Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2006)
Heft: 3

Artikel: EtiquetteEnergie : véhicules lourds "relégués"
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-642925

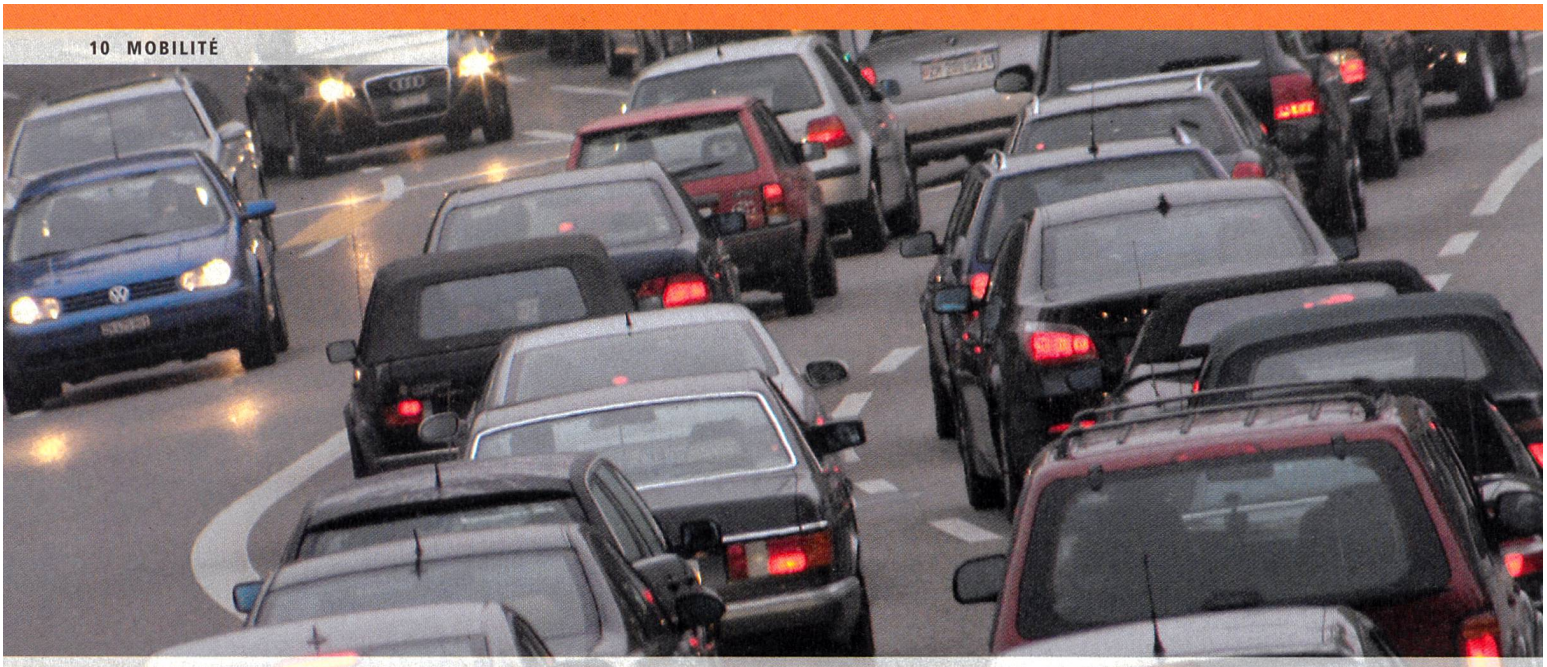
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 12.07.2025

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



EtiquetteEnergie: véhicules lourds «relégués»

INTERNET

L'étiquetteEnergie pour les voitures: **www.etiquetteenergie.ch**

Association des importateurs suisses d'automobiles: **www.auto-suisse.ch**

Association Transports et Environnement: **www.ate.ch**

Touring Club Suisse: **www.tcs.ch**

L'étiquetteEnergie pour voitures, introduite par la Confédération voici trois ans, classe les véhicules neufs dans des catégories d'efficacité énergétique de A à G. Suite à une première analyse, l'Office fédéral de l'énergie a actualisé le label: la formule de calcul a été modifiée de telle sorte que les véhicules lourds en particulier soient rétrogradés dans des catégories inférieures.

Depuis mars 2003, les acheteurs de voitures peuvent s'informer de l'efficacité énergétique des nouveaux modèles grâce à l'étiquetteEnergie pour voitures. La convention d'objectif passée entre la Confédération et l'Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse) a servi de déclic à l'introduction du label. L'accord prévoit une réduction de trois pour cent par an de la consommation moyenne de carburant des voitures neuves pour atteindre 6,4 l/100 km à l'horizon 2008.

Economie de 6100 tonnes d'émissions de CO_2

Selon Thomas Volken, économiste à l'Office fédéral de l'énergie, qui se base sur les résultats d'une étude, les effets de l'étiquette étaient perceptibles déjà deux ans après son introduction: «La part de marché des voitures neuves de catégorie A et B a augmenté d'environ 1,5%, ce qui équivaut à une économie annuelle de quelque 3050 tonnes d'émissions de CO_2».

Selon la même étude, la consommation de carburant n'est qu'un critère d'achat parmi d'autres. Et Thomas Volken d'ajouter: «Seuls 5 à 10% des acheteurs potentiels considèrent la consommation comme un critère prioritaire pour choisir une voiture».

Formule de calcul modifiée: moins d'importance accordée au poids

Les experts de l'OFEN ont aussi tenu compte de cet aspect en modifiant l'étiquette, comme le souligne l'économiste: «A notre avis, les besoins individuels dictent davantage le choix d'un modèle que la catégorie d'efficacité». C'est pourquoi l'OFEN s'en tient à la méthode de calcul relative, contestée par les milieux écologistes, pour définir les catégories d'efficacité énergétique: on continuera à mettre en relation la consommation de carburant et les émissions de CO_2 avec le poids du véhicule (voir encadré).

«LES BESOINS INDIVIDUELS DICTENT DAVANTAGE LE CHOIX D'UN MODÈLE QUE LA CATÉGORIE D'EFFICACITÉ», THOMAS VOLKEN, ÉCONOMISTE À L'OFEN.

La nouveauté de la méthode de calcul utilisée pour fixer les différentes catégories consiste à donner davantage d'importance à la consommation de carburant et moins d'importance au poids du véhicule. Suite à cette modification, les véhicules tout-terrain et autres véhicules lourds rétrograderont au moins d'une catégorie par rapport à l'ancienne méthode de calcul. Le spécialiste de l'OFEN donne un exemple: «Selon la nouvelle formule, la Landrover Discovery rétrogradera de la catégorie A à la catégorie C». Par ailleurs, l'étiquette a subi une modification optique: désormais, les émissions de CO_2 seront indiquées sous forme de graphique. Pour les moteurs diesel, l'étiquette indiquera aussi

Réductions de la taxe cantonale pour les voitures ménageant l'environnement	
AI/AR:	50% de la taxe normale pour voitures électriques et hybrides.
BL:	Toutes les voitures électriques, hybrides et au gaz naturel qui parcourent plus de 50% de la distance totale avec des carburants alternatifs sont exonérées de la taxe sur la circulation jusqu'en 2008.
BS:	20% de la taxe normale sur les véhicules à moteur pour voitures électriques, 10% pour véhicules Euro4 ou supérieurs.
BE:	50% pour voitures électriques à batterie.
FR:	30% pour voitures électriques, véhicules au gaz naturel et biogaz, et voitures hybrides.
GL:	Exonération de la taxe pour voitures électriques.
GR:	20% pour véhicules électriques et hybrides selon la taxe en fonction du poids.
JU:	50% pour véhicules électriques et hybrides selon la taxe en fonction du poids.
LU:	Pas de taxe pour cyclomoteurs électriques. 20% sur le taux inférieur de la catégorie de véhicules correspondante pour véhicules
NE:	50% pour véhicules électriques, à gaz et à piles à combustible.
NW:	Réduction de CHF 50 pour véhicules électriques et à gaz jusqu'à 500 kilos. CHF 10 de réduction par supplément de 100 kilos.
OW:	Réduction de CHF 125 pour véhicules écologiques.
SH:	Réduction de CHF 120 pour voitures électriques jusqu'à une puissance maximum de 30 kW, CHF 12 par supplément de puissance de 5 kW.
SZ:	Réduction de CHF 154 pour voitures électriques jusqu'à 1000 kilos, CHF 34 par supplément de 250 kilos.
SO:	Pas de taxe pour véhicules électriques.
SG:	50% de réduction pour véhicules électriques.
TI:	Pas de taxe pour véhicules électriques, 50% pour voitures hybrides.
UR:	Taxe réduite de deux tiers pour véhicules à batterie.
VD:	Réduction de CHF 51 pour véhicules électriques. 50% de réduction pour voitures rejetant moins de 120g de CO_2 par 100 km; équipées d'un filtre à particules; fonctionnant au gaz ou avec d'autres carburants naturels.
VS:	Réduction de CHF 80 pour voitures électriques jusqu'à une puissance de 10 kW, CHF 20 par supplément de puissance de 5 kW.
ZH:	Pas de taxe pour voitures fonctionnant entièrement à l'électricité. Réduction de 50% pour véhicules fonctionnant à l'électricité ou avec un carburant alternatif.
ZG:	50% de réduction pour véhicules électriques.

Source: Toyota SA

si le véhicule est équipé d'un filtre à particules ou non.

Tenir compte des familles

La révision de l'étiquetteEnergie est critiquée par les milieux écologistes: selon l'Association transports et environnement (ATE), Greenpeace, la Fondation suisse de l'énergie (FSE) et la Fondation pour la protection des consommateurs (FPC), les mesures prises ne suffisent pas. Ces organisations exigent une méthode de calcul absolue qui prenne en compte uniquement les émissions de CO_2 et la consommation de carburant. Commentaire de Jacqueline Bachmann de la protection des consommateurs: «Nous sommes pour la suppression du rabais accordé en fonction du poids, car il va à l'encontre du but recherché avec l'étiquetteEnergie, c'est-à-dire inciter les gens à acheter un véhicule économique».

A cette critique, Thomas Volken rétorque: «Si le poids du véhicule n'est plus pris en compte dans le calcul des catégories d'efficacité, seules les petites voitures se verront attribuer le label de qualité ‹Catégorie A›.» Surgit alors un nouveau problème: celui de l'incompréhension des familles, important segment de clientèle, qui, pour des raisons pratiques, doivent acquérir un break ou une voiture plus spacieuse et désirent se référer à l'étiquette. En effet, avec la méthode de calcul absolue, ces types de véhicules seraient définitivement exclus des véhicules économiques. Cela nuirait à l'image de l'étiquetteEnergie en général, mais aussi à celle des appareils électroniques. Et l'économiste d'ajouter: «Parmi les voitures familiales, il existe des véhicules relativement peu gourmands en énergie et peu polluants. Les acheteurs de ce type de voitures qui consultent l'étiquetteEnergie en comparant les différents modèles font déjà un pas dans la bonne direction».

L'OFEN a le soutien du Touring Club Suisse (TCS): «Une méthode de calcul absolue est peu judicieuse», explique André Porchet, chef du département Trafic et environnement. «Une telle méthode ne permettrait plus d'évaluer l'efficacité énergétique pour certaines catégories de véhicules».

Réexamen bisannuel

L'ordonnance sur l'étiquetteEnergie prévoit tous les deux ans un réexamen de son efficacité. Thomas Volken pense que la prochaine démarche consistera à redéfinir les limites des catégories d'efficacité énergétique. «Actuellement, environ 25% des voitures neuves immatriculées en Suisse sont dans la catégorie A: c'est trop, car l'ordonnance prescrit un maximum de 14%». En plaçant la barre plus haut, l'OFEN veut maintenir la pression sur l'industrie automobile, afin qu'elle investisse encore davantage dans l'efficacité énergétique des véhicules. Plus l'étiquetteEnergie sera ancrée dans la population, «plus forte sera la pression sur les constructeurs et importateurs automobiles pour commercialiser des véhicules peu polluants», conclut le spécialiste de l'OFEN.

La nouvelle étiquetteEnergie pour voitures entrera en vigueur le 1er juillet 2006 avec une période transitoire de six mois.

(rik)

Système de calcul relatif ou absolu

Les avis divergent sur le système de calcul de l'étiquetteEnergie pour voitures: le système relatif appliqué par l'Office fédéral de l'énergie met la consommation de carburant en relation avec le poids du véhicule, alors que le système de calcul absolu, qui a la faveur des organisations de consommateurs et écologistes, ne prend en compte que la consommation de carburant et les émissions de CO_2.

Le choix du système aura un impact fondamental sur la répartition des voitures neuves dans les diverses catégories. Avec le système absolu, les petites voitures seront quasiment les seules à pouvoir faire partie des catégories A et B. Par contre, avec la méthode de calcul relative, tous les modèles de véhicules peuvent être représentés dans les catégories A et B.

Lors du lancement de l'étiquetteEnergie, l'OFEN a opté délibérément pour le système de calcul relatif, suite au raisonnement suivant: quiconque est contraint d'acheter un gros véhicule lourd – peu importe la raison – doit pouvoir choisir un modèle qui réponde à ses besoins personnels, mais également à l'objectif de réduction des émissions de CO_2.

L'évaluation de l'efficacité basée sur un système absolu ne serait guère utile à ce segment de clients: en partant de la valeur absolue, il serait extrêmement difficile de trouver un type de véhicule d'une efficacité énergétique comparable dans la catégorie de véhicule souhaitée. Par contre, avec le concept actuel de l'étiquetteEnergie, le futur acheteur reconnaît au premier coup d'œil les véhicules peu gourmands en énergie dans sa catégorie de prédilection. Ainsi, la consommation moyenne de carburant et les émissions de CO_2 diminueront dans chaque catégorie, et non seulement dans celle des petites voitures.

Pour en savoir plus:

Thomas Volken
Office fédéral de l'énergie (OFEN)
thomas.volken@bfe.admin.ch