

Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2013)
Heft: 2

Artikel: 10 ans d'une histoire à succès
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642820>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Exemple: étiquette-énergie pour les voitures de tourisme

10 ans d'une histoire à succès

L'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme a déjà une riche histoire. Il y a dix ans, au moment de son introduction, l'objectif était de renseigner les utilisateurs de manière simple et uniforme sur la consommation de carburant de leur nouvelle voiture. Depuis lors, l'étiquette-énergie a été perfectionnée au cours de diverses révisions et enrichie par des informations supplémentaires.

L'action de Moritz Leuenberger, ministre de l'énergie de l'époque, est légendaire: pour lancer la campagne de l'étiquette-énergie pour les voitures, il se coucha sur l'asphalte et respira l'air du pot d'échappement d'un véhicule. L'histoire ne dit pas s'il s'agissait d'une voiture de la catégorie d'efficacité A ou éventuellement G. De toute façon, cela ne devait pas sentir bon. Mais pour les médias, l'étiquette fut lancée efficacement et elle ne tarda pas à prendre son envol.

L'efficacité comme incitation à l'achat

«Nous avons lancé l'étiquette pour renseigner les acheteurs de manière simple et transparente sur la consommation de carburant de leur future voiture», explique Hermann Scherrer, expert en mobilité auprès de l'OFEN. Elle était aussi censée aider la branche automobile à respecter la convention, signée avec le DETEC en 2002, qui exigeait une réduction de la consommation moyenne de carburant des voitures neuves de 8,4 litres en 2000 à 6,4 litres jusqu'en 2008.

Déjà en 2003, la première étiquette classait les voitures neuves en fonction de la consommation de carburant par rapport à leur poids dans les catégories A à G, A étant celle de la meilleure efficacité. Elle indiquait en outre les émissions de CO₂ par kilomètre. Ensuite, l'étiquette a été perfectionnée en trois phases. Depuis 2006, on utilise une nouvelle formule de calcul pour la classification dans les catégories A à G, ce qui a sensiblement atténué l'influence du poids à vide du véhicule. «Avec

l'ancienne formule, les véhicules lourds à forte consommation étaient trop bien classés», précise Hermann Scherrer. Désormais, outre l'efficacité énergétique, les émissions de CO₂ sont également indiquées par un graphique et non plus uniquement par un chiffre absolu en grammes par kilomètre. Lors de la dernière révision du 1^{er} janvier 2012, la consommation absolue de carburant a passé de 60% à 70% pour la classification dans la catégorie d'efficacité. La nouvelle étiquette s'applique également aux systèmes de propulsion alternatifs tels que les véhicules électriques et sera désormais adaptée chaque année aux derniers développements techniques. Et Hermann Scherrer d'affirmer: «Nous pouvons ainsi éviter que la part de voitures neuves classées dans la catégorie A n'augmente constamment.»

Histoire à succès

Hermann Scherrer est convaincu du succès de l'étiquette: «La branche automobile a atteint l'objectif de réduction fixé en 2002 avec trois ans de retard, mais je reste persuadé que l'étiquette-énergie y a contribué.»

La branche est aussi de

cet avis, même si pour Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse, l'étiquette n'est qu'une partie d'un puzzle: «Toute information supplémentaire contribue à améliorer la transparence dans l'offre de marques et de modèles.» Pour le TCS, qui a participé à la conception de l'étiquette, les avantages concernent avant tout les acheteurs de voitures neuves. «L'étiquette permet de comparer les modèles quant à leur consommation, à leur efficacité et aux émissions de CO₂», déclare Sascha Grunder, responsable environnement et énergie au TCS. Même s'il ne fallait pas s'attendre à des miracles, le responsable estime que l'étiquette a contribué au cours des années à la diminution de la consommation moyenne des voitures neuves et que cela continuera à l'avenir.

(his)



Le saviez-vous?

La voiture ci-contre ne rejette que 104 grammes de CO₂ par kilomètre. La moyenne des émissions de CO₂ de toutes les voitures neuves immatriculées en Suisse l'année dernière s'élèvait à 153 grammes par kilomètre.