

**Audition du DETEC – Révision de l'ordonnance sur l'énergie (OEne): modification de l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme**

Madame,

En date du 17 février 2011, vous nous avez transmis un dossier relatif à l'objet mentionné en titre pour audition. Nous avons étudié avec beaucoup d'intérêt les modifications soumises et vous remercions de nous accorder la possibilité d'exprimer l'avis de notre Conseil quant à cette modification d'ordonnance.

Le Conseil d'Etat approuve dans son principe la révision de l'étiquette-énergie en y intégrant entre autres:

- un calcul de l'efficacité énergétique qui ne repose plus sur la consommation de l'énergie finale, mais sur la consommation d'énergie primaire ce qui permet une intégration des véhicules électriques;
- une répartition uniforme des véhicules neufs en sept catégories énergétiques;
- une mise à jour annuelle de l'attribution des catégories, ce qui permettra de rendre l'étiquette-énergétique plus proche de la réalité du marché des automobiles;
- une intégration des différents types de carburants disponibles sur le marché et des véhicules électriques.

Nous soutenons la proposition visant à pondérer de manière plus importante la consommation absolue de carburant. Cette modification améliore la transparence sur le marché de l'étiquette-énergie car elle permet à l'acheteur de se faire une meilleure idée de la consommation effective du véhicule.

Les moteurs électriques étant reconnus pour afficher une bien meilleure efficacité énergétique que les moteurs thermiques et vu le fort potentiel attribué aux véhicules électriques à l'avenir, nous approuvons que l'étiquette-énergie soit applicable à ce type de véhicule. Dans ces cas, il nous semble opportun d'afficher la consommation électrique en litres d'équivalent essence au 100 km afin de permettre une comparaison aisée entre différents types de motorisation. Par contre le chiffre 2.6.4 de l'appendice 3.6 OEne met en évidence la difficulté à gérer équitablement le taux d'émission de CO<sub>2</sub> en fonction de la provenance des différents agents énergétiques. Ces approches ne peuvent être que des solutions transitoires en attendant la mise en place de prix plus justes des différentes énergies.

Concernant le chiffre 2.2.1 let. c de l'appendice 3.6 OEne, qui se limite à demander l'indication d'une présence de filtre à particule, nous sommes d'avis que cette approche ne nous accorde pas suffisamment de poids à une question de santé publique que sont les problèmes respiratoires et autres maux dus aux particules fines. Le tableau 1 de classement des types de carburant page 6 du rapport de l'OFEN met en évidence l'oubli, l'ignorance ou tout au moins, la moindre importance apportée à ce sujet.

Nous déplorons que le calcul énergétique favorise les petites voitures diesels. Si ce type de véhicule consomme moins et émet peu de CO<sub>2</sub> par rapport aux véhicules à essence, le bilan global, du point de vue de la pollution de l'air, n'est pas à son avantage en raison de ces émissions beaucoup plus importantes de poussières fines et d'oxyde d'azote. Ces deux polluants créent des immissions excessives qui demandent l'élaboration de plans des mesures. Au même titre que le consommateur peut consulter une information sur le bilan

énergétique global au travers de l'énergie finale, il doit pouvoir recevoir une information sur le bilan global des émissions de son véhicule et non uniquement les émissions de CO<sub>2</sub>.

Nous regrettons l'application exclusive de l'étiquette-énergie aux voitures de tourisme (OEne, appendice 3.6, ch. 1). En effet, l'effectif des voitures de livraison a augmenté de 85% entre 1990 et 2010, alors que l'augmentation des immatriculations de motos dépassait les 100% sur la même période. Il nous paraît évident qu'il faudrait aussi encourager une réflexion environnementale lors de l'acquisition de ce type de véhicules.

L'obligation de marquage ne s'applique qu'aux véhicules neufs (OEne, appendice 3.6, ch. 2.1). Or, au vu de l'importance du marché des véhicules d'occasion (de l'ordre de 2 fois supérieurs aux véhicules neufs), nous sommes d'avis qu'il faudrait prévoir un mécanisme qui oblige les vendeurs de voiture d'occasion d'utiliser cette étiquette.

En vous remerciant de l'attention de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 6 avril 2011

Au nom du Conseil d'Etat:

*Le président,*  
C. NICATI

*La chancelière,*  
S. DESPLAND