

RAPPORT N° 211 21 septembre 2010
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat 2051.09 Nicolas Rime/René Kolly –
Exemplarité de l'Etat sur le choix de véhicules
écologiques et assainissement de son parc
automobile

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport au postulat cité en titre suite à son acceptation par le Grand Conseil.

1. INTRODUCTION

Le 25 mars 2009, les députés Nicolas Rime et René Kolly ont déposé un postulat (P2051.09) au sujet de l'exemplarité de l'Etat sur le choix de véhicules écologiques et l'assainissement de son parc automobile. Le postulat demandait au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de définir des critères concernant la consommation d'énergie lors de l'achat de nouveaux véhicules à moteur. Il demandait également de faire un état du point de vue énergétique de l'ensemble du parc automobile de l'Etat et d'examiner les possibilités de remplacer, dans un souci d'exemplarité, les véhicules qui présenteraient un bilan peu satisfaisant.

Dans sa réponse du 18 août 2009, le Conseil d'Etat s'est montré favorable à la mise en place de critères pour l'achat des véhicules de l'Etat (véhicules de service y compris établissements et police). Le Conseil d'Etat s'est aussi engagé à créer une liste des véhicules de l'Etat, y compris de ceux des établissements et de la police, afin d'avoir une vue d'ensemble de l'état écologique de sa flotte.

Le Grand Conseil a accepté le postulat. Le présent rapport présente les principaux résultats des réflexions menées par le groupe de travail composé de représentant de la DSJ, de la DEE et de la DAEC. En revanche, il ne traite pas la mobilité des agents de l'Etat de manière globale, puisque celle-ci recourt pour une part non négligeable à l'utilisation de véhicules privés pour assurer les déplacements professionnels.

2. CRITÈRES POUR LE CHOIX DE VÉHICULES ÉCOLOGIQUES

2.1 Généralités

Pour couvrir ses besoins de mobilité de manière écologique, un service ou un établissement doit d'abord se demander si l'achat d'un véhicule constitue vraiment la meilleure solution. Lorsque le recours à un véhicule est considéré comme indispensable, il faudrait également examiner dans quelle mesure l'auto-partage peut être développé dans le cadre des activités du service.

Une fois la nécessité d'acquérir un véhicule établie, il s'agit de définir de manière réaliste les besoins de mobilité. Une analyse objective permet souvent d'opter pour une solution plus écologique grâce au choix d'un véhicule de dimension et de puissance plus modestes que celui souhaité initialement. Il faut aussi noter que les frais liés à l'utilisation d'un véhicule méritent autant d'attention que son coût d'achat.

L'appréciation écologique d'un type de véhicule doit en principe tenir compte d'un grand nombre de paramètres qui tous influencent son impact sur l'environnement.

Pour fournir une aide au consommateur, le Conseil fédéral avait envisagé de remplacer l'étiquette Energie par une étiquette Environnement qui ne tienne plus seulement compte de la consommation, mais également des gaz d'échappement, du bruit, des caractéristiques écologiques du carburant ainsi que d'autres aspects environnementaux. Lors de sa séance du 18 juin 2010, le Conseil fédéral a cependant décidé de maintenir l'étiquette Energie pour les voitures de tourisme en l'améliorant. De ce fait, il renonce à introduire l'étiquette Environnement, estimant que le résultat de la consultation réalisée en 2009 présente des avis trop divergents.

Dans ce contexte, il faut aussi prendre en considération que l'introduction récente de normes sévères en matière de gaz d'échappement (normes EURO 5) et la perspective de normes encore plus strictes dans quelques années (EURO 6) réduisent l'importance du critère de la pollution atmosphérique pour le choix lors de l'achat d'un nouveau véhicule. Il n'est par exemple aujourd'hui plus possible d'acquérir une voiture neuve avec un moteur diesel sans qu'elle soit équipée d'un filtre à particules (FAP); pour la catégorie des fourgons, les normes exigent un filtre à partir de 2011. Dans ces conditions, l'émission en CO₂, qui dépend principalement de la consommation du moteur et du type de motorisation (essence, diesel, gaz, hybride, électrique) devient le critère principal lors du choix.

2.2 Voitures de tourisme

Pour les voitures de tourisme, l'instrument de l'étiquette Energie a été créé et peut être appliqué à tous les véhicules selon la norme EURO 3 ou une norme plus récente. De manière générale, ceci signifie que l'étiquette Energie peut s'appliquer à toutes les voitures immatriculées une première fois à partir de l'année 2000. L'étiquette est basée sur la consommation de carburant et le poids du véhicule. Elle facilite ainsi le choix d'une voiture relativement écologique parmi les différents modèles d'une classe de véhicules.

Pour apprécier l'aspect énergétique indépendamment de la taille du véhicule, les émissions de CO₂ constituent le deuxième critère à prendre en considération.

2.3 Camions

L'appréciation écologique d'un véhicule lourd s'effectue le plus simplement par la catégorie de gaz d'échappement (normes EURO, actuellement la norme EURO 5). La possibilité d'équiper les anciens véhicules d'un filtre à particules, notamment ceux correspondant à la norme EURO 2 et 3 (immatriculation entre 1995 et 2005), constitue un critère pertinent supplémentaire.

La prise en considération du CO₂ n'est pas indispensable du fait que l'objectif d'une consommation d'énergie minimale a toujours été prioritaire dans le développement des moteurs par les fabricants. En effet, les coûts d'exploitation d'un véhicule lourd sont largement dominés par la consommation de carburant et représentent donc un critère important pour l'acquéreur d'un camion.

2.4 Autres véhicules

Font partie de cette catégorie de véhicules les voitures de livraison (fourgons), les minibus (plus que 9 places), les tracteurs, les chariots de travail, etc. Les critères d'appréciation sont la consommation de carburant, les émissions

de CO₂ si les données sont disponibles et la présence d'un filtre à particules pour les véhicules à moteurs diesel.

3. PARC DE VÉHICULES

3.1 Généralités

L'inventaire des véhicules de l'Etat a été établi sur la base de la liste des véhicules immatriculés sous le nom d'un service de l'Etat ainsi que sur la base des adresses d'immatriculation fournies par les établissements¹. L'inventaire se réfère à l'état au 21 juin 2010; il répartit les véhicules selon les trois catégories définies au chapitre précédent: voitures de tourisme, camions, autres véhicules. Il est à noter que l'information relative à l'équipement d'un véhicule diesel avec un filtre à particules n'est pas totalement fiable du fait que la présence d'un tel filtre ne fait pas partie des informations disponibles dans la banque de données de l'Office de la circulation et de la navigation (OCN). Pour la plupart des voitures, on peut vérifier l'équipement avec un filtre sur la base de la valeur d'émission en particules lors de l'homologation.

3.2 Voitures de tourisme

Pour les voitures, l'inventaire du parc de véhicules de l'Etat, y compris les établissements, se présente de la manière suivante (état juin 2010):

Etiquette énergie	Essence	Diesel		Gaz	Total	
		total	sans FAP			
A	1	6	3	1	8	3.1%
B	15	6	0	1	22	8.6%
C	27	16	5	0	43	16.9%
D	44	20	4	0	64	25.1%
E	52	1	0	0	53	20.8%
F	35	3	3	0	38	14.9%
G	13	2	2	0	15	5.9%
Sans (avant 2000)	11	1	1	0	12	4.7%
TOTAL	198	55	18	2	255	100%
	77.6%	21.6%		0.8%	100%	

Tableau 1: Voitures de l'Etat, y. c. établissements, classées en fonction de l'étiquette Energie et du type de carburant (état juin 2010).

Il ressort du tableau 1 que la majorité des véhicules disposent d'un moteur à essence. 22% des voitures sont équipées d'un moteur diesel et seulement deux véhicules d'un moteur à gaz.

D'un point de vue énergétique, on constate que 29% des voitures sont dans les catégories A à C, et qu'on doit dès lors considérer la grande majorité des véhicules comme énergétiquement peu efficaces (catégories D à G). Il faut aussi relever que deux tiers des véhicules appartiennent à la gendarmerie cantonale et à la police de sûreté, et que la plupart des autres voitures présentent des caractéristiques particulières (capacité de transport de matériel, capacité tout terrain). Le critère de l'efficacité énergétique n'est

ainsi pas aussi déterminant que pour une utilisation qui se limite au déplacement de personnes sur route.

Une analyse plus approfondie montre que presque la moitié (49%) des voitures classées dans les catégories D et E a moins de 5 ans, alors que ces deux catégories représentent 46% de la totalité du parc considéré. Sachant que le marché offrait au cours de cette période des modèles des catégories A à C pour toutes les classes de voitures, on peut légitimement conclure que la catégorie énergétique n'avait pas de grande importance dans le choix des véhicules dans un passé récent. Cette hypothèse se confirme lorsqu'on analyse les véhicules les moins efficaces (F et G, 21% du parc total): 43% ont été immatriculés au cours des 5 dernières années. Il est vrai que la plupart de ces véhicules disposent d'une traction quatre-quatre qui provoque une consommation plus élevée; mais même dans cette classe de voitures le marché offre un choix intéressant dans les catégories énergétiques meilleures que F.

Par rapport aux émissions de CO₂, le parc des voitures est structuré de la manière suivante:

Emissions CO ₂ (g/km)	Essence	Diesel	Gaz	Total	
< 100	0	1	0	1	0.4%
100 – 150	8	3	2	13	5.1%
150 – 200	74	10	0	84	32.9%
200 – 250	76	30	0	106	41.6%
250 – 300	22	9	0	31	12.2%
> 300	7	0	0	7	2.7%
sans information	11	2	0	13	5.1%
TOTAL	198	55	2	255	100%
	77.6%	21.6%	0.8%	100%	

Tableau 2: Voitures de l'Etat, y. c. établissements, classées en fonction des émissions de CO₂ et du type de carburant.

L'analyse du coefficient d'émissions en CO₂ du parc de voitures de l'Etat montre que plus de la moitié des véhicules émettent une quantité supérieure à 200 g/km. Le potentiel d'amélioration du parc de véhicules est évident si on tient compte du fait qu'on peut trouver aujourd'hui, à quelques exceptions près, pour chaque besoin de transport et de performance, une voiture sur le marché qui émet moins de 200 g de CO₂ par kilomètre.

3.3 Camions

Pour les camions, la répartition des véhicules de l'Etat selon les normes EURO est la suivante:

Norme EURO	Entrée en vigueur	Total (diesel)	
E00		2	7.1%
E01	1992/93	3	10.7%
E02	1995/96	10	35.7%
E03	2000/01	5	17.9%
E04	2005/06	7	25.0%
E05	2008/09	1	3.6%
TOTAL		28	100%

Tableau 3: Camions de l'Etat, y. c. établissements, classés en fonction de leur appartenance à une norme EURO relative aux gaz d'échappement.

¹ Institut agricole de Grangeneuve, Etablissement cantonal d'assurance des bâtiments, Etablissements de Bellechasse, Université, Réseau fribourgeois de santé mentale, Hôpital fribourgeois.

La distribution des camions en fonction des normes EURO représente le rythme de renouvellement de la flotte qui est moins rapide que celui des voitures. On remarque que 18% des camions correspondent à une norme qui tolère des émissions de suie et d'oxydes d'azote élevées (EURO 0 ou 1). Vu l'âge de ces camions, on peut admettre qu'ils seront bientôt remplacés s'il ne s'agit pas de véhicules spéciaux n'effectuant que très peu de kilomètres.

3.4 Autres véhicules

Selon les codes utilisés par l'OCN, les autres véhicules de l'Etat se répartissent comme suit:

Genre de véhicule	Essence	Diesel	Electrique	Méthanol	Total
10 – Voiture automobile légère	1	3	0	0	4
21 – Minibus (> 9 places)	6	12	0	0	18
30 – Voiture de livraison (< 3,5 to)	46	66	0	0	112
42 – Tracteur	0	1	0	0	1
43 – Tracteur agricole	0	29	0	0	29
50 – Machine de travail	2	17	0	0	19
51 – Chariot de travail	0	28	0	0	28
52 – Chariot de travail agricole	0	7	0	0	7
60 – Motocycle	11	0	0	0	11
61 – Motocycle léger	1	0	0	0	1
80 – Chariot à moteur	1	14	1	1	17
81 – Chariot à moteur agricole	3	12	0	0	15
83 – Monoaxe agricole	1	0	0	0	1
TOTAL	72	189	1	1	263

Tableau 4: Autres véhicules de l'Etat, y. c. établissements, répartis en fonction de la classification selon la législation sur la circulation et du type de motorisation.

La plupart des véhicules sont des véhicules spéciaux pour lesquels une appréciation d'un point de vue écologique est difficile. Pour les trois premières catégories englobant les minibus et les fourgons, les émissions en CO₂ sont en grande partie disponibles pour les années à partir de 2006. Une analyse détaillée de ces trois catégories montre que le coefficient d'émission se situe presque pour tous les véhicules entre 200 et 250 g/km de CO₂, ce qui correspond en général à l'état de la technique, vu la taille (hauteur, longueur) et le poids de ces véhicules (supérieur à 2 tonnes). La variation faible entre les différents modèles montre que le CO₂ est indirectement pris en considération par les fabricants par l'objectif d'une consommation d'énergie minimale. La situation est donc semblable à celle valable pour les camions: la consommation constitue pour les clients de ce type de véhicules un élément prioritaire du choix, et par conséquent aussi du développement des moteurs par les fabricants.

4. CONCLUSION

4.1 Critères écologiques proposés pour l'acquisition de nouveaux véhicules

La prise en considération de l'aspect écologique pour la couverture des besoins de mobilité exige en premier lieu que chaque service ou établissement soit au clair sur la nécessité de recourir au trafic individuel motorisé. Une fois cette nécessité établie, la phase de choix d'un véhicule requiert une analyse objective des besoins de transports pour ne pas acheter un véhicule surdimensionné en termes de poids et de puissance.

4.1.1 Voitures de tourisme

Les véhicules doivent être choisis selon des critères économiques et écologiques, notamment selon le principe du rendement énergétique. Dans ce sens, le Conseil d'Etat est de l'avis, qu'en principe des véhicules de catégorie A ou B avec une émission de CO₂ inférieure à 150 g/km devront être retenues pour une utilisation normale.

Si des besoins spécifiques sont attestés (p. ex. véhicule tout terrain, véhicule d'intervention de la police, véhicules de transports), qui augmentent évidemment la consommation d'énergie, le Conseil d'Etat souhaite mettre en place une procédure qui permette d'assurer un choix conforme d'une part à la destination du véhicule et d'autre part aux impératifs énergétiques et écologiques. Au vu des connaissances actuelles, l'acquisition de voitures pourvues d'étiquettes Energie des classes E, F et G sera interdite.

4.1.2 Camions

Pour les camions, le choix d'un véhicule répondant à la norme EURO la plus récente (actuellement EURO 5, bientôt EURO 6), si possible avec un filtre à particules fermé, est à exiger.

4.1.3 Autres véhicules

Concernant les fourgons, les minibus et d'autres véhicules comparables, qui sont presque exclusivement équipés d'un moteur diesel, il faut viser une motorisation minimisant les émissions de CO₂. Dans la mesure où la norme EURO en vigueur ne l'exige pas encore, un modèle disposant d'un filtre à particules fermé doit obligatoirement être choisi ou un tel filtre doit être monté après coup dans la mesure du possible.¹

4.2 Appréciation du parc actuel, renouvellement du parc

Comme constaté au chapitre 3, il s'avère que l'aspect écologique n'a souvent pas été déterminant lors du choix d'un véhicule par les services de l'Etat ou des établissements. Il ne fait aucun doute que le parc de véhicules ne correspond pas à l'état de la technique actuelle en matière de consommation. Un renouvellement rapide du parc ne constitue cependant pas une solution raisonnable pour corriger cette situation. Si le critère de la consommation énergétique est un élément pouvant inciter à remplacer les véhicules les plus gourmands, il faut toutefois aussi

¹ Le plan de mesures pour la protection de l'air, adopté par le Conseil d'Etat le 8 octobre 2007, fixe cette exigence dans la mesure M19.

considérer que dès lors qu'un véhicule n'a pas atteint la fin de sa durée de vie lors de son remplacement, il restera vraisemblablement en circulation. Un tel remplacement n'aura ainsi pas forcément un effet favorable sur le bilan global du parc de véhicules en circulation mais seulement sur le bilan du parc de véhicules de l'Etat.

Dans ce sens, un renouvellement généralisé et immédiat du parc de véhicules de l'Etat n'est ni économiquement ni écologiquement défendable. Le Conseil d'Etat est favorable à une application rigoureuse des critères définis au chapitre 4.1. Il n'envisage un remplacement anticipé que pour les véhicules gourmands effectuant un kilométrage important.

4.3 Suite des travaux

Dans un premier temps, les critères proposés, en particulier ceux qui ont trait aux voitures, vont faire l'objet d'une vérification avec les services qui sont particulièrement concernés et qui disposent d'un parc important de véhicules avec des exigences spécifiques, notamment la police cantonale.

Sur cette base, le Conseil d'Etat sera en mesure de définir dans une forme juridique adéquate les critères qui doivent s'appliquer d'une part à l'acquisition de nouveaux véhicules et d'autre part au remplacement du parc existant.

Pour garantir une mise en œuvre efficace de ces nouvelles dispositions, le Conseil d'Etat établira un cahier des charges et examinera l'opportunité de désigner une Direction ou un service pour gérer le parc de véhicules de l'Etat. Au sens du développement durable, ces nouvelles dispositions permettront à l'Etat de fournir une amélioration notable à la gestion de sa mobilité.

21. September 2010

BERICHT Nr. 211 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2051.09 Nicolas Rime/René Kolly – Vorbildlicher Staat bei der Wahl von umweltfreundlichen Autos und der Sanierung seines Fahrzeugparks

Hiermit unterbreiten wir Ihnen nach der Annahme durch den Grossen Rat des im Titel erwähnten Postulats unseren Bericht.

1. EINFÜHRUNG

Am 25. März 2009 reichten die Grossräte Nicolas Rime und René Kolly ein Postulat ein (P2051.09), das die Vorbildlichkeit des Staats bei der Wahl von umweltfreundlichen Autos und der Sanierung seines Fahrzeugparks zum Gegenstand hatte. Darin wurde der Staatsrat ersucht, die Möglichkeit zu prüfen, Kriterien bezüglich Energieverbrauch für den Kauf von neuen Motorfahrzeugen zu definieren. Ausserdem wollten die Verfasser des Postulats, dass der Staat eine Bestandesaufnahme aus Sicht des Energieverbrauchs seines Fahrzeugparks vornimmt und den Ersatz der Fahrzeuge mit einer ungenügenden Energieeffizienz in Betracht zieht, damit er seine Vorbildfunktion wahrnehmen kann.

In seiner Antwort vom 18. August 2009 verpflichtete sich der Staatsrat, Kriterien für den Kauf von Fahrzeugen für

den Staat (Dienstfahrzeuge einschliesslich Fahrzeuge für die Anstalten und die Polizei) festzulegen. Der Staatsrat erklärte sich ausserdem bereit, die Fahrzeuge des Staats (inklusive Anstalten und Polizei) zu inventarisieren, um einen Überblick über den Fahrzeugpark und dessen Zustand aus ökologischer Sicht zu erhalten.

Der Grosse Rat erklärte das Postulat erheblich. Im vorliegenden Bericht werden nun die wichtigsten Ergebnisse der Überlegungen der Arbeitsgruppe präsentiert, die sich aus Vertretern der SJD, VWD und der RUBD zusammensetzte. Die Mobilität des Staatspersonals im Allgemeinen ist hingegen nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts, weil die Mehrheit der vom Staatspersonal beruflich zurückgelegten Kilometer mit dem Privatfahrzeug zurückgelegt wird.

2. KRITERIEN FÜR DIE WAHL VON UMWELTFREUNDLICHEN FAHRZEUGEN

2.1 Allgemeines

Will eine Dienststelle oder Anstalt ihre Mobilitätsbedürfnisse auf ökologische Weise decken, muss sie sich zuerst fragen, ob der Kauf eines Fahrzeugs wirklich die beste Lösung ist. Erweist sich der Einsatz eines Fahrzeugs als unentbehrlich, muss auch geprüft werden, ob und in welchem Mass Fahrzeuggemeinschaften für die beruflichen Tätigkeiten infrage kämen.

Hat diese Prüfung ergeben, dass der Kauf eines Fahrzeugs tatsächlich nötig ist, ist eine realistische Definition der Mobilitätsbedürfnisse erforderlich. Eine objektive Analyse erlaubt es nämlich in vielen Fällen, ein kleineres und weniger stark motorisiertes und somit umweltfreundlicheres als das ursprünglich vorgesehene Fahrzeug zu wählen. Dem ist anzufügen, dass neben dem Kaufpreis auch den Betriebskosten eines Fahrzeugs Rechnung zu tragen ist.

Soll ein Fahrzeug auf seine Umweltfreundlichkeit hin geprüft werden, müssen im Prinzip zahlreiche Parameter, die alle einen Einfluss auf seine Umweltverträglichkeit haben, berücksichtigt werden. Aus diesem Grund und um dem Konsumenten eine Orientierungshilfe zu bieten, wollte der Bundesrat ursprünglich die Energieetikette durch die Umweltetikette ersetzen, die neben der Energieeffizienz auch die Umweltbelastung (Abgase, Lärm, Treibstoffherstellung usw.) berücksichtigen sollte. Der Bundesrat entschied dann aber an seiner Sitzung vom 18. Juni 2010, die für Personenwagen etablierte Energieetikette beizubehalten und zu verbessern. Er verzichtet somit auf die Einführung der Umweltetikette, da die Meinungen in der Anhörung von 2009 weit auseinander gegangen waren.

Hierzu ist zu vermerken, dass das Kriterium der Luftverunreinigung beim Kauf eines neuen Fahrzeugs mit der vor Kurzem erfolgten Einführung von strengeren Abgasnormen (EURO 5) und der vorgesehenen Verschärfung (EURO 6) an Bedeutung verliert. So ist es beispielsweise heute nicht mehr möglich, einen Neuwagen mit Dieselmotor ohne Partikelfilter (FAP) zu erstehen. Lieferwagen müssen ab 2011 mit Partikelfiltern ausgerüstet sein, um die Norm zu erfüllen. Bei diesen Voraussetzungen wird der CO₂-Ausstoss, der hauptsächlich vom Verbrauch und von der Art des Motors (Benzin-, Diesel-, Gas-, Hybrid-, Elektromotor) abhängt, das Hauptkriterium.