

Avis concernant la modernisation de la mise à disposition des informations des émissions CO₂ des véhicules

- Demandé par le Ministre du Climat et de l'Énergie, M. Magnette, dans une lettre datée du 8 novembre 2011
- Préparé par le groupe de travail normes de produits
- Approuvé par l'Assemblée générale du 31 janvier 2012 (voir Annexe 1)
- La langue originale de cet avis est le français

1. Contexte

- [a] Le Ministre du Climat et de l'Énergie, Paul Magnette, a saisi le CFDD d'une demande d'avis concernant la modernisation de la mise à disposition des informations des émissions CO₂ des véhicules. Le courrier, daté du 8 novembre 2011, demande que le CFDD formule son avis dans un délai de 3 mois.
- [b] Le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement édite chaque année le guide CO₂ de la voiture et est également responsable des « étiquettes CO₂ » (cf. directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves) mais ces deux vecteurs d'information ne sont plus adaptés à la situation actuelle.
- [c] Les questions posées au Conseil sont les suivantes :
1. Comment mieux transmettre l'information CO₂ ?
Lorsque le guide est disponible pour le grand public, les informations qu'il contient sont déjà « vieilles » de 4 mois, vu les délais d'édition.
Quelles sont dès lors les adaptations possibles et souhaitables pour la transmission des informations contenues dans le guide CO₂, tout en améliorant si possible la qualité du contenu ?
 2. Qui doit en supporter la charge ?
La directive 1999/94/CE précitée ne dit pas qui doit en supporter la charge. Les pouvoirs publics l'assurent d'une manière volontaire, en mettant gratuitement le guide à disposition.
Que pense le CFDD de ce système ?
 3. Comment quantifier les émissions de CO₂ des véhicules électriques ?
Il convient de sensibiliser les acheteurs/utilisateurs à la consommation énergétique de leur véhicule mais aussi au choix de (l'origine de) leur électricité.
 - Partant de la consommation énergétique du véhicule, comment quantifier le contenu de CO₂ dû à la production d'électricité ?
 - Faut-il se référer au mélange énergétique (réel) ou à un mode de production électrique de référence (théorique) ?
 4. Comment s'adapter aux nouvelles énergies utilisées dans le transport ?
 - Serait-il pertinent de parler de la consommation énergétique (kWh/km ou Mj/km) des véhicules en général pour pouvoir comparer plus facilement les différentes énergies ?

- Y a-t-il des risques de confusion pour le public de parler de consommation énergétique en plus des émissions de CO₂ et de consommation de carburant ?

Les catégories d'émissions de CO₂ A, B, C, etc. ont été définies pour les véhicules à essence et diesel en 1999.

- Faut-il adapter ces catégories à l'évolution des émissions des véhicules ?
- Comment définir les catégories A, B, C, etc. pour les véhicules alimentés en carburants gazeux (méthane, LPG, biogaz,...), en biocarburants et en électricité ?

[d] L'avis du CFDD permettra d'éclairer les discussions avec les parties prenantes en vue d'adapter la réglementation belge et en vue de préparer la possible révision de la directive 1999/94/CE.

2. Avis

2.1. Considérations préliminaires

- [1] Le CFDD tient à souligner que la mise à disposition des citoyens d'une information accessible, claire, complète et permettant la comparaison entre véhicules automobiles est nécessaire pour orienter les choix de ceux-ci vers des modèles économes en carburant et qui dégagent moins de CO₂.
- [2] Le Conseil souhaite que cette information soit élargie à d'autres types de véhicules, comme les scooters, les motos, les véhicules utilitaires légers et les camions mais est conscient que des méthodes de test uniformisées doivent être définies préalablement au niveau européen. C'est pourquoi il encourage les Autorités belges à prendre les initiatives nécessaires à l'échelon européen.
- [3] Le CFDD note de plus que la directive 1999/94/CE précitée fait l'objet d'une procédure de révision et que la Commission européenne va prendre des initiatives dans ce domaine, sans qu'un calendrier précis n'ait pour autant été fixé.

Le Conseil estime préférable que la matière soit réglée de façon plus détaillée au niveau européen mais cela ne doit pas empêcher d'évaluer le système existant et de progresser dans ce domaine au niveau national.

2.2. Le guide CO₂ de la voiture

2.2.1. Considérations générales

- [4] Le CFDD estime que des informations supplémentaires pourraient être données dans le guide, comme le respect par le véhicule des normes Euro 5 ou Euro 6.

Le Conseil souligne cependant que des problèmes relatifs à la méthodologie de test des émissions des véhicules roulant au diesel existent pour la norme Euro 5 ce qui a pour conséquence, selon une étude récente¹, que les émissions réelles de NO_x de ces véhicules qui répondent à cette norme sont nettement plus élevées que ce qui est déterminé par la norme. Le CFDD estime que cela devrait être mentionné dans le guide.

- [5] L'Annexe II, point 3), de la directive 1999/94/CE précitée spécifie que le guide doit comporter une liste, bien en évidence, des dix modèles de voitures particulières neuves les plus performantes en termes de rendement énergétique, classés par ordre progressif d'émissions de CO₂ pour chaque type de carburant. La liste doit aussi indiquer le modèle, la valeur chiffrée de la consommation de carburant officielle ainsi que les émissions spécifiques de CO₂ officielles.

Le guide actuel comportant la liste des modèles émettant moins de 120 g CO₂/km, le CFDD estime qu'il serait nécessaire de réaliser une meilleure mise en évidence des dix modèles les plus performants.

- [6] Le Conseil pense également que le texte du guide CO₂ relatif aux agrocarburants devrait être revu à la lumière des différentes études parues récemment sur le sujet et renvoie sur ce point à son avis sur un projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les biocarburants².

¹ M. Weiss, P. Bonnel, R. Hummel, A. Provenza en U. Manfredi, « On-Road Emissions of Light-Duty Vehicles in Europe », *Environmental Science & Technology*, 2011, pp. 8575-8581.

² http://www.cfdd.be/DOC/pub/ad_av/2011/2011a14f.pdf

2.2.2. Guide électronique

- [7] Vu que 73 % des ménages de notre pays disposent d'une connexion à Internet et qu'une version électronique du guide peut aisément être mise à jour, le CFDD estime que la consultation en ligne du guide CO₂ de la voiture devrait être facilitée, notamment en rendant ce dernier plus facile à trouver via les moteurs de recherche..

L'inclusion d'un lien vers ce guide électronique sur les sites Internet régionaux relatifs à l'énergie et à la mobilité mériterait de plus d'être envisagée.

- [8] Le Conseil pense aussi que l'accessibilité à l'information mise en ligne pourrait être améliorée, en prévoyant un accès direct aux données récentes. L'accent devrait y être mis sur la liste des meilleurs modèles disponibles sur le marché ainsi que sur les tableaux permettant la comparaison entre modèles, y compris de marques différentes.

2.2.3. Guide au format papier

- [9] Le CFDD pense que le guide CO₂ de la voiture répond de manière adéquate aux exigences de la directive 1999/94/CE précitée, notamment à son article 4 qui dispose que le guide doit être portatif, compact et distribué gratuitement aux consommateurs qui en font la demande. Le Conseil souhaite souligner la valeur de ce travail et note que tant le contenu du guide que son format assurent une information de qualité, bien que parfois datée, en particulier pour les consommateurs qui sont plus à l'aise avec un guide au format papier plutôt qu'électronique et ceux qui n'ont pas accès à Internet.

- [10] Le CFDD propose que soit explorée la possibilité d'intégrer dans ce guide, en concertation avec les constructeurs, les modèles dont la mise sur le marché est planifiée pour les premiers mois qui suivent la parution du guide papier, vu que les informations sur les émissions de CO₂ des véhicules sont disponibles plusieurs mois avant leur mise effective sur le marché belge. Le Conseil se demande par ailleurs si le délai de réalisation et d'édition du guide de 4 mois ne pourrait pas être ramené à 2 ou 3 mois

- [11] Le CFDD suggère de plus que le guide papier soit mis à disposition dans des lieux d'information régionaux et communaux appropriés, comme par exemple les guichets de l'énergie en Région wallonne.

- [12] Le CFDD pense que l'accès en ligne au guide ne peut totalement remplacer la version papier, vu que tout le monde n'a pas d'accès à Internet chez soi. Et, même dans le cas d'une généralisation de plus en plus marquée de l'utilisation d'Internet chez les particuliers, il n'est pas certain que chacun sache où chercher l'information ni comment la traiter.

2.3. Frais de publication

- [13] Vu l'importance du marché automobile et de la contribution de la mesure à la lutte contre les changements climatiques, le Conseil estime que les sommes dépensées ne représentent pas une charge déraisonnable pour le budget de l'Etat.

2.4. Quantification des émissions de CO₂ des véhicules électriques

- [14] Le CFDD pense qu'il est important de traiter de la même manière les différents types de propulsion et de carburants afin de pouvoir faire des comparaisons pertinentes et qu'il est impératif de légiférer en la matière au niveau européen.

- [15] Le Conseil pense de plus qu'il est nécessaire de mentionner des données de consommation énergétique pour les voitures électriques (en kWh/100 km) et d'utiliser le même style d'échelle que celle employée pour les véhicules classiques (échelle A à G), pour pouvoir comparer les différents modèles électriques entre eux.

Partant de la consommation énergétique du véhicule, les émissions de CO₂ dues à la production d'électricité devraient être quantifiées sur base du mix européen de production de l'électricité. Il y aura cependant lieu de souligner que les émissions de CO₂ produites lors de l'utilisation de la voiture peuvent fluctuer sensiblement en fonction de paramètres comme le type de conduite adopté, le choix du fournisseur d'électricité et la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité.

2.5. Adaptation aux nouveaux carburants dans le secteur des transports

- [16] Le Conseil estime que, pour les nouveaux types de motorisation et de véhicules (véhicules hybrides, utilisant une pile à combustible,...), l'information mise à disposition doit permettre une comparaison pertinente avec les motorisations et véhicules existants.

Pour ce faire, la prise en compte la plus complète possible du cycle de vie devrait permettre à long terme de comparer les différentes technologies, bien qu'un important travail de recherche soit encore nécessaire afin de disposer d'outils efficaces pour y parvenir. La même démarche pourrait par ailleurs être appliquée pour comparer les différents types de carburants (essence, diesel, LPG,...) et les différents modèles de véhicules. Cette problématique devrait de préférence être traitée au niveau européen.

- [17] Le CFDD suggère, pour éviter la confusion chez les consommateurs, de ne pas mentionner dans le guide la consommation d'énergie des véhicules thermiques autrement qu'en L/100 km comme c'est le cas actuellement.

Le Conseil suggère cependant de mettre à disposition des personnes intéressées sur le site Internet les consommations énergétiques de tous les véhicules exprimées en kWh/100 km, le MJ étant une unité de mesure peu connue du grand public.

- [18] Le Conseil estime par ailleurs que le système de catégories d'émissions adopté en Belgique est clair et cohérent avec les orientations générales de la directive 1999/94/CE précitée et qu'il reflète encore la réalité à l'heure actuelle.

- [19] Le CFDD pense cependant qu'il sera nécessaire d'adapter régulièrement ces catégories en fonction de l'évolution technique des véhicules neufs³ et des objectifs fixés par la législation européenne mais souligne qu'il faudra absolument éviter de se diriger vers un système tel que celui existant pour les équipements électroménagers, qui est très peu lisible (à cause de la création de catégories AA, A+,...).

- [20] Le Conseil suggère enfin de rendre plus étroites les catégories centrales de l'échelle (C, D et E) lors de la prochaine révision de celle-ci, afin de mieux différencier les nombreux modèles proches de la performance moyenne.

³ Conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Annexe 1. Membres de l'Assemblée générale ayant droit de vote qui ont participé au vote pour cet avis

- Le président et 2 vice-présidents :
T. Rombouts, J. Turf, A. Panneels
- 3 des 6 représentants des organisations non-gouvernementales pour la protection de l'environnement :
J. Miller (IEW), S. Leemans (WWF), L. Cloots (BBL)
- 3 des 6 représentants des organisations non-gouvernementales pour la coopération au développement :
J. Dalemans (Broederlijk Delen), B. Gloire (Oxfam), G. Vandermosten (VODO)
- 1 des 2 représentants des organisations non-gouvernementales de défense des intérêts des consommateurs :
Chr. Rousseau (Test-Achats)
- 3 des 6 représentants des organisations des travailleurs :
B. De Wel (CSC), D. Van Daele (FGTB), S. Storme (FGTB)
- 4 des 6 représentants des organisations des employeurs :
I. Chaput (Essenscia), A. Nachtergaele (FEVIA), P. Vanden Abeele (UNIZO), M.-L. Semaille (FWA)
- 1 des 2 représentants des producteurs d'énergie :
F. Schoonacker (EDF Luminus)
- 3 des 6 représentants des milieux scientifiques :
M. Carnol (ULg), D. Lesage (UGent), E. Zaccà (ULB)

Total : 21 des 38 membres ayant voix délibérative

Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis

Le groupe de travail « Normes de produit » s'est réuni le 12 décembre 2011 et le 6 janvier 2012 pour préparer cet avis.

Annexe 3. Personnes ayant collaboré à la préparation de cet avis.

- Prof. Luc LAVRYSEN (UGent, président du groupe de travail)
- Mme Delphine MISONNE (FUSL, vice-présidente du groupe de travail)

Membres avec voix délibérative et leurs représentants

- M. Mathias BIENSTMAN (BBL)
- M. Guy CRAB (FEDERAUTO)
- Mme Anaïs DEVILLE (CRIOC)
- M. Bert DE WEL (CSC)
- M. Noé LECOQ (IEW)
- M. Philip NAERT (FEBIAC)
- M. Sébastien STORME (FGTB)
- Mme Diana VAN OUDENHOVEN (CGSLB)

Experts invités

- M. Michel DEGAILLIER (SPF SPSCAE)
- M. Sébastien GROGNA (SPF SPSCAE)

Secrétariat

- M. Jan DE SMEDT
- M. Alexis DALL'ASTA