

## Acceptation élevée de l'étiquetteEnergie pour les voitures neuves

Berne, mars 2009. **Depuis le 1er janvier 2003, toutes les voitures de tourisme** neuves dans les agences et les expositions d'automobiles doivent, comme chacun le sait, être munies d'une **étiquetteEnergie**. **Or les contrôles les plus récents montrent que cet instrument est de mieux en mieux accepté par les garagistes et les clients.**

Ceux qui se soucient de la protection du climat et qui optent par conséquent à l'achat d'une voiture neuve en faveur d'un modèle aux valeurs de consommation sobres et avec de faibles émissions de CO<sub>2</sub> ne peuvent pas passer à côté de l'étiquetteEnergie. Introduit en 2003 sur une large échelle et adapté depuis tous les deux ans aux seuils de catégories plus sévères, ce moyen d'information connaît une popularité croissante auprès des garagistes et les acheteuses et acheteurs d'automobiles. Cela n'a rien d'étonnant car, compte tenu du débat général sur la protection du climat, la consommation de carburant et l'efficacité énergétique jouent un rôle de plus en plus important lors de l'achat d'une voiture.

À l'occasion des contrôles les plus récents entre juillet 2007 et juin 2008, le TCS a pu constater que 82,9 pour cent de tous les agents de marque utilisent systématiquement l'étiquetteEnergie, respectivement que 92,7 pour cent de toutes les voitures neuves exposées en sont munies. C'est est le meilleur résultat de mesure enregistré depuis l'introduction des contrôles.

Il est d'autant plus dérangeant que la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE-CE) propose maintenant de supprimer l'étiquetteEnergie dans le cadre d'un système de bonus-malus. En effet, une nouvelle étiquette doit servir de base au système de bonus-malus et prendra aussi en considération les polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote et les particules fines, mais aussi les émissions de bruit et cela selon un procédé compliqué et coûteux avec ce qu'on appelle des «écopoints» (EP), raison pour laquelle on l'a dotée du nouveau nom **étiquetteEnvironnement**.

auto-suisse pense que le nouveau système prévu prétend apporter un progrès par rapport à l'étiquetteEnergie parfaitement introduite, alors qu'il n'en est rien, bien au contraire : pour le consommateur, la nouvelle étiquetteEnvironnement manque complètement de transparence car elle cherche à combiner le système d'évaluation relatif de l'étiquetteEnergie (rapport entre le poids du véhicule et la consommation) avec un système d'évaluation absolu (écopoints= EP).

## **La consommation compte trois fois**

En y regardant de plus près, on constate par ailleurs que les écopoints ne dépendent quasiment que de la consommation de carburant. Les émissions de polluants atmosphériques des nouvelles voitures de tourisme homologuées obligatoirement selon la norme antipollution Euro 5 renforcée dès l'automne 2009 seront en effet tellement faibles qu'elles n'auront qu'un impact marginal sur le convertissement en écopoints, alors que la part de la consommation aux écopoints se situera entre 70 et 90 pour cent.

Ce n'est pas seulement au niveau des écopoints que la consommation de carburant sera dominante, mais elle le sera pour l'ensemble de l'étiquette Environnement prévue. Cela s'explique par le fait que la consommation est comptée trois fois pour le calcul : une fois lors de l'attribution à la catégorie d'efficacité énergétique et deux fois lors du calcul des écopoints, c'est-à-dire une fois lors de la saisie des émissions de CO<sub>2</sub> et ensuite deux fois lors de la pondération de la fabrication du carburant.

## **Ce que souhaite auto-suisse**

Dans l'optique d'auto-suisse, le système de bonus-malus qui est proposé avec l'étiquette Environnement est inutile et cela d'autant plus que l'effet de cette mesure est probablement beaucoup plus faible que ne le prévoient les pronostics de l'administration fédérale. Cela s'explique par le fait que l'on constate depuis un certain temps déjà une nette tendance aux voitures plus compactes et à plus grande efficacité énergétique et cette tendance est certainement appelée à s'accroître encore.

L'Association des importateurs d'automobiles donne sa préférence à la solution qui consiste à s'aligner sur les objectifs de réduction décidés par l'UE en décembre 2008. Elle va par ailleurs s'engager à ce qu'on prend suffisamment en considération le «cas particulier suisse» (topographie, proportion en dessous de la moyenne des véhicules diesel en raison du prix du diesel à la colonne, grande proportion de véhicules 4x4). L'UE oblige les fabricants à baisser les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> (et par conséquent la consommation de carburant) des voitures neuves à 130 g/km d'ici à 2015 et à 95 g/km d'ici à 2020 ; si les groupes d'automobiles n'atteignent pas ces objectifs, ils risquent des amendes. Pour accélérer la modernisation du parc de véhicules, ce qui est souhaitable pour des raisons de protection de l'environnement, auto-suisse plaide également pour une prime à la casse attribuée aux voitures âgées de plus de 13 ans et financée avec les amendes.

***Pour tout renseignement complémentaire, prière de contacter:***

Andreas Burgener  
Directeur

Tél: 031 306 65 65  
E-Mail: a.burgener@auto-schweiz.ch