qui ont été importés et dédouanés dans les règles jusqu'à cette date n'est prévue.

4. Utilisation du WLTP pour l'information des acheteurs: publicité, communication, documents de vente et information en ligne

4.1. Comment et quand les données WLTP sont-elles mises à la disposition des acheteurs de véhicules?

Les changements pour l'étiquette-énergie ainsi que pour les informations dans la publicité et la documentation de vente interviendront le 1^{er} janvier 2020. D'ici là, les documents de vente et les listes de prix peuvent inclure des valeurs basées sur le WLTP en plus des informations selon le NEDC requises. Ces valeurs doivent toutefois être clairement identifiées comme telles.

4.2. Quelles valeurs concernant la consommation et le CO₂ les concessionnaires doivent-ils indiquer dans la publicité et les documents de vente?

Les dispositions actuellement en vigueur concernant les informations sur la consommation d'énergie et le marquage des véhicules conformément à l'annexe 4.1 de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE) restent en vigueur et doivent être respectées. Jusqu'au 31 décembre 2019, les valeurs NEDC devront obligatoirement figurer sur l'étiquette-énergie et dans la documentation de vente.

Des informations basées sur le WLTP peuvent être fournies en plus des informations requises par l'OEEE. Les informations supplémentaires selon le cycle de conduite WLTP doivent être clairement identifiées comme telles et basées sur les mesures officielles.

Les changements pour l'étiquette-énergie ainsi que pour les informations dans la publicité et la documentation de vente interviendront le 1^{er} janvier 2020.

4.3. Quelles sont les valeurs pertinentes pour la détermination de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur?

Avec le passage aux valeurs WLTP au 1^{er} janvier 2020, la Confédération a créé les bases permettant aux cantons d'orienter leurs impôts sur les véhicules à moteur sur le nouveau cycle de conduite. En



revanche, l'élaboration concrète de la législation y relative et la mise en œuvre effective (y compris le moment du passage au WLTP) relèvent de la compétence des cantons. Seuls les véhicules nouveaux sont concernés par le passage au WLTP et pas les véhicules existants.

5. Utilisation des valeurs du WLTP pour l'étiquette-énergie

5.1. Quelles sont les valeurs de consommation indiquées sur l'étiquette-énergie?

Jusqu'au 31 décembre 2019, les valeurs NEDC devront obligatoirement figurer sur l'étiquette-énergie. Les informations basées sur le WLTP ne peuvent être utilisées qu'à des fins d'information dans la documentation de vente, les listes de prix et sur Internet et doivent être clairement déclarées en tant que telles.

L'étiquette-énergie reste inchangée et doit être conforme à l'ordonnance en vigueur. Pour l'étiquette-énergie, le passage aux valeurs WLTP interviendra le 1^{er} janvier 2020.

5.2. Quelles valeurs sont utilisées pour calculer la catégorie d'efficacité énergétique?

Le calcul de la catégorie d'efficacité énergétique est basé sur les valeurs NEDC, puisque seules les valeurs NEDC sont disponibles pour la plupart des réceptions par type en Suisse et continueront en principe de l'être jusqu'à fin 2020. Pour l'étiquette-énergie, le passage aux valeurs WLTP interviendra le 1^{er} janvier 2020.

6. WLTP et valeurs cibles pour le CO₂

6.1. Les valeurs cibles seront-elles ajustées en raison de l'introduction du WLTP?

Dans l'UE, il y a une période de transition jusqu'à la fin de 2020 pour mettre en œuvre la réglementation sur les émissions de CO₂. Pendant cette période, les valeurs cibles resteront basées sur le NEDC (130 g de CO₂/km et 95 g de CO₂/km à partir de 2020). À partir de 2021, l'UE adoptera un régime basé sur le WLTP. Sur la base du rapport entre les émissions des parcs de véhicules WLTP et NEDC de 2020, une valeur cible WLTP sera définie pour chaque constructeur dans l'UE à partir de la valeur cible de 95 g. Dès 2025, on assistera à des baisses supplémentaires des émissions de CO₂ fondées sur le WLTP; un projet allant dans ce sens est actuellement débattu au sein de l'UE³. Le passage des valeurs cibles basées sur le NEDC à celles basées sur le WLTP n'est pas encore réglementé pour la Suisse.

6.2. A partir de quand les valeurs WLTP seront-elles utilisées pour vérifier si un importateur respecte son objectif en matière de CO₂?

Il y a une période de transition de 2017 à fin 2020 pendant laquelle les valeurs WLTP sont mesurées physiquement et enregistrées alors que les valeurs NEDC continuent d'être affichées en parallèle. Jusqu'à fin 2020, les valeurs NEDC seront pertinentes pour la vérification du respect des objectifs. La Suisse conserve ainsi la pratique utilisée jusqu'ici tout en suivant la démarche de l'UE.

6.3. Qu'entend-on par les valeurs NEDC 2.0?

Les véhicules mesurés conformément au WLTP continueront d'afficher des valeurs NEDC jusqu'à fin 2020. Les valeurs de mesure WLTC seront pour ce faire converties en valeurs NEDC à l'aide de l'outil de corrélation de l'UE [CO2MPAS](#). Les valeurs NEDC continueront dans certains cas d'être mesurées physiquement. Ces «nouvelles» valeurs NEDC se fondent en partie sur des conditions d'essai adaptées selon le WLTP; elles sont qualifiées de valeurs NEDC 2.0. On s'attend à ce qu'elles se différencient des valeurs NEDC 1.0 utilisées jusqu'ici.

³ Proposal for post-2020 CO₂ targets for cars and vans. Lien, état 9.2.2018: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en
8/10



6.4. Y aura-t-il un «facteur de conversion» WLTP-NEDC pour les données sur le CO₂?

Non, cette conversion complexe s'effectue à l'aide de l'outil de corrélation communautaire [CO2MPAS](#) de la Commission européenne. Elle est effectuée par les constructeurs, les services techniques et les autorités compétentes en matière de réception par type lors de la délivrance des réceptions par type conformément au droit communautaire.

6.5. Les valeurs NEDC 2.0 sont-elles comparables aux valeurs précédentes?

Pour pouvoir dire si les valeurs NEDC 2.0 qui seront enregistrées à l'avenir seront comparables aux valeurs NEDC 1.0 précédentes, il faut disposer de données en quantité suffisante. Les conditions d'essai actuellement applicables pour le calcul des valeurs 2.0 ont été légèrement adaptées, (pour la conversion comme pour la mesure physique). En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) suivra l'évolution de la situation.

6.6. Quelles sont les valeurs pondérales utilisées dans le cadre du WLTP pour calculer l'objectif individuel?

L'utilisation de valeurs pondérales provenant des fiches techniques suisses demeure inchangée jusqu'à nouvel avis, même après l'introduction du WLTP: on attribue à chaque fois au véhicule documenté dans une fiche technique le poids à vide le plus élevé (et la valeur CO₂ la plus élevée) de toutes les variantes considérées. Le poids à vide (masse en ordre de marche) est également utilisé lors de la prise en compte d'autres sources de données.

6.7. Quelles valeurs un importateur qui veut faire valoir les données du certificat de conformité COC doit-il indiquer?

Les clarifications correspondantes sont en cours. L'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) fourniront dès que possible des informations sur les exigences.

7. Questions techniques

7.1. Quelles valeurs les importateurs de véhicules homologués selon le WLTP doivent-ils indiquer pour obtenir une réception par type ou une fiche de données suisse?

Les clarifications correspondantes sont en cours. L'Office fédéral des routes (OFROU) fournit régulièrement des informations sur les exigences requises pour la saisie des données (cf. site de l'OFROU⁴).

7.2. Y aura-t-il une période de transition plus longue, analogue à celle de l'UE, à partir du 1^{er} septembre 2018, pendant laquelle les véhicules de fin de série pourront encore être immatriculés sans valeurs WLTP?

En Suisse, les exigences techniques pour l'immatriculation des véhicules sont reprises de l'UE. Les dispositions transitoires établies par analogie avec l'UE s'appliquent, la date d'importation du véhicule au moment de l'immatriculation étant déterminante.

Sur la base de ces dispositions transitoires, il est possible d'immatriculer pour la première fois des véhicules importés qui se trouvaient déjà en Suisse avant le 1^{er} septembre 2018, sans qu'ils doivent répondre aux prescriptions plus strictes.

8. Bases légales du WLTP

8.1. Quelle est la base légale pour l'introduction du WLTP dans l'UE?

Le décret principal modifiant le cycle et la méthode de mesure et documentant les nouvelles valeurs de consommation est le [règlement \(UE\) 2017/1151](#).

Les décrets suivants modifiant le règlement 2017/1151 ont en outre déjà été publiés:

- [règlement \(UE\) 2017/1154 de la Commission](#)

⁴ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/fachleute/fahrzeuge/homologation/news.html>



- [règlement \(UE\) 2017/1347 de la Commission](#)

Dans le but d'adapter les régimes de CO₂ pour les voitures de tourisme ainsi que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, les règlements suivants ont été publiés:

- Surveillance des valeurs cibles de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et régime transitoire pour le WLTP: [règlement d'exécution \(UE\) 2017/1152 de la Commission](#)
- Surveillance des valeurs cibles de CO₂ pour les voitures de tourisme et régime de transition pour le WLTP: [règlement d'exécution \(UE\) 2017/1153 de la Commission](#)
- Modification du règlement (UE) 2017/1153: [règlement d'exécution \(UE\) 2017/1231 de la Commission](#)

Autres documents pertinents:

- Note d'orientation relative au régime transitoire et aux valeurs cibles fondées sur le WLTP: [communication de la Commission 2017/C 218/1](#)
- Recommandation concernant le passage au WLTP pour l'information des consommateurs et l'étiquetage: [recommandation 2017/948](#)
- Accord entre la Confédération suisse et l'Union européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM): https://www.seco.admin.ch/seco/fr/home/Aussenwirtschaftspolitik_Wirtschaftliche_Zusammenarbeit/Wirtschaftsbeziehungen/Technische_Handelshemmnisse/Mutual_Recognition_Agreement_MRA0/MRA_Schweiz_EU.html.
- Valeurs cibles fondées sur le WLTP pour les voitures de tourisme à partir de 2021: règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission
- Valeurs cibles fondées sur le WLTP pour les VUL à partir de 2021: [règlement délégué \(UE\) 2017/1499 de la Commission](#)

8.2. Quelles sont les bases légales en Suisse?

Les véhicules qui sont déjà mesurés selon le WLTP et dont la réception par type contient en outre des valeurs dites NEDC 2.0 peuvent également être admis pour la circulation en Suisse grâce à la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité. Le passage aux objectifs basés sur WLTP à partir de 2021 et l'utilisation des valeurs WLTP pour l'étiquette-énergie, la publicité, la communication et les données en ligne ne sont pas encore réglementés par la loi. Une période de transition appropriée sera observée lors de l'introduction.