



CENTRE PATRONAL

Route du Lac 2
1094 Paudex

Case postale 1215
1001 Lausanne

Tél. 021 796 33 00
Fax 021 796 33 11
info@centrepatronal.ch
www.centrepatronal.ch

CCP 10-13744-9
TVA/MWSt 270 039

Monbijoustrasse 14
Postfach 5236
3001 Bern
Tel. 0313 909 909
Fax 0313 909 903
cpbern@centrepatronal.ch

Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Division Protection de l'air et RNI
3003 Berne

Paudex, le 1er septembre 2009
EP/em

Ordonnance sur l'étiquette-environnement pour les voitures de tourisme (OéEnv) en remplacement de l'étiquette-énergie

Procédure d'audition

Monsieur le Directeur,

Nous nous référons à l'objet mentionné en titre mis en consultation le 1^{er} juillet 2009 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position.

I. Remarques générales

Le Centre Patronal relève que le projet d'étiquette-environnement est censé remplacer, dès 2010, l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme neuves, qui a quant à elle fait ses preuves depuis 2002 en classant ces voitures selon leur efficacité énergétique en sept catégories, de A, « excellente », à G, « très mauvaise ».

Cependant, le projet d'étiquette-environnement résulte en grande partie du Plan d'action du DETEC contre les poussières fines, qui date d'il y a déjà trois ans et visait principalement les véhicules diesel sans filtre à particules. Ainsi, le projet d'étiquette-environnement indique, comme l'étiquette-énergie, la consommation d'énergie, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des voitures de tourisme, mais prend en plus en compte la charge environnementale d'une voiture neuve au moyen d'unités de charge écologique (UCE), qui mesurent notamment les poussières fines (PM10) et, plus particulièrement, les suies de diesel. Or, ces poussières sont par définition émises par des voitures diesel, minoritaires en Suisse, et de surcroît de plus en plus vendues avec un filtre à particules efficace (voir à ce propos le communiqué de presse du 31 août 2009 de l'Office fédéral des routes relatif à l'entrée en vigueur de la norme Euro 5, le 1^{er} septembre 2009).

Cela posé, le but d'une étiquette pour les voitures de tourisme est de donner une information claire et complète à tous les acheteurs de voitures de tourisme neuves,

dans le but de les orienter, d'apporter une valeur ajoutée par rapport à l'information existante, et non de servir de référence à la perception d'impôts fédéraux et cantonaux. Il est donc logique de juger de la pertinence du projet soumis à la présente consultation sur la base de l'information des consommateurs.

Par ailleurs, il faut tenir compte de la compatibilité d'un tel projet avec les mesures prises à l'étranger, étant entendu qu'un coûteux « Alleingang » (par rapport à UE) n'a guère de sens, en particulier pour tout ce qui a trait à des normes automobiles, par définition internationales.

1.1 Pertinence du projet en général

1.1.1 Sur la base de calculs comparatifs

Premièrement, nous relevons que l'association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse) a calculé les UCE et l'efficacité énergétique selon le projet d'ordonnance (OéEnv) soumis à la présente consultation.

Concrètement, auto-suisse a pris en considération tous les types de véhicules homologués après le 1er juin 2007, correspondant aux réceptions par type valides selon l'art. 2, al. 2 du projet d'OéEnv et constate, dans un premier temps, que les UCE semblent effectivement un moyen efficace pour déclasser les types de véhicules émettant beaucoup de poussières fines. Ainsi, des véhicules sont déclassés de 4,5 ou 6 catégories du fait des UCE. Mais auto-suisse constate, dans un deuxième temps, qu'il s'agit sans exception de véhicules diesel Euro 4 dépourvus d'un filtre à particules ou avec filtre ouvert, qui ne seront plus vendus lors de l'introduction prévue de l'étiquette-environnement, compte tenu notamment de l'entrée en vigueur de nouvelles normes sur les gaz d'échappement, à commencer par la norme Euro 5 mentionnée ci-dessus. L'entrée en vigueur de cette norme, à l'heure où nous rédigeons la présente prise de position, permettra en effet de réduire significativement les substances polluantes toxiques par rapport à la norme actuellement en vigueur, étant entendu qu'avec l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, en 2014, les émissions polluantes seront ensuite réduites au seuil de détectabilité.

En faisant ensuite abstraction des véhicules diesel Euro 4 émettant beaucoup de poussières fines, auto-suisse constate que la part de la consommation d'énergie aux UCE est d'au moins 59 pour cent (69 pour cent pour les véhicules de la catégorie A). Pour les deux tiers des modèles proposés, la part de cette consommation aux UCE est même de 80 pour cent et plus. Cela signifie que l'évaluation UCE globale, résultat de l'étiquette-environnement, est très proche des indications de consommation absolues, respectivement des indications des émissions de CO₂, qui figurent déjà sur l'étiquette-énergie et les listes de prix.

1.1.2 Du point de vue de l'information des consommateurs

Deuxièmement, l'étiquette-environnement n'indiquerait plus la consommation du carburant effectivement utilisé, critère essentiel de l'étiquette-énergie, mais la consommation d'énergie des voitures de tourisme exprimée en litres d'essence ou en litres d'équivalent essence.

Ce changement d'indication constituerait un facteur de confusion pour les consommateurs, toujours plus nombreux, qui roulent avec des véhicules diesel ou au gaz naturel, voire, à l'horizon 2015, avec des véhicules électriques rechargeables.

1.1.3 Du point de vue des émissions de bruit

Troisièmement, la prise en compte des émissions de bruit dans une étiquette-environnement est peu judicieuse.

Les différences entre les valeurs homologuées des meilleurs véhicules (66 dB) et des moins bons (76 dB) en la matière sont certes significatives, mais la consistance des pneus et la nature de la chaussée sont nettement plus déterminantes que la valeur d'homologation pour mesurer les émissions de bruit effectives.

1.2 Pertinence des exemples fournis par l'Administration fédérale

L'OFEV fournit dans les documents envoyés en consultation (fiche 3) trois exemples de calcul des UCE pour des véhicules actuellement sur le marché soit :

- Realo Hybrid : 72 UCE
- Realo Sport: 355 UCE
- Realo Off-Road: 916 UCE

Cependant, comme l'OFEV le précise noir sur blanc, la Realo Off-Road est un véhicule diesel Euro 4 sans filtre à particules qui ne sera plus autorisé à la vente comme véhicule neuf lors de l'entrée en vigueur de l'OéEnv, du fait de l'entrée en vigueur de la norme Euro 5 mentionnée ci-dessus. En d'autres termes, cet exemple « extrême » n'est pas pertinent.

Par ailleurs, la comparaison des deux exemples restants ne manque pas d'intérêt. Ainsi, les émissions de CO₂ (dioxyde de carbone) de la Realo Hybrid se montent à 101 g/km, contre 499 g/km pour les émissions de la Realo Sport, qui sont donc près de cinq fois plus élevées (différence d'un facteur 5). Après avoir pris en compte les autres critères que sont les émissions de poussières fines, de suie de diesel, d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, de bruit et la production de carburant, la Realo Hybrid totalise 72 UCE contre 355 pour la Realo Sport, différence correspondant également à un facteur 5 (4,93).

Sur la base de ces constats, on peut vraiment se demander à quoi servirait une étiquette-environnement alors qu'une simple comparaison des émissions de CO₂ des deux exemples de véhicules retenus par l'OFEV aboutit à la même conclusion qu'un ensemble de calculs, à savoir que la Realo Hybrid est (cinq fois) meilleure d'un point de vue environnemental que la Realo Sport.

1.3 Compatibilité du projet avec les mesures prises à l'étranger (UE)

Nous relevons dans le « Commentaire relatifs au projet d'OéEnv », page 8, que : « *Il n'existe actuellement aucune obligation au sein de l'UE concernant une étiquette du même type que l'étiquette-environnement. Pour l'heure, seules les bases de l'étiquette énergie européenne sont consignées dans la directive 1999/94/CE.* »

Compte tenu de la nécessité de disposer de normes et de références internationales pour mener une politique efficiente en matière de protection du climat et/ou de l'environnement (voir à ce propos l'entrée en vigueur de la norme Euro 5 au 1^{er} septembre 2009), nous considérons dès lors le projet d'étiquette-environnement comme un nouvel « Alleingang » sans justification impérative.

II. Remarques détaillées

2.1 Discrimination probable des acheteurs de véhicules à traction intégrale

Nous relevons que le projet d'étiquette-environnement pourrait servir de base de calcul des incitations financières accordées à l'achat de véhicules (système de bonus-malus). En ce sens, nous craignons, en cas d'instauration du projet d'étiquette-environnement soumis à la présente consultation, qu'aucun véhicule à traction intégrale ne puisse bénéficier d'un bonus, ce qui discriminerait les acheteurs de telles voitures pour des raisons professionnelles, climatiques ou topographiques particulières.

2.2 Règles bureaucratiques en matière de publicité

L'article 5, alinéa 2 du projet d'OéEnv stipule que : « *Dans la documentation promotionnelle, les indications mentionnées aux articles 7 à 9 [charge environnementale, émissions de CO₂, consommation d'énergie] et 11 [catégories A à G de l'étiquette-environnement] doivent être clairement délimitées sur au moins 10% du support publicitaire et être bien lisibles* ».

Nous soulignons que, à l'ère du marketing global et uniforme, la plupart des documents publicitaires sont établis de manière centralisée par les constructeurs automobiles avant d'être mis à disposition des différents importateurs automobiles pour utilisation dans leurs pays respectifs. En conséquence, l'édiction de règlements particuliers pour la Suisse constituerait un « Alleingang » bureaucratique, sans justification fondamentale.

2.3 Indication superflue du filtre à particules pour les voitures diesel

L'article 18, alinéa 2 du projet d'OéEnv fixe : « *Pour les véhicules à diesel, l'étiquette-environnement doit, d'ici le 31 décembre 2013, comporter des indications sur la présence de filtre à particules en plus [des autres indications spécifiées]* ».

Nous jugeons cette exigence superflue, compte tenu du fait que tous les nouveaux véhicules diesel vendus à cette date seront probablement équipés d'un filtre à particules. Nous avons même l'impression que cette disposition sert uniquement à justifier a posteriori l'activisme du DETEC en matière de lutte contre les poussières fines, à la limite de la démagogie.

2.4 Discrimination non justifiée des véhicules électriques

L'examen du projet d'OéEnv met en évidence un traitement discriminatoire de l'électricité et des véhicules électriques par rapport aux trois points suivants :

- charge environnementale du mix de consommation électrique suisse :

- émissions de CO₂ des véhicules électriques ;
- efficacité énergétique des véhicules électriques.

L'élément le plus choquant réside dans le calcul des valeurs UCE de la charge environnementale du mix de consommation électrique suisse. L'énergie nucléaire est en effet condamnée sur la base d'un raisonnement circulaire : du moment que l'entreposage définitif des déchets radioactifs est supposé politiquement impossible à réaliser (hypothèse), la charge environnementale de l'énergie nucléaire est dès lors énorme (conclusion), soit une assertion purement politique.

Par ailleurs, les émissions de CO₂ admises pour les véhicules électriques sont trop élevées, en contradiction flagrante avec les résultats du centre de compétences ecoinvent, pourtant cités en référence par l'OFEV.

A l'inverse, l'efficacité énergétique (rapport énergie finale en litres équivalent / 100 kilomètres divisé par l'énergie primaire nécessaire) prescrite par le projet d'OéEnv est trop basse pour les véhicules électriques, en contradiction avec les chiffres de la Statistique suisse de l'énergie.

Enfin, les bases du calcul de la charge environnementale pour le CO₂ et l'énergie des véhicules se fondent sur le scénario IV des perspectives énergétiques de la Confédération (Société à 2000 watts en 2100), scénario sur lequel ni le Conseil fédéral ni le Parlement ne se sont déterminés. Nous soulignons au contraire que la politique énergétique adoptée par le Conseil fédéral repose sur quatre piliers, et non sur le seul pilier de l'efficacité énergétique (voir à ce propos le communiqué de presse du 21 février 2007 du DETEC).

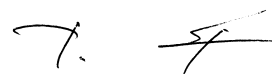
III. Conclusions

Le Centre Patronal s'oppose, compte tenu des motifs mentionnés dans la présente prise de position, à tout projet d'étiquette-environnement, notamment parce qu'un tel projet n'apporte pour ainsi dire aucune valeur ajoutée par rapport à l'étiquette-énergie existante. A l'inverse et en bonne logique, nous demandons le maintien de l'étiquette-énergie, qui a fait ses preuves et qui a été loyalement soutenue par la branche automobile, sous la forme notamment d'importants moyens financiers.

En ce sens, nous sommes d'avis que certains éléments du projet d'OéEnv pourraient être repris dans l'appendice 3.6 « Indications relatives à consommation de carburant et aux émissions de CO₂ des automobiles neuves » de l'Ordonnance sur l'énergie (OEné), tels que la définition des « types de véhicules offerts à la vente » selon l'article 2, alinéa 2, ainsi que l'indication de la valeur moyenne des émissions de CO₂ de toutes les voitures neuves immatriculées au cours de l'année précédente, selon l'article 8, alinéa 1.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

CENTRE PATRONAL



P. Eperon
Secrétaire patronal