

Notre stratégie pour atteindre les objectifs de la convention

Exposé de Tony Wohlgensinger, président d'auto-suisse

En février de l'an dernier, auto-suisse a signé avec le DETEC une convention aux termes de laquelle la consommation moyenne normalisée de carburant des nouvelles voitures de tourisme devra diminuer de 8,4 (valeur 2000) à 6,4 litres aux 100 kilomètres d'ici la fin de 2008, soit de 24 %. Les conditions posées par la Confédération reposent sur les calculs du Dynamic Test Center de Vauffelin, une entreprise de la Haute Ecole Spécialisée bernoise de Bienne et de l'industrie privée. L'industrie automobile offre dans toutes les catégories de véhicules un nombre croissant de modèles équipés de moteurs diesel économiques. De plus, les voitures à essence sont toujours plus nombreuses à être propulsées par des moteurs à injection directe, moteurs qui, avec un réglage optimal, consomment environ 20 % d'essence en moins que les moteurs classiques. C'est là, précisément que se trouve une solution potentielle. Grâce à une information ciblée sur la consommation de carburant, les concessionnaires peuvent susciter l'intérêt des clients pour des voitures économiques. Si nous parvenons à vendre plus de voitures diesel et de modèles à essence économiques, nous apporterons une contribution importante à la réduction de la consommation de carburant. Finalement, les économies de carburant ne profitent pas seulement à l'environnement; elles font aussi réaliser aux automobilistes des économies sur les coûts d'exploitation de leurs véhicules.

Associée au guide, l'étiquetteEnergie sera un moyen judicieux pour convaincre le grand public.

Emissions de gaz d'échappement

Aujourd'hui, l'évolution montre que toutes les émissions de polluants ont diminué jusqu'à atteindre le niveau de 1950 à 1960, ce que l'OFEFP a toujours demandé.

Dès le 1.01.2005 entrera en vigueur dans l'UE, et donc en Suisse, la norme sur les gaz d'échappement EURO4, qui prescrit une nouvelle division par deux de toutes les émissions de polluants contenus dans les gaz d'échappement, y compris les particules émises par les voitures diesel, lesquelles devront passer de 0,05 à 0,025 g/km. Grâce à cette mesure, les émissions polluantes dues au trafic routier diminueront encore.

Si nous comparons les premières valeurs limites des Etats-Unis à la norme EURO4, nous constatons qu'en dix-sept ans, les émissions de particules auront diminué d'un facteur 15.

Le CO₂ reste élevé

Quand bien même les véhicules deviennent toujours plus sobres, les émissions de CO₂ ne diminuent pas. Ce phénomène est dû à l'augmentation du parc automobile et des distances totales parcourues.

Du fait du rajeunissement du parc de voitures de tourisme et de l'accroissement du nombre de véhicules dépensant de moins en moins de carburant, tant l'objectif de consommation que les améliorations souhaitées de la qualité de l'air sont à portée de vue. Mais cela ne suffit pas! Il faut, non seulement, mettre sur le marché plus de véhicules économiques, mais encore les acheter! C'est là, sans doute, un grand défi pour les importateurs et leurs concessionnaires.

Les nouveaux modèles sont plus économiques

Nous aimerions montrer que les progrès techniques se situent aussi sur le plan de la consommation de carburant.

Voici six voitures à essence et six diesel, remplacées dans le courant de l'année passée soit par un nouveau modèle, soit par une nouvelle motorisation. Dans les deux cas, la consommation totale des voitures les plus récentes est en moyenne de 11 % inférieure à celle des modèles précédents.

Part de marché des voitures diesel

Lorsqu'a été formulé l'objectif de la convention, on a admis que 30 % des voitures neuves vendues seraient des véhicules diesel. A court et à moyen terme, le diesel reste la meilleure façon de réduire les émissions de CO₂. Certes, la part de marché des voitures diesel a augmenté sensiblement l'an dernier en Suisse pour atteindre 17,8 %. Mais cela ne suffit pas pour atteindre notre objectif. Chez tous nos voisins, cette part de marché est au moins deux fois plus élevée que chez nous. Autriche, Belgique, France, Luxembourg et Espagne affichent même des homologations largement supérieures à 50 %. Globalement, en Europe de l'Ouest, plus de 40 % des voitures neuves étaient équipées de moteurs diesel l'an dernier.

Carburants sans soufre

A partir du 1.01.2004, il n'y aura plus en Suisse que des carburants sans soufre – diesel et essence –, cela en raison de l'entrée en vigueur d'une taxe d'incitation sur les carburants contenant du soufre. De ce fait, il sera possible d'installer des systèmes de traitement des gaz d'échappement dotés de catalyseurs DeNox ou à oxydation.

Cela aura un autre avantage: la réduction des émissions de particules de l'ensemble du parc de véhicules à moteur.

Autres faits

L'instauration de l'étiquetteEnergie est une nouvelle étape dans l'information des automobilistes sur la consommation de carburant. Cela fait plusieurs années que des chiffres sont publiés dans les listes de prix des véhicules; depuis peu, ils le sont aussi sur le site www.auto-schweiz.ch. Ce dernier indique également la catégorie de rendement énergétique des véhicules.

Conclusions

L'objectif est à notre portée. Mais cela exige des efforts de la part de tous les intéressés. Il faut en particulier créer des incitations afin que, lorsqu'ils achètent un véhicule, les consommatrices et les consommateurs portent l'attention nécessaire à son rendement énergétique. Nul doute que l'étiquette Énergie est une contribution importante à cette prise de conscience!

Cela dit, l'abaissement du prix du diesel est et reste une étape incontournable pour continuer à élever la part des véhicules diesel et, partant, atteindre l'objectif ambitieux que représentent ces fameux 6,4 /100 km.

Quelques exemples

A titre d'illustration pour l'ensemble des 30 marques de voitures et leurs quelque 2 500 modèles que proposent en Suisse les distributeurs officiels et leurs concessionnaires, possibilité vous est offerte, après cet exposé, de voir 2 ou 3 modèles d'apparence identique, mais présentant des rendements énergétiques différents.

Vous constaterez que, dans tous les segments, de la petite voiture à la classe luxe en passant par les monospaces et les SUV (sport utility vehicles), il existe des motorisations efficaces entrant dans les catégories A et B.