



12 | 2006

auto- dossier

www.auto-suisse.ch



EDITORIAL

En avril de cette année, nous avons commencé à informer les milieux intéressés et un grand public sur les résultats d'études dont nous avons mandaté l'Institut de recherches gfs.berne et l'EPF de Zurich. Le grand intérêt que ces informations ont trouvé dans la population et les nombreuses réactions positives à l'ancien auto-dossier intitulé «L'automobilisme des citoyens suisses : les résultats d'une étude actuelle» nous ont incité non seulement à poursuivre notre activité de recherche, mais à récapituler les principaux résultats et conclusions dans le présent auto-dossier. Nous vous souhaitons une lecture agréable.

Nous continuons également à exploiter notre plateforme d'informations et d'actions ROULER INTELLIGENT avec laquelle nous renseignons le public en permanence sur les aspects multiples du trafic individuel motorisé et incitons les automobilistes femmes et hommes à faire de leur voiture un usage judicieux. Elle comporte de nombreux nouveaux éléments car nous avons notamment fait subir à notre site Internet une cure de rajeunissement. Il se présente maintenant de manière plus actuelle, plus divertissante et plus informative. Une visite du site www.roulerintelligent.ch (et sa recommandation à des tiers !) valent assurément le coup.

Grâce à nos nouveaux partenaires de coopération innovateurs, nous parviendrons à l'avenir à véhiculer encore mieux les messages de ROULER INTELLIGENT et à les ancrer dans les mentalités. Nous collaborons par exemple depuis peu avec Migrol et Go4Points (prévention de l'alcoolisme chez les jeunes participants à des soirées) dans le dessein de nous adresser avec nos messages à différents groupes cibles et catégories d'âge.

Andreas Burgener, Directeur auto-suisse

Qu'il s'agisse de l'achat d'une nouvelle voiture, des énergies alternatives ou des répercussions sur l'environnement, les citoyennes et citoyens suisses ont leur avis sur ces questions...

En Suisse, 86% de tous les citoyennes et citoyens en droit de voter possèdent une voiture et la moitié d'entre eux se servent au quotidien de ce moyen de transport. On peut en conclure que le thème de «l'auto» intéresse les gents et qu'ils ont à ce sujet des avis variables que nous avons voulu connaître au moyen de notre sondage. Après le baromètre de la mobilité qui a été établi avec succès en automne 2005 et dont les résultats ont été présentés dans l'auto-dossier 04/2006, auto suisse a établi, de concert avec l'Institut de recherches gfs.berne, un nouveau catalogue avec ce qu'on appelle des «questions sur des thèmes flash». En été 2006, 1'015 citoyennes et citoyens âgés de plus de 18 ans et parlant la langue allemande, française ou italienne ont été sondés. Les résultats de ce sondage sont représentatifs.

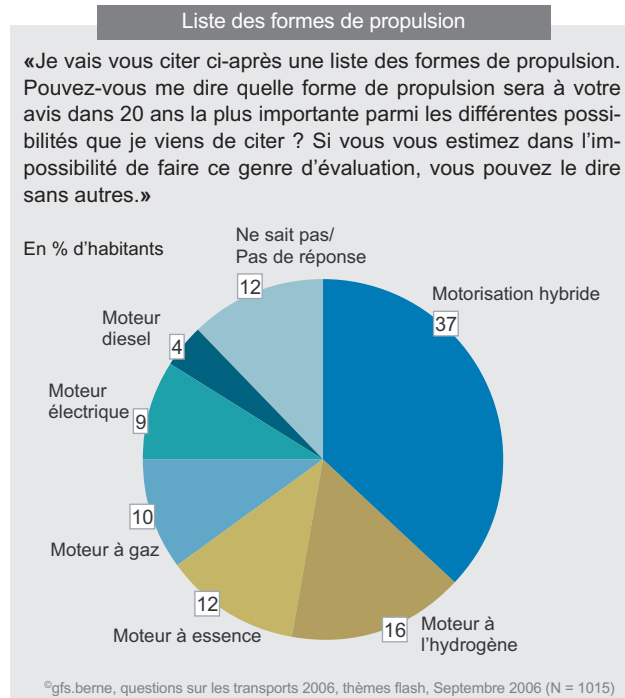
Le présent auto-dossier vous présente les résultats les plus importants de ce nouveau sondage qui éclaire un grand nombre de thèmes. Lisez par exemple ce que les personnes sondées pensent des formes de propulsion de l'avenir, des énergies alternatives, de l'importance de la voiture ou des particules fines.



La forme de locomotion de l'avenir

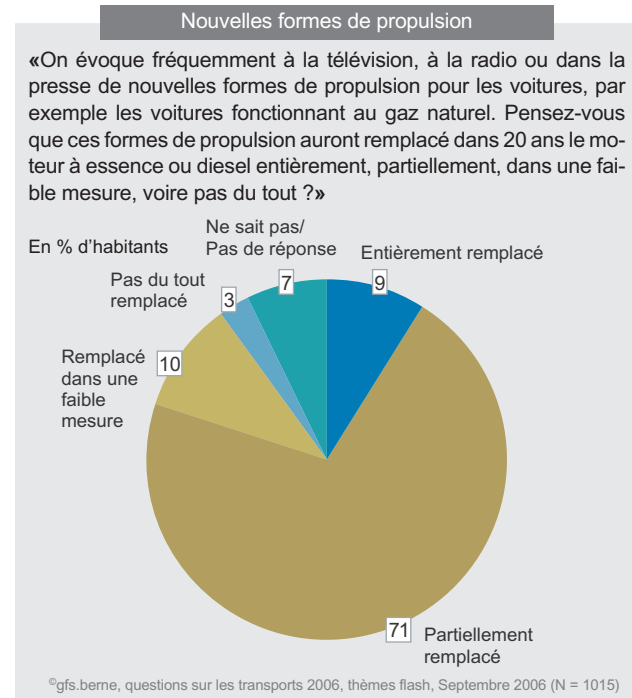
Les dérivés pétroliers seront moins fréquents

Une personne sur dix seulement pense qu'à l'avenir, nos routes seront peuplées uniquement de véhicules à essence et diesel. Dans l'optique des personnes sondées, l'avenir appartient aux véhicules hybrides, soit aux moteurs qui peuvent aussi être exploités avec de l'essence ou du diesel, mais pas seulement. C'est en cette forme de locomotion que l'on croit actuellement le plus.



Les moteurs à essence et diesel sont appelés à jouer un rôle également à l'avenir

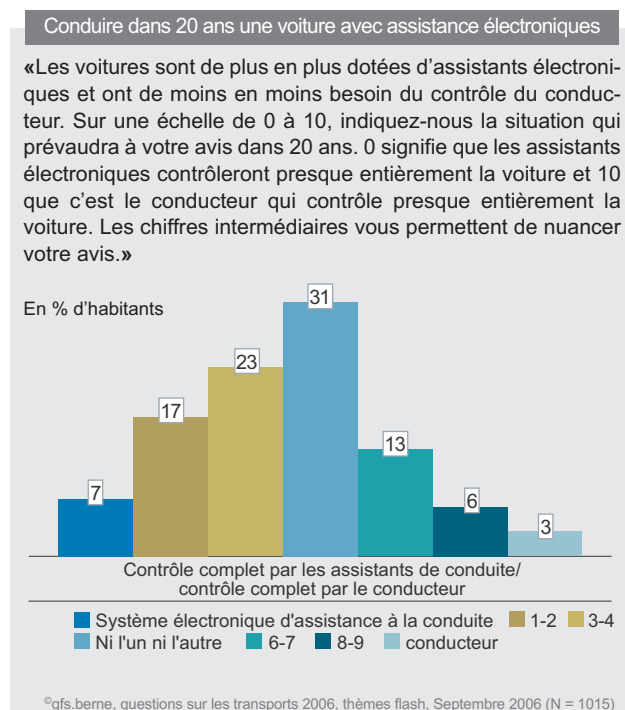
À entendre les citoyennes suisses, des véhicules à essence et au diesel vont encore circuler sur nos routes dans 20 ans. Mais les sondés s'accordent à penser que leur importance est appelée à diminuer : plus des deux tiers s'attendent à un remplacement par des formes de propulsion alternatives.



L'avenir appartient aux dispositifs électroniques d'assistance à la conduite

Les Suisses ne pensent pas qu'à l'avenir, une voiture entièrement automatique, qui pourrait se passer du conducteur, soit proposée sur le marché. Mais ils placent de grandes attentes dans les dispositifs électroniques d'assistance à la conduite qui vont se charger à

l'avenir de plus en plus du contrôle de la voiture. Mais sur ce point, nombreuses sont les personnes sondées qui n'ont pas encore de certitudes.



Carburants et formes de propulsion alternatives

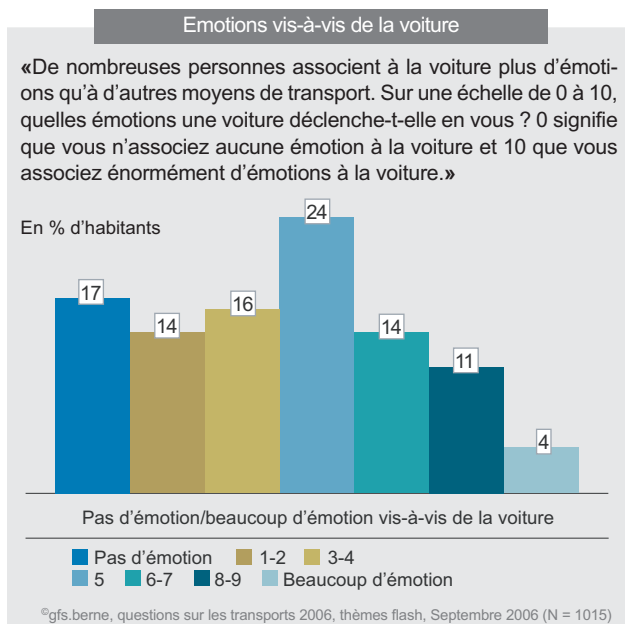
En dehors de l'optimisation de la technique de propulsion conventionnelle, les modes de propulsion alternatifs prennent une importance croissante. Les personnes sondées pensent que c'est principalement la motorisation hybride qui pourra assurer potentiellement la transition jusqu'à ce que la pile à combustible soit au point (propulsion à l'hydrogène). La technique hybride est déjà opérationnelle et utilisée par certains constructeurs renommés. Dans le trafic urbain notamment, elle obtient d'excellentes valeurs de consommation et de CO₂. Par rapport aux autres «concepts d'économie», elle présente l'avantage de récupérer l'énergie du freinage, ce qui permet d'économiser environ 10% de carburant.

Après des travaux de recherche intensifs, une deuxième alternative de propulsion est en voie de passer du stade d'essai au stade d'exploitation : l'hydrogène. On travaille actuellement d'arrachepied sur son utilisation pour la propulsion des véhicules. Mais cette technique ne sera opérationnelle que dans 10 ans environ. L'hydrogène peut être engagé soit directement pour remplacer les carburants traditionnels dans des moteurs à combustion modifiés en conséquence, soit il peut être utilisé pour exploiter les piles à combustible qui propulsent le véhicule. Des essais correspondants sur le terrain, effectués à une grande échelle, et le développement ultérieur jusqu'à la production en série sont déjà en cours. Pour le bilan CO₂, il est d'une importance primordiale de constater que l'énergie pour la production (p.ex. électrolyse) et le stockage (refroidissement à -253 degrés Celsius ou augmentation de la pression à 350 bar) est neutre au niveau des émissions de CO₂.

Emotions vis-à-vis de la voiture

Les voitures sont aussi une affaire d'émotions

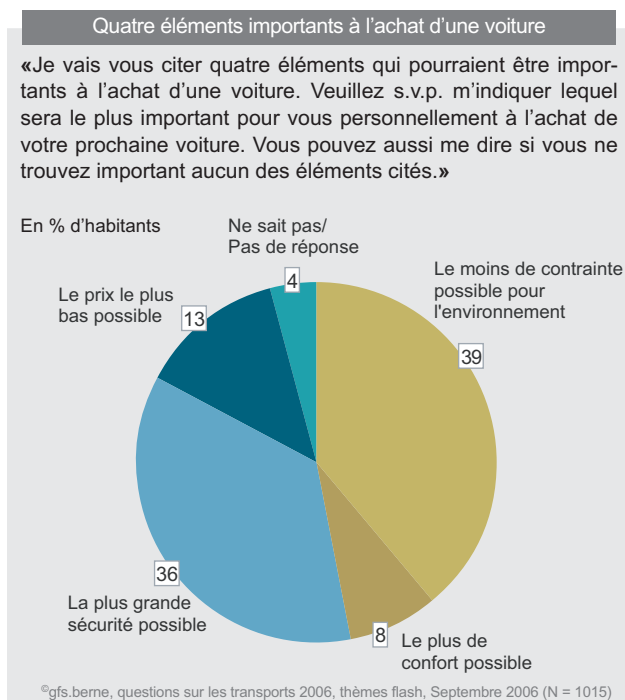
Cette déclaration ne concerne pas uniquement les inconditionnels de l'automobile, mais les citoyens suisses en général. La voiture est manifestement bien plus qu'un simple objet de consommation.



Achat d'une voiture

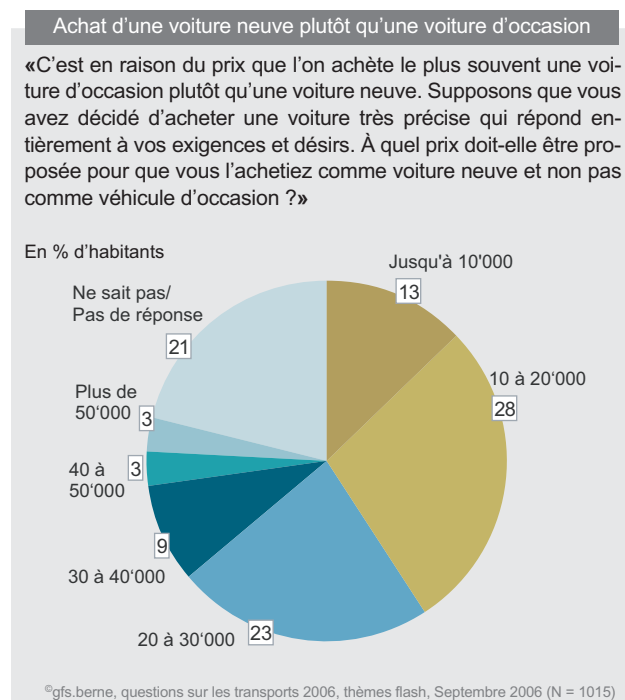
À l'achat d'une voiture, le prix est le deuxième critère de sélection par ordre d'importance

Il va de soi que les citoyens suisses n'ont pas tous les moyens de s'acheter une Ferrari. Mais ils n'achètent pas pour autant la voiture qui est la moins chère : à l'achat d'une voiture, le prix n'est que le deuxième critère de sélection. Les citoyens suisses ne veulent guère faire des économies au niveau de la sécurité et des contraintes pour l'environnement. Ces deux critères sont déterminants pour un tiers des personnes sondées. Ce n'est qu'au niveau du confort que l'on prend d'abord en considération son pouvoir d'achat.



Les voitures neuves peuvent parfaitement coûter un certain prix

Si la voiture neuve rêvée coûtait entre 10'000 et 30'000 francs, il n'y aurait aucun problème pour l'écouler. Dans cette gamme de prix ou plus exactement à 24'000 francs en moyenne, les citoyennes et citoyens suisses optent en effet de préférence pour une voiture neuve plutôt que pour un véhicule d'occasion du même type. La voiture neuve peut donc parfaitement avoir un certain prix, même si ce dernier est inférieur au prix moyen pratiqué effectivement à l'heure actuelle.



Particules fines

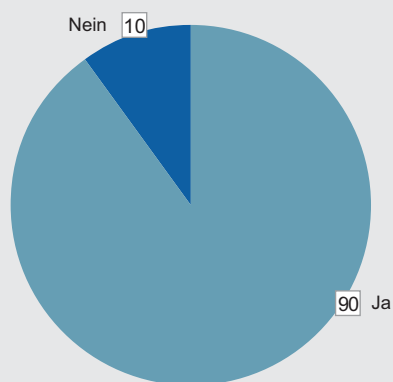
Le problème a été perçu

Le débat dans les médias sur les émissions de particules fines et leurs contraintes pour l'environnement porte ses fruits : les personnes sondées sont quasiment toutes conscientes de ce thème. Les particules fines sont devenues un sujet de conversation quotidien.

Perception des contraintes par les particules fines

«Ces derniers temps, on a fréquemment évoqué le thème des particules fines à la télévision, à la radio et dans la presse. Avez-vous déjà vu personnellement une telle émission, en avez-vous entendu parler ou avez-vous lu un article à ce sujet ?»

En % d'habitants



©gfs.berne, questions sur les transports 2006, thèmes flash, Septembre 2006 (N = 1015)

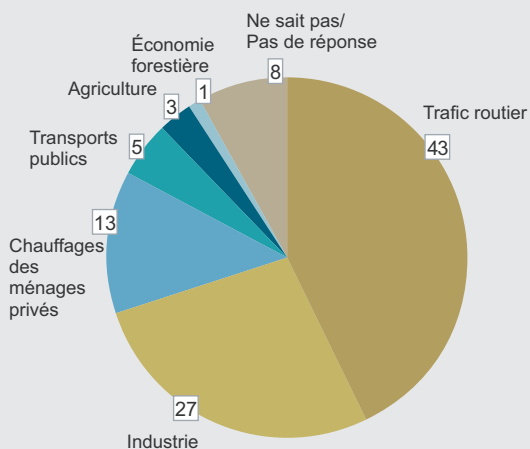
Source la plus importante de particules fines

Les connaissances des personnes sondées sur les sources de particules fines sont tout sauf pertinentes : c'est clairement au trafic routier qu'elles attribuent la principale responsabilité. Une personne sur quatre seulement cite à juste titre l'industrie comme principale source d'émission. Les personnes sondées pensent à tort que les particules fines sont un problème qui est généré par le trafic routier.

Source la plus importante

«Quelle est à votre avis la source la plus importante de particules fines ? Je vais vous citer différentes sources et vous demande d'indiquer laquelle génère le plus de particules fines.»

En % d'habitants



©gfs.berne, questions sur les transports 2006, thèmes flash, Septembre 2006 (N = 1015)

Il importe de savoir...

...que de nos jours, les émissions de plusieurs polluants atmosphériques du trafic routier ont baissé de 60 à 85% par rapport à 1985; cela malgré une augmentation du trafic d'environ 40%.

(Source : Rapport OFEV no 35)

...qu'un tiers des particules fines générées par l'être humain proviennent de l'industrie et des arts et métiers, un tiers de l'agriculture et de la sylviculture et un tiers des transports

...que du tiers à peine des particules générées par le trafic, les deux tiers sont dues au trafic routier

...que les émissions de particules sortant du pot d'échappement des voitures de tourisme diesel ne représentent que 1,6% des contraintes

...que les prescriptions sur les gaz d'échappement décidées ont entraîné une réduction sensible des polluants atmosphériques (CO, HC, NOx, particules) et que tel sera aussi le cas à l'avenir.

(Source : cahier de l'environnement no 355 de l'OFEFP, 2004)

...qu'un filtre à particules obligatoire permettrait au meilleur des cas techniques, qui n'est toutefois pas réaliste, de réduire de 1,6% seulement les émissions globales de particules (degré d'équipement et d'efficacité de 100%).

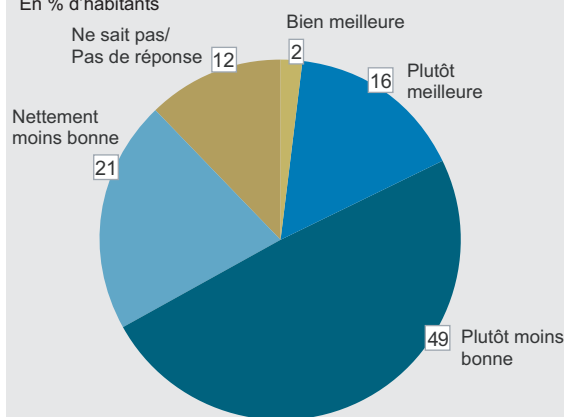
Qualité actuelle de l'air

Bien que cela soit faux, les personnes sondées ont approuvé la déclaration selon laquelle la qualité de l'air s'est détériorée au cours des 15 années passées. Alors que 70% d'entre elles pensent que la qualité de l'air s'est détériorée, 18% seulement ont constaté une amélioration.

Qualité de l'air

«Pensez-vous que la qualité de l'air est actuellement meilleure ou moins bonne qu'il y a 15 ans ? Veuillez s.v.p. m'indiquer si, à votre avis, la qualité de l'air est nettement meilleure, plutôt meilleure, plutôt moins bonne ou beaucoup moins bonne qu'il y a 15 ans ?»

En % d'habitants



©gfs.berne, questions sur les transports 2006, thèmes flash, Septembre 2006 (N = 1015)

Aspects préoccupants et à méditer à propos du thème des particules fines

Agir de manière raisonnable est plus utile à l'environnement que de vains slogans

La qualité de l'air ne cesse de s'améliorer :

Depuis 1985, le trafic routier a augmenté d'environ 40 pour cent. En dépit de cette constatation, les émissions du trafic routier ont diminué par rapport à 1985 de 60 à 85 pour cent, en fonction des différents polluants atmosphériques. (Source : Office fédéral de l'environnement/OFEV, rapport no. 35 «Les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier entre 1980 et 2030».)

Les automobilistes respectueux de l'environnement sont chicanés : Le dépouillement scientifiquement étayé d'InLuft (réseau commun de mesure de la qualité de l'air des cantons d'Argovie, de Lucerne, de Nidwald, d'Obwald, de Schwyz, d'Uri et de Zoug) a montré ce printemps que les limitations de la vitesse à 80 km/h sur les autoroutes étaient restées pratiquement sans effet sur la qualité de l'air. Le TCS constate à ce propos : «On ne peut manifestement pas prétendre que la réduction de la vitesse à 80 km/h a permis de réduire les contraintes pour l'environnement par les particules fines. Il est plutôt correct qu'elle n'a eu aucun effet.»

La responsabilité propre est la meilleure solution :

La réduction de la vitesse à 80 km/h suite au problème des particules fines a pénalisé les conducteurs de voitures modernes et propres, soucieux de la protection de l'environnement. Ils se voient contraints de réduire comme tous les autres la vitesse d'un tiers (80 km/h au lieu des 120 km/h sur les autoroutes). Selon son rapport le plus récent, intitulé «Consommation compatible avec la protection de l'environnement», l'OFEV est au courant de cette pratique arbitraire. On peut y lire ceci : «l'automobile est un exemple-type d'un produit actif dont la durée d'exploitation la plus longue possible n'est pas forcément la plus avantageuse. Les véhicules anciens ont en effet en règle générale des répercussions plus grandes sur l'environnement que les modèles récents.»

Les consommateurs agissent de manière plus raisonnable que les politiciens :

À l'heure actuelle déjà, le 60 pour cent de toutes les voitures de tourisme diesel neuves, mises en circulation, sont dotées des systèmes de réduction des particules les plus récents. Et, jour après jour, d'autres véhicules diesel propres viennent s'y ajouter. Le thème des particules fines peut par conséquent être considéré comme étant clos pour ces usagers du trafic privé.



Réduire la vitesse à 80 km/h ne sert à rien !

Quels enseignements pouvons-nous en tirer ?

Les citoyennes et citoyens suisses se penchent de près sur les questions et problèmes en rapport avec le trafic individuel motorisé, mais aussi sur ses avantages incontestés qui l'emportent toujours clairement sur les inconvénients. Ils montrent un grand intérêt pour les questions en rapport avec la politique des transports, la politique sociale et la politique environnementale et les personnes sondées ont en majorité un avis tranché sur ces questions. Cela n'a rien d'étonnant quand on prend en considération le fait que 86% des citoyens suisses en âge de voter possèdent au moins une voiture, la qualifient de moyen de transport le plus important et se servent quasiment au quotidien de ce moyen de transport. Reste à savoir si les autorités, politiciens et associations professionnelles sont bien conscients de cette situation.

La mobilité est utile

Selon l'aperçu global récemment présenté par la Confédération, le trafic routier privé a généré dans l'année de référence 2001 une création de valeur globale de plus de 46 milliards de francs, respectivement de près de 11 pour cent du produit intérieur brut. C'est avec satisfaction que nous prenons connaissance du fait que l'administration fédérale reconnaît enfin le fait suivant : le trafic routier n'occasionne pas uniquement de prétendus coûts non couverts, mais il génère aussi d'immenses avantages pour l'économie nationale suisse. Les associations du trafic routier ont demandé depuis longue date une reconnaissance officielle des avantages du trafic.

Ce que vous devriez encore savoir...

Un rapport d'information étendu sur la consommation d'énergie et les émissions des voitures de tourisme, intitulé «Point de la situation», a été publié par auto-suisse : Il comporte des chiffres, faits et pronostics concernant les émissions des véhicules, les carburants alternatifs et la technique des moteurs. Commandez maintenant gratuitement votre exemplaire personnel auprès de :

info@auto-suisse.ch

Avez-vous déjà visité notre plateforme d'action ?

ROULER INTELLIGENT est une plateforme d'information et d'action axée sur une durée de plusieurs années. Elle est censée sensibiliser le grand public à la cause du trafic individuel motorisé, mais aussi l'informer sur les possibilités de mobilité variées et les aspects importants du trafic routier. ROULER INTELLIGENT doit aussi et surtout contribuer à une utilisation judicieuse de la voiture.

www.roulerintelligent.ch

Editeur

auto-suisse
Association importateurs suisses d'automobiles
case postale 5232
Mittelstrasse 32
CH-3001 Berne

T 031 306 65 65
F 031 306 65 60
info@auto-suisse.ch

Pour tout renseignement complémentaire
et suggestion, prière de contacter

Andreas Burgener, directeur
Eduard Daetwyler, relations publiques
Ruedi Blessing, technique/statistique

www.auto-suisse.ch