

auto- dossier

2 | 2007



EDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur

Dans le dernier «auto-dossier», nous avons examiné la décision du chef de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) de contraindre les citoyens suisses à limiter la vitesse à 80 km/h sur les autoroutes. Entre-temps, ce problème s'est réglé tout seul. Il était inutile de semer un vent de panique et d'envisager des démarches administratives: les émissions de particules fines sont restées limitées.

Les fabricants d'automobiles et les clients se sont montrés à la hauteur: près de 80 pour cent des voitures de tourisme diesel sont déjà équipées de systèmes de rétention des particules. Depuis février, le rapport IPCC est disponible et un autre thème est maintenant mis sur le tapis: les émissions de CO₂, ou dioxydes de carbone. Compte tenu des changements climatiques, les manchettes de journaux alarmistes et les pronostics d'apocalypse ne se sont pas fait attendre. Les politiciens et groupements de la gauche et des Verts ont profité des températures plus élevées pour exploiter ce thème. Il fallait trouver un bouc émissaire et une fois de plus, le trafic individuel motorisé s'est trouvé dans leur point de mire. Bien que les émissions de CO₂ et de particules fines ne proviennent qu'en faible partie du trafic routier, on a revendiqué des restrictions de la circulation, une interdiction d'importer des véhicules à émissions de CO₂ élevées et des «taxes de surconsommation de carburant» pour voitures neuves. Personne ne pourra contester la nécessité de prendre des mesures correctives compte tenu du changement climatique international. Mais nous souhaitons évoquer les faits avant que l'absence d'idées fasse place à des mesures qui s'avéreront ensuite inefficaces. Les connaissances lacunaires ne permettront pas de résoudre ce problème international.

Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse



Il importe de savoir...

...le mot «catastrophe climatique» est une notion inventée par les activistes environnementaux et les médias. On le cite généralement pour atteindre des objectifs politiques.

...le changement climatique est tout à fait normal. Le climat change depuis que la terre existe et continuera à le faire également à l'avenir (Weltwoche 5/07).

...l'air propre renforce l'effet du rayonnement solaire et entraîne par conséquent aussi une augmentation des températures sur terre.

...en l'absence du réchauffement climatique naturel, notre planète ne présenterait pas une température de 15 degrés, mais des températures hostiles à la vie de moins 18 degrés (Berliner Republik 4/2004).

...le CO₂ (dioxyde de carbone) n'est pas un polluant atmosphérique, mais une combinaison chimique de carbone et d'oxygène, soit un gaz responsable de l'effet de serre incolore et inodore, mais déterminant pour le climat.

...le 95% de toutes les émissions de CO₂ sont d'origine naturelle. Dans l'atmosphère, la part des gaz responsables de l'effet de serre générés par l'homme n'est que de 2 à 3%. Le restant provient des mers, sols, volcans et de la végétation.

...les Etats-Unis sont responsables d'env. 25% des émissions globales de CO₂, la Chine d'env. 15%, l'UE-27 d'env. 15%, la Russie d'env. 6%, l'Inde d'env. 5%, l'Allemagne d'env. 3% et la Suisse de 0,2% à peine. Les Suisses ne pourront donc pas changer le monde ni apporter une contribution significative à l'abaissement du CO₂.

...si la limite du CO₂ était fixée à 120g/km, le problème ne serait pas résolu pour autant, mais seulement réduit. Le trafic routier international ne participe qu'à raison de 13% aux gaz responsables de l'effet de serre dus à l'homme (production d'énergie 26%, agriculture et sylviculture 31%, industrie 19%, gestion des bâtiments 8%).

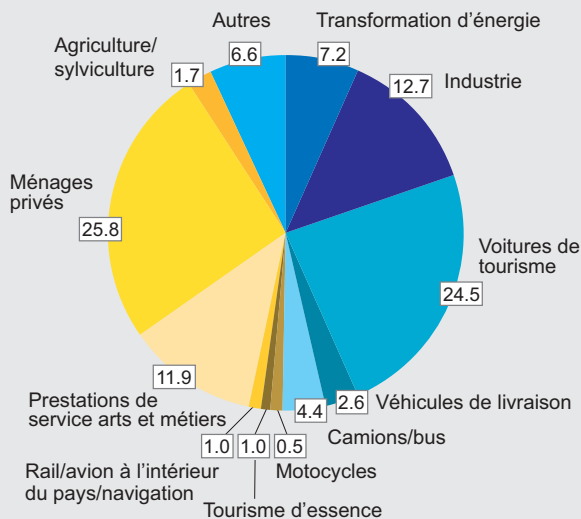
...un mode de conduite anticipant et axé sur la consommation permet de réduire de 30% la consommation de carburant et partant les émissions de CO₂.

...les nouvelles valeurs limites de CO₂ renchérirait les voitures, car les changements techniques entraîneraient une augmentation des prix d'environ 10%.





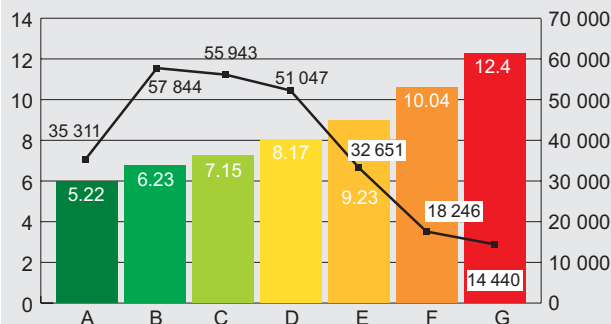
Les émissions de CO₂ en Suisse en 2004 en %



Sur les quelque 0,2% d'émissions de CO₂ provenant de la Suisse, un quart à peine provient des voitures de tourisme et encore, une part non négligeable de la consommation de carburant globale est due au «tourisme d'essence» des étrangers.

Répartition par catégories de rendement énergétique

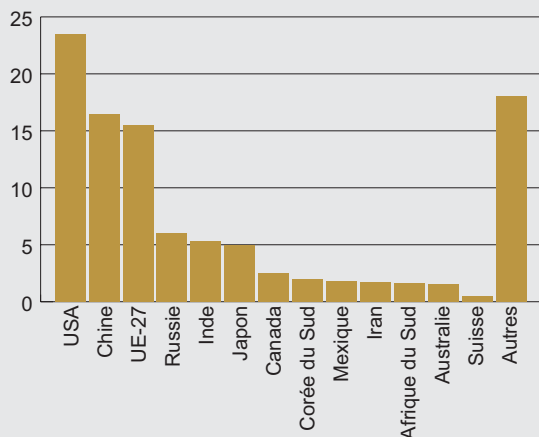
Consommation l/100 km
— Ventes 2006



L'étiquetteEnergie pour les voitures de tourisme porte ses fruits : déjà à l'heure actuelle, c'est dans la catégorie de rendement énergétique B que l'on vend le plus de voitures, soit 57 844 unités avec une consommation moyenne de 6,23 l/100 km, suivie par la catégorie C (55 943 véhicules/7,15). Fait également réjouissant : dans les catégories A à C, on vend nettement plus de voitures neuves que dans les catégories D à G.

Comparaison globale des émissions de CO₂ 2003 en Suisse

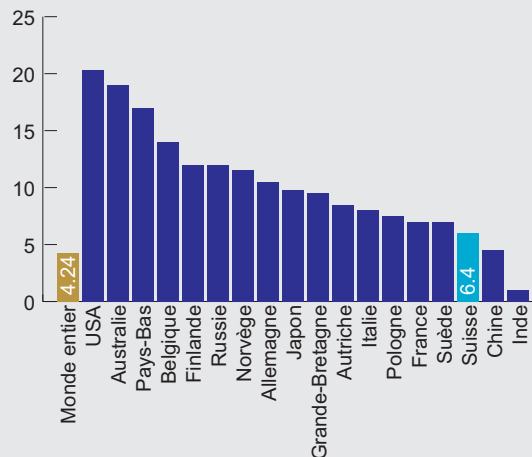
Part en %



Avec une part de 0,2% environ aux émissions de CO₂ globales, la Suisse ne participe que de manière négligeable aux changements climatiques. Même si on réduisait les émissions de CO₂ au maximum, notre pays ne pourrait pas apporter une contribution significative à l'amélioration du climat.

Les émissions de CO₂ par tête d'habitant en 2004

Tonnes de CO₂ par tête d'habitant



Sur les 6,4 tonnes de CO₂ environ par tête d'habitant dégagées chaque année en Suisse, environ 1,6 tonnes concernent le trafic individuel motorisé et environ 2,8 tonnes le besoin de chaleur à basse température. Il faudra décider si les mesures pour réduire les émissions de CO₂ doivent en priorité viser le trafic ou les besoins de chaleur.