

Office fédéral de l'énergie OFEN  
[Vo-Rev@bfe.admin.ch](mailto:Vo-Rev@bfe.admin.ch)

Lausanne, le 19 juin 2019

**Consultation relative à la révision de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE), l'ordonnance sur l'encouragement de la production d'électricité issue d'énergies renouvelables (OEneR) et l'ordonnance sur l'énergie (OEne)**

Madame, Monsieur,

La Fédération romande des consommateurs (FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation sur les adaptations des ordonnances susmentionnées et vous prie de trouver sa position ci-après.

## Révision de l'OEEE

### Commentaire général

La FRC salue la révision de l'étiquette-énergie des véhicules, plus particulièrement la modification du mode de calcul conduisant au classement par catégories d'efficacité énergétique. Il s'agit ici d'une revendication de longue date de la FRC, puisque l'étiquette-énergie n'a pas rempli jusqu'ici son rôle visant à inciter les consommateurs à opter pour la voiture la plus efficace. En effet, la lecture de l'étiquette-énergie des véhicules peut se révéler trompeuse du fait qu'elle pondère la consommation et l'émission de CO<sub>2</sub> de tous les modèles par le poids du véhicule. Cela rend le classement des véhicules peu compréhensible, puisque certains gros véhicules énergivores et polluants obtiennent une « meilleure note » que des petites voitures citadines consommant moins de carburant et émettant moins de CO<sub>2</sub>. **Grâce à la suppression de la pondération par le poids du véhicule, la présente révision de l'OEEE permettra enfin aux consommateurs de choisir facilement les produits les plus efficaces.**

**Les autres remaniements de l'OEEE visant à rendre de l'étiquette-énergie des véhicules plus claire et compréhensible sont également à saluer.** La FRC soutient particulièrement l'adaptation de l'obligation de marquage dans la publicité qui renforce la visibilité de la catégorie d'efficacité énergétique. L'efficacité énergétique peut ainsi plus facilement devenir un facteur de décision lors de l'achat.

Fédération romande des consommateurs FRC, Rue de Genève 17, case postale 6151, CH-1002 Lausanne  
Tél. 021 331 00 90, [info@frc.ch](mailto:info@frc.ch), [www.frc.ch](http://www.frc.ch)

La FRC est membre de l'Alliance des organisations des consommateurs



## Commentaire par article

### Art. 11 al. 3

Cet article fait référence aux points 1 à 3 de l'annexe 4.1 qui comprennent également la consommation d'énergie sur laquelle est fondée la classification en catégories d'efficacité énergétique (équivalent essence d'énergie primaire). Cette valeur ne figure pas sur l'étiquette-énergie, étant trop technique et pas suffisamment intéressante pour les consommateurs. Toutefois, s'agissant d'un paramètre important qui détermine la catégorie d'efficacité énergétique, elle devrait être disponible pour les personnes intéressées. Cette valeur permet non seulement de comprendre la classification en catégories d'efficacité énergétique, mais aussi les différences entre les modèles à l'intérieur même de ces classes.

- ⇒ **L'art. 11 doit être complété afin que la consommation d'énergie des voitures de tourisme, sur laquelle est basée la classification en catégories d'efficacité énergétique (équivalent essence d'énergie primaire), soit publiée par l'OFEN dans les bases de données et les listes.**

### Art. 12, al. 1, let. b–d, et al. 3: Suppression de la référence à l'indice

La FRC soutient particulièrement cette suppression qui fait disparaître le poids à vide du véhicule des critères déterminant sa catégorie d'efficacité énergétique.

### Annexe 4.1, chiffres 3.1 et 3.2

**La FRC soutient fortement le changement apporté au calcul de l'efficacité énergétique.** La classification en catégories d'efficacité énergétique sera désormais basée uniquement sur la consommation d'énergie absolue par kilomètre (équivalent essence d'énergie primaire, en l/100 km), ce qui permettra à l'étiquette-énergie d'indiquer clairement les modèles les plus économes en énergie et éliminera la distorsion en faveur des voitures lourdes qui crée de mauvaises incitations.

La consommation d'énergie absolue par 100 km est la mesure la plus pertinente pour la consommation d'énergie d'un véhicule (en plus de la distance parcourue), et la base logique pour l'évaluation de l'efficacité énergétique. Le calcul de l'efficacité énergétique devient beaucoup plus simple, plus transparent et plus compréhensible. **Cela rend l'étiquette-énergie plus crédible et plus efficace.**

### Annexe 4.1, chiffre 3.3

Aujourd'hui, les limites des catégories de l'étiquette-énergie sont redéfinies chaque année sur la base du marché des voitures neuves (gamme de modèles). Par rapport à des limites de catégories qui seraient fixes, cela présente l'avantage que l'étiquette-énergie se développe avec le marché. Cela recèle toutefois le risque, si le marché devient moins efficace, que l'étiquette-énergie l'accompagne sans rendre ce changement transparent.

En outre, les classes G et A sont aujourd'hui très larges : elles comprennent des modèles de voitures avec des consommations très différentes. Dans la catégorie d'efficacité énergétique G, la consommation d'énergie varie de moins de 6 à plus de 15 litres d'équivalent essence par 100 km, soit une différence de 150%. Pour la catégorie A, la différence est d'environ 80%. Il existe donc d'énormes différences d'efficacité énergétique au sein de ces catégories, ce qui n'est pas reflété par l'étiquette-énergie.

- ⇒ **La classification devrait se fonder davantage sur des aspects techniques que sur l'offre du marché. Les limites des catégories devraient être établies selon des différences d'efficacité énergétique similaires (en pourcentage), d'une catégorie à l'autre.**
- ⇒ **Les limites des catégories doivent devenir plus ambitieuses avec le temps pour que le parc automobile devienne à terme moins énergivore. C'est pourquoi il ne devrait pas être possible de déplacer les limites des catégories vers le bas (ambitions moins élevées).**

#### Annexe 4.1, chiffre 4 et 4.7.4

De manière générale, la FRC accueille favorablement les informations figurant sur l'étiquette-énergie. Nous souhaiterions toutefois qu'elles soient complétées.

Pour les voitures de tourisme, nous soutenons en particulier le fait qu'à l'avenir, la valeur cible pour les émissions de CO<sub>2</sub> sera indiquée sur l'étiquette-énergie et non plus la moyenne du parc actuel de véhicules neufs.

Selon le projet de l'annexe 4.1, chiffre 4.7.4, soumis à consultation, l'étiquette-énergie n'indiquera plus la classification selon les niveaux d'émission Euro conformément à la directive et au règlement européens (annexe 4.1, chiffre 1.8.1, lettre e, OEEE du 31.07.2018). Or il s'agit d'informations importantes qui doivent être disponibles pour les acheteurs de voitures. De plus, la référence aux niveaux d'émission doit se référer au règlement actuel de l'Union européenne (actuellement le Règlement 2016 / 646) et être précise (Euro 6dTEMP, 6d).

- ⇒ **Les niveaux d'émission de chaque modèle doivent continuer à être indiqués sur l'étiquette-énergie. Ils doivent correspondre à la réglementation européenne en vigueur.**

#### Annexe 4.1, chiffre 5

La FRC soutient les clarifications sur la présentation de l'étiquette-énergie dans la publicité. Nous saluons particulièrement la décision d'opter pour une représentation graphique et colorée qui rendra les catégories d'efficacité énergétique plus visibles.

#### Annexe 4.1, chiffre 6

Nous saluons les règles spécifiques relatives au marquage dans les annonces de vente. Toutefois, nous recommandons de compléter ces dispositions concernant les annonces sur Internet : nous recommandons ainsi une représentation graphique de la catégorie d'efficacité énergétique dans une flèche de la couleur de la catégorie d'efficacité énergétique du modèle, comme c'est le cas pour d'autres produits.

- ⇒ **Pour les annonces de vente de voitures de tourisme sur Internet, nous demandons l'ajout suivant : la catégorie d'efficacité énergétique est indiquée par une flèche de la couleur de la classe d'efficacité énergétique conformément à l'annexe 4.1, chiffre 11. La taille de la lettre de la classe d'efficacité énergétique dans la flèche correspond à la taille de la police de l'indication de prix.**

#### Annexe 4.1, chiffre 10

Nous soutenons la nouvelle conception et la présentation plus claire de l'étiquette-énergie, mais demandons l'introduction d'informations supplémentaires (voir remarques concernant le chiffre 4.7.4.). L'intégration d'un code QR conduisant directement à des informations complémentaires est à saluer. Nous saluons également la présentation des émissions de CO<sub>2</sub> sur une barre grise au lieu d'une barre colorée. Ces informations se distinguent ainsi mieux de la catégorie d'efficacité énergétique, favorisent la clarté de l'étiquette et n'impliquent plus qu'il y a une bonne gamme (verte) d'émissions de CO<sub>2</sub>.

En revanche, la barre concernant le CO<sub>2</sub> s'arrête à 250 g/km, ce qui signifie que les différences entre les modèles au-dessus de ce niveau ne sont pas perceptibles. Or, les voitures neuves actuelles émettent jusqu'à 464g CO<sub>2</sub>/km. Selon nous, si la représentation ne doit pas être modifiée, il est par contre nécessaire de prendre des mesures pour exclure les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont supérieures à 250g/km.

- ⇒ **Il est nécessaire d'introduire des exigences minimales supplémentaires en matière d'efficacité énergétique dans le domaine des véhicules**, afin d'exclure du marché les modèles les plus inefficaces, à l'instar des autres types d'appareils concernés par l'OEEE. En autorisant un maximum de 8 litres d'équivalent essence par 100 km à partir de 2020 par exemple, la Suisse jouerait un rôle de pionnier en Europe. **Par la suite, les exigences minimales doivent être renforcées tous les deux ans par exemple.** L'objectif est d'aligner les exigences sur les meilleures technologies disponibles.

#### Annexe 4.2, classe d'efficacité des pneumatiques

L'étiquette-énergie des pneumatiques pour voitures est en cours de révision dans l'UE. Par conséquent, la Suisse adoptera également la nouvelle version. La Commission européenne a élaboré une proposition qui, outre l'efficacité énergétique, le bruit et l'adhérence sur sol mouillé, vise désormais également à évaluer et à rendre visible l'abrasion des pneus. La Commission avait l'intention de mettre au point un test normalisé à cette fin. Cet ajout a maintenant été retardé par le Parlement européen. L'abrasion des pneus de voiture est la source la plus importante de microplastiques dans l'environnement. Or, les informations sur l'abrasion et la durabilité des pneus de voiture font aujourd'hui défaut.

- ⇒ **La FRC demande que la Suisse joue un rôle de pionnier dans ce domaine et poursuive les efforts de la Commission européenne en développant un test de mesure de l'abrasion des pneus et en mettant les résultats à la disposition des consommateurs.**

## Révision de l'OEnER

La FRC estime que des mesures supplémentaires doivent être prises pour permettre aux consommateurs de devenir acteurs de la transition énergétique, notamment en leur donnant les moyens de devenir des *prosumers*.

Parmi ces mesures, **la FRC recommande d'utiliser les recettes supplémentaires réalisées sur le supplément payé sur l'utilisation du réseau en 2018 pour réduire les listes d'attente et répondre plus vite aux demandes de subventionnement.** L'objectif devrait être de réduire

complètement les listes d'attente d'ici 2020 : des périodes d'attente maximales de trois mois pour les installations photovoltaïques doivent être respectées tant que les recettes provenant du supplément payé sur l'utilisation du réseau dépassent les dépenses.

A nouveau, **la FRC rappelle qu'il est injustifié de ne pas demander aux grands consommateurs de courant de contribuer à l'effort commun de la transition énergétique. C'est pourquoi elle s'oppose au remboursement du supplément perçu sur le réseau** qui s'est monté à 94 millions de francs en 2018 et aurait pu être utilisé pour réduire la liste d'attente des installations photovoltaïques.

Pour ce qui est de la problématique de la production hivernale de courant, la FRC soutient par principe le renforcement de la production hydroélectrique. Toutefois, nous estimons qu'il est erroné d'axer la promotion de la production d'électricité pendant les mois d'hiver uniquement sur l'hydroélectricité et son stockage. En cas de pénurie, il s'agira de disposer de nouvelles capacités de production domestique pour compenser la perte des centrales nucléaires. C'est pourquoi **la FRC préconise une approche technologiquement neutre.**

De plus, afin de garantir au solaire de pouvoir développer tout son potentiel, il est nécessaire de clarifier la manière **d'améliorer les conditions-cadres pour l'utilisation multifonctionnelle des infrastructures existantes** (voies de circulation, clôtures, murs antibruit, barrages, etc.). Ceci afin que cette technologie ne se voie pas bloquée par des plaintes comparables à celles qui bloquent aujourd'hui l'énergie éolienne.

## Révision de l'OENE

### Commentaire général

Lors de la précédente consultation sur la révision de l'OENE, la FRC avait salué les dispositions visant à faciliter la création de regroupements dans le cadre de la consommation propre (RCP). Elle notait toutefois que l'intérêt à l'égard des RCP devrait augmenter de manière significative, étant donné qu'une installation photovoltaïque peut être exploitée de manière plus rentable dans ce cadre que dans celui d'une consommation propre unique et que le marché libre est ouvert aux RCP consommant plus de 100 MWh. **Le nombre de personnes concernées par un RCP devrait donc augmenter de manière importante à l'avenir. C'est pourquoi il est à notre sens nécessaire de protéger leurs participants de manière adéquate, ce à quoi la présente révision de l'OENE ne répond que partiellement.**

**La FRC salue la révision de l'art. 16 al. 3 OENE**, qui a pour but de limiter les abus et permet de mieux réglementer les marges du propriétaire. A noter toutefois que le suivi de cette marge ne sera pas aisé, car elle dépendra de l'évolution du produit électrique standard qui évolue chaque année.

Surtout, l'article ne prévoit pas une régulation des coûts pour l'énergie soutirée à l'extérieur dans le cas où le propriétaire, qui endosse le rôle du fournisseur, s'approvisionne sur le marché pour la part

de la consommation qui n'est pas auto-produite. Ces derniers pourraient s'avérer très élevés dans certains cas et induire un prix de l'électricité supérieur au prix du produit standard extérieur. Pour ces raisons, **il est préférable de proposer une modification de l'ordonnance qui englobe l'ensemble des coûts imputables aux locataires.**

En complément, la FRC estime que les RCP présentent toujours un risque de manque de transparence pour les participants. **Elle souhaite ainsi que l'art. 16 al. 4 soit modifié afin de garantir que les informations de base concernant le RCP leur sont communiquées.**

De plus, comme relevé lors de la précédente consultation, ces dispositions n'empêchent pas d'éventuels tarifs abusifs, lesquels ne sont pas contrôlés par l'EiCom. C'est pourquoi la FRC estime que les participants devraient avoir la possibilité de proposer que ceux-ci soient sommairement examinés en cas de soupçon d'abus et que des mesures puissent être prises en cas de tarifs excessifs avérés. **Elle estime ainsi que l'art. 16 OEna doit être complété pour permettre aux participants de RCP de se tourner vers l'EiCom en cas de besoin.** Ceci dans le but de renforcer la protection des petits consommateurs intégrés au regroupement, plus particulièrement les locataires qui ne sont pas en position de force vis-à-vis de leur bailleur.

## Commentaire par article

### Article 16, alinéa 3

Afin de garantir aux participants au RCP qu'ils ne paient pas des coûts supérieurs à qu'ils paieraient s'il ne participaient pas au RCP, il est nécessaire de modifier l'article comme suit :

<sup>3</sup> Les coûts internes visés à l'al. 1, ~~let. a et e~~, qui sont facturés aux locataires ne doivent pas dépasser les coûts du produit électrique standard extérieur qu'ils paieraient s'ils ne participaient pas au regroupement. Si ces coûts internes sont inférieurs aux coûts du produit électrique standard extérieur payé hors regroupement, le propriétaire foncier peut facturer en plus, au maximum, la moitié des économies réalisées aux locataires.

### Article 16, alinéa 4

Afin de permettre aux participants au RCP de disposer des informations et de la transparence nécessaires, la FRC recommande de modifier l'article comme suit :

<sup>4</sup> En cas de regroupement dans le cadre de la consommation propre, les propriétaires fonciers auxquels incombe l'approvisionnement en électricité doivent au moins préciser par écrit aux locataires et preneurs de bail:

- a. qui représente le regroupement à l'extérieur;
- b. la façon de procéder pour la mesure de la consommation interne, la mise à disposition des données, l'administration et le décompte;
- c. le produit électrique qui doit être soutiré à l'extérieur ainsi que les modalités pour un changement de ce produit ;
- d. les tarifs annuels de l'électricité en comparaison avec ceux du produit électrique standard extérieur.

Article 16 : ajouter un alinéa 8

Les participants au RCP doivent avoir la possibilité de proposer que leurs tarifs soient sommairement examinés par l'EiCom, afin de pouvoir quitter la RCP en cas de tarifs excessifs avérés conformément à l'art. 16, al. 5 OEne. Il est donc nécessaire d'ajouter un alinéa 8 formulé comme suit :

<sup>8</sup> Les locataires et les preneurs à bail peuvent soumettre les tarifs appliqués dans le cadre du regroupement pour la consommation propre à l'EiCom pour un examen sommaire. Si cet examen révèle que l'art. 16 al. 1 à 3 n'est pas respecté, l'art. 16, al. 5, lettre b s'applique.

En vous remerciant de prendre en compte notre position, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Fédération romande  
des consommateurs

Sophie Michaud Gigon  
Secrétaire générale

Laurianne Altwegg  
Responsable Energie