Zeitschrift: Energie extra
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie; Energie 2000
Band: - (2002)
Heft: 5

Artikel: Étiquetteengie : de A à G
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-643712

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: 08.07.2025

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

VÉHICULES

Perdre du poids

Près de 37 % des émissions de CO_2 proviennent des transports – trafic aérien non compris et la tendance est à la hausse. Un congrès à Lucerne a mis en lumière des solutions possibles.

Advantage R one est une voiture de course découverte, mue pour ainsi dire aux déchets verts. Quant à *Presto*, il s'agit d'un cabriolet à quatre places fonctionnant au gaz naturel, transformable en biplace pour mieux se garer. «Chaque année, nous créons pour le Salon de l'automobile de Genève un prototype destiné à provoquer.» C'est en ces termes que Frank M. Rinderknecht décrivait le concept de Rinspeed SA au congrès de recherche énergétique organisé par *SuisseEnergie* sur les accumulateurs / transports. «Il éveille l'intérêt et les émotions.»

L'effet créé par *Advantage* et *Presto* vise à renouveler l'image associée aux voitures de série alimentées au biogaz ou au gaz naturel, et donc à favoriser leur percée sur les routes suisses. En effet, les véhicules à gaz affichent des valeurs d'émissions sensiblement meilleures que ceux à essence ou au diesel, contribuant ainsi à réduire les rejets de CO_2.

De même, Hans-Luzius Schmid, chef du programme *SuisseEnergie*, fonde de grands espoirs sur ces véhicules, comme il le rappelait audit congrès organisé au Musée des transports de Lucerne. Toutefois, l'offre de modèles est encore limitée en Suisse, de même que le réseau des stations-service distribuant du gaz naturel. Mais, selon Martin Seifert, de la Société suisse de l'industrie du gaz et des eaux (SSIGE), leur nombre devrait passer d'un peu plus de 20 à 100 d'ici 2006.

Pace Car lors de la course de la Klausen, la «Advantage R one» pilotée par Frank M. Rinderknecht.

ZEM – un vélo plaisant et qui fait sensation.

Véhicules légers. Les spécialistes considèrent également l'abaissement du poids des autos comme une priorité. «Leur poids pourrait diminuer de 63 %, à condition de remplacer la tôle par une matière plastique», signalait Markus Zogg de Rieter Automotive SA, annonçant la couleur: «La part du composite dans les autos doublera d'ici cinq ans.»

Lino Guzzella, de l'EPFZ, a lui aussi insisté sur la problématique du poids des véhicules. Ainsi, le rendement des moteurs à combustion s'est considérablement amélioré ces dernières années, mais la consommation de carburant a elle aussi augmenté, parce que les voitures de tourisme deviennent toujours plus lourdes.

Priorités. Afin de renverser la vapeur dans le trafic routier, *SuisseEnergie* soutient divers projets qui encouragent des voitures plus légères et à meilleur rendement énergétique, ainsi que les carburants alternatifs. Citons ici les projets de recherche visant à optimiser les véhicules ordinaires, et les projets portant sur leur commercialisation accélérée. *SuisseEnergie* attend beaucoup également de l'étiquetteEnergie pour les voitures de tourisme, qui devrait faciliter dès l'année prochaine le choix de modèles à moindre consommation.

D'autres priorités sont accordées à la conduite écologique «EcoDrive» et au trafic lent. Deux projets soutenus par le domaine des transports ont clairement montré une facette ludique de la technologie: la trottinette avec frein à récupération, qui emmagasine mécaniquement l'énergie issue du freinage dans un ressort spiral en vue du prochain démarrage, et la *Zero Emission Machine*, un vélo à deux ou quatre places, idéal pour discuter tout en pédalant...

ÉTIQUETTEENERGIE

De A à G

La déclaration obligatoire décidée par le Conseil fédéral en septembre rend la consommation des voitures plus transparente.

A l'avenir, quiconque achète une voiture devra davantage se soucier de la consommation d'énergie. Tel est le sens de la nouvelle prescription introduite par le Conseil fédéral dans l'ordonnance sur l'énergie. En voici la teneur:

«Quiconque offre ou met en circulation des installations, des véhicules ou des appareils soumis à la procédure d'expertise énergétique (...) doit en indiquer la consommation d'énergie. Pour les automobiles, il convient en outre d'indiquer les émissions de CO_2.»

Le programme *SuisseEnergie* entend ainsi mieux sensibiliser les acheteurs au rendement énergétique des automobiles. Une déclaration de la consommation d'énergie simple et à la portée de tous les consommateurs offre une solide base dans ce sens. Ajoutons que l'*étiquetteEnergie* remporte déjà un vif succès dans les appareils électriques.

Catégories. L'*étiquetteEnergie* répartit les voitures en sept catégories, de A à G, en fonction de leur rendement énergétique. A distingue les véhicules les plus performants, alors que G sanctionne une piètre performance écologique. L'évaluation repose sur une formule que le TCS emploie depuis plusieurs années pour indiquer la consommation. L'étiquette devra figurer près de chaque véhicule exposé. Quant aux listes de prix, elles préciseront la catégorie de consommation. Cette nouveauté est entrée en vigueur le 1er octobre 2002. Les importateurs et les garagistes ont toutefois jusqu'au 1er janvier 2003 pour s'y conformer.

Au printemps prochain, une vaste campagne menée en collaboration avec la branche automobile fera connaître l'étiquette et les véhicules à bon rendement énergétique. A plus long terme, la consommation moyenne de carburant devrait passer de 8,4 l (en 2000) à 6,4 l aux 100 km en 2008. Les acheteurs se décidant pour des véhicules à plus petite cylindrée réaliseront au passage des économies, au niveau des investissements comme du carburant.