

# 10 ans d'une histoire à succès

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-642820>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub>», 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 CO<sub>2</sub> par kilomètre. La moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures neuves immatriculées en Suisse l'année dernière s'élevait à 153 grammes par kilomètre.

