

# Avis concernant l'étiquette de consommation de carburant lors de la commercialisation des voitures particulières neuves

- **Demandé par la Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, Marie Christine Marghem, dans une lettre datée du 4 octobre 2017**
- **Préparé par le groupe de travail « Normes de produits »<sup>1</sup>**
- **Approuvé par l'Assemblée générale par procédure écrite le 8 décembre 2017 (voir Annexe 1)**
- **La langue originale de cet avis est le néerlandais**

## **1. Contexte**

- [a] Par sa lettre du 4 octobre 2017, Madame Marie-Christine Marghem, Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, a soumis une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.
- [b] La sous-commission « Normes de produits » du Conseil central de l'Économie a été chargée de l'examen de la demande d'avis et s'est réunie à cet effet le 26 octobre 2017 pour une audition commune avec les membres compétents du Conseil fédéral du développement durable et du Conseil de la Consommation, lesquels avaient également reçu cette demande d'avis. Lors de cette audition, Monsieur De Vos et Madame Vercouter du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement ont commenté la demande d'avis et répondu aux questions des membres.
- [c] Le même jour, les membres des différents Conseils ont délibéré sur la question et décidé de rédiger conjointement un projet d'avis.

---

<sup>1</sup> Cet avis a été préparé ensemble par le CFDD, le CCE et le CC.

## **2. Avis**

### **2.1. Remarque liminaire**

- [1] Les Conseils prennent acte du fait qu'ils sont consultés sur le projet d'arrêté royal susmentionné en vertu de l'article 19, §1 de la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement, de la santé et des travailleurs. À cet égard, les Conseils constatent qu'il est fait mention à tort, dans les considérants du projet d'arrêté royal, d'une notification aux Conseils, alors que les Conseils ont reçu une demande d'avis.
- [2] Les Conseils demandent par conséquent que « la notification au » soit remplacé par « l'avis du (+ date) », conformément à l'usage.

### **2.2. Les nouveaux modèles de présentation standardisés des étiquettes pour les voitures particulières**

- [3] Les Conseils notent que l'arrêté royal a pour objet d'exécuter la recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub> réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.
- [4] Les Conseils comprennent la nécessité d'instaurer une période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2019, étant donné que, jusqu'à cette date, les voitures peuvent encore être testées de différentes manières, soit via la procédure d'essai NEDC<sup>3</sup>, soit via la nouvelle procédure d'essai WLTP<sup>4</sup>. À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018, toutes les voitures particulières neuves mises sur le marché de l'Union européenne doivent être soumises à la procédure WLTP.
- [5] Les Conseils estiment que les nouveaux modèles de présentation standardisés des étiquettes représentent une simplification pour le consommateur, puisque l'on passe de deux échelles de couleur (une pour la consommation de carburant et une pour l'émission de CO<sub>2</sub>) à une échelle de couleurs, sans qu'il n'y ait de perte d'informations<sup>5</sup>. Ensuite, la distinction entre les étiquettes pour les voitures diesel et à essence est supprimée. Actuellement, le marché compte en effet différents types de voitures, par exemple les voitures hybrides et les voitures qui fonctionnent à l'électricité ou à l'hydrogène. La distinction entre voitures diesel et à essence peut en outre être établie au moyen de la valeur NO<sub>x</sub> indiquée dans la description du véhicule.
- [6] Les Conseils estiment que l'étiquette de consommation de carburant telle que proposée aux annexes 1 et 2 et l'échelle de couleurs y afférente doivent inciter le consommateur à opter, lors de l'acquisition d'une voiture particulière, pour un véhicule qui émet moins de CO<sub>2</sub>. Dans cette optique, ils font remarquer que l'ancienne moyenne de référence pour les émissions de CO<sub>2</sub> sur l'échelle de couleurs datait de l'année 2004 et que l'un des objectifs de la nouvelle étiquette consistait à ce que la position d'un véhicule sur l'échelle de couleurs soit plus conforme à son rapport réel vis-à-vis de la moyenne.

---

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/ELI/?eliuri=eli%3A2017%3A948%3Aoj>

<sup>3</sup> New European Driving Cycle.

<sup>4</sup> Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure.

<sup>5</sup> La consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> sont en effet étroitement liées, et la consommation de carburant est encore et toujours indiquée en chiffres sur la nouvelle étiquette.

- [7] Les Conseils déplorent que l'échelle de couleurs n'ait pas été conçue de manière à ce que les émissions moyennes se situent au milieu de l'échelle de couleurs<sup>6</sup>, plus précisément dans la section jaune<sup>7</sup>. Cette remarque s'applique à la fois pour l'échelle des valeurs mesurées selon la méthode NEDC et pour l'échelle des valeurs mesurées selon la méthode WLTP.
- [8] Les Conseils soulignent ensuite que la conversion de l'échelle de couleurs figurant à l'annexe 1 en l'échelle de couleurs de l'annexe 2 ne s'est pas déroulée de façon linéaire. Pour la boîte vert foncé, la différence moyenne entre la première et la deuxième étiquette est, par exemple, de 7,5 g/km, pour la section orange-rouge, cette différence est de 37,5 g/km. Cette conversion NEDC-WLTP basée sur un facteur multiplicatif unique quelles que soient les émissions ne tient pas compte du fait que le facteur multiplicatif est plus élevé lorsque les émissions sont faibles et plus faible (proche de 1) lorsque les émissions sont élevées<sup>8</sup>. Les Conseils suggèrent le report d'un an de l'échelle de couleurs sur la base des valeurs WLTP, jusqu'à ce que plus d'informations soient disponibles sur la différence moyenne entre les valeurs NEDC et les valeurs WLTP. Ils demandent en outre que l'échelle soit réévaluée à intervalles réguliers (une fois tous les trois à cinq ans) afin de tenir compte des évolutions du marché et de la technologie.
- [9] Grâce au label bleu « zéro émission », les consommateurs pourraient être incités à opter pour un véhicule qui ne rejette pas de CO<sub>2</sub> et est donc moins nocif pour l'environnement et la santé publique. Le Conseil indique toutefois que l'impact d'un véhicule électrique sur l'environnement et la santé publique dépend du mode de production de l'électricité utilisée pour propulser le véhicule.

### **2.3. Campagne de sensibilisation et d'information**

- [10] Lors de leur réunion d'information avec les représentants du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement, les Conseils ont été informés qu'une campagne de sensibilisation et d'information sera consacrée aux modifications faisant l'objet du projet d'arrêté royal sous revue. Les Conseils encouragent ce type de campagnes et font remarquer que celles-ci sont également préconisées dans la recommandation européenne. Afin que tous les consommateurs belges puissent être informés de façon adéquate, ils demandent néanmoins que l'on veille à ce que la campagne de sensibilisation et d'information soit menée dans les trois langues nationales, à savoir le français, le néerlandais et l'allemand.

### **2.4. Remarque linguistique**

- [11] Afin que le texte figurant sur les étiquettes de consommation de carburant corresponde autant que possible à la réalité scientifique, les Conseils demandent que le texte néerlandais du point 5° des annexes 1 et 2 du projet d'arrêté royal soit remplacé par le texte suivant : « bevatten volgende vermelding: « CO<sub>2</sub> is het door de mens veroorzaakte broeikasgas dat bij de klimaatveranderingen de belangrijkste rol speelt » ».
- [12] Pour la même raison, les Conseils demandent en outre que le texte français du même paragraphe soit remplacé par le texte suivant : « contiennent la mention suivante : « Le CO<sub>2</sub>

---

<sup>6</sup> « Zéro émission » n'est pas pris en considération.

<sup>7</sup> Les émissions moyennes des nouvelles voitures particulières, mesurées selon la méthode NEDC, s'élevaient en 2016 à 115,8 g/km, alors que la section médiane (jaune) de l'échelle de couleurs de l'annexe 1 est comprise entre 125 et 150 g/km ; les émissions moyennes des nouvelles voitures particulières, mesurées selon la méthode WLTP, s'élevaient en 2016 à 139 g/km, alors que la section médiane (jaune) de l'échelle de couleurs de l'annexe 2 est comprise entre 150 et 180 g/km. (<https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>).

<sup>8</sup> JRC (2017) Science for Policy Report. From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO<sub>2</sub> emissions of light-duty vehicles. <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/nedc-wltp-effect-type-approval-co2-emissions-light-duty-vehicles>

est le principal gaz à effet de serre d'origine humaine responsable des changements climatiques » ».

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

- La présidente et les 3 vice-présidents :  
M. Aelvoet, M. Bienstman, M. Verjans et O. Van der Maren
- 1 des 3 représentants des organisations non gouvernementales pour la protection de l'environnement :  
C. Schoune
- Les 3 représentants des organisations non gouvernementales pour la coopération au développement :  
R. De Meyer, B. Gloire et V. Rigot
- 2 des 6 représentants des organisations des travailleurs :  
B. De Wel et N. Polat
- 5 des 6 représentants des organisations des employeurs :  
P. Vanden Abeele, V. Biebel, M.-L. Semaille, C. Debuyser et F. Van Tiggelen
- Les 2 représentantes des organisations de jeunesse  
H. Baeyens et H. Herman

**Total : 17 des 24 membres ayant voix délibérative**

## **Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis**

Le groupe de travail « Normes de produits » du CFDD s'est réuni avec les membres du CCE et du CC le 26 octobre 2017 pour préparer cet avis.

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

### **Membres et leurs représentants**

- M. Pierre COURBE (IEW)
- Mme Leen DE CORT (BV-OECO)
- M. Joost KAESEMANS (FEBIAC)
- M. Fredrik SNOECK (ACV)

### **Experts invités**

- M. Helmut DE VOS (SPF SPSCAE)
- Mme Estelle VERCOUTER (SPF SPSCAE)

### **Secrétariat**

- M. Kris DEGROOTE (CCE)
- M. Marc DEPOORTERE (CFDD)
- M. Andy ASSEZ (CCE)
- M. Maarten YZEWYN (CCE)