

04.07.2019 – 10:10 Uhr

## Multiplés raisons pour la hausse des émissions de CO2

*Berne (ots) -*

Comme l'a annoncé l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), les émissions moyennes de dioxyde de carbone des voitures de tourisme neuves en Suisse étaient de 137,8 grammes CO2 par kilomètre en 2018. L'année précédente, elles se montaient encore à 134,1 grammes. La hausse de 2,8 % n'est due que très marginalement à l'augmentation des ventes des 4x4 (+1,6% par rapport à 2017). Les vraies raisons résident plutôt dans l'introduction du nouveau cycle d'essai WLTP et dans les pertes de parts de marché du moteur diesel se traduisant par une demande accrue de voitures essence. En fixant son objectif «10/20», auto-suisse a déjà montré il y a presque un an et demi comment les émissions moyennes de CO2 des nouvelles voitures particulières peuvent être réduites en Suisse. Il incombe aussi à la politique de ne pas se contenter d'exiger la mobilité électrique, mais de l'encourager.

Avec «10/20», auto-suisse poursuit l'objectif de renforcer les propulsions alternatives: en 2020, les voitures électriques et les hybrides plug-in doivent ensemble atteindre une part de 10 % du marché des véhicules neufs. Dans le premier semestre de l'année en cours, cette valeur était de 4,8 %. Comparé aux 3,2 % sur l'ensemble de l'année précédente, on constate déjà une poussée aussi bien du côté des offres que de la demande. Toutefois, la progression réjouissante de l'ensemble des propulsions alternatives - en 2018, 7,2 % de toutes les voitures neuves étaient équipées d'un moteur hybride, électrique, à gaz ou à pile à combustible - n'a pas pu compenser entièrement les facteurs engendrant une hausse du CO2.

Le recul dans la poursuite de l'objectif d'auto-suisse visant à réduire les émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves peut dans une large mesure être attribué à l'introduction du nouveau cycle d'essai WLTP («Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure»). Entré en vigueur le 1er septembre 2018, ce dernier s'applique à l'ensemble des voitures de tourisme neuves importées en Suisse. Les conditions d'essai plus strictes du WLTP se traduisent par des valeurs de consommation et de CO2 plus élevées qu'avec l'ancien «Nouveau cycle européen de conduite» (NCEC), et ce non seulement en comparaison directe, mais chez de nombreux modèles même après une reconversion compliquée en «NCEC 2.0». Ce calcul est nécessaire parce que les valeurs cible de CO2 en Suisse et dans l'Union européenne sont définies en valeurs NCEC jusqu'en 2020. Actuellement, la valeur cible pour les voitures particulières est de 130 g/km en moyenne; elle sera abaissée à 95 g/km à partir de l'année prochaine.

Le Président d'auto-suisse, François Launaz, explique le problème de la conversion des valeurs WLTP en «NCEC 2.0» comme suit: «Malgré la reconversion, de nombreux modèles populaires en Suisse présentent des valeurs de CO2 plus élevées sur le papier. Le même véhicule avec le même moteur et un équipement identique peut dès lors peser quelques grammes de plus dans le calcul depuis 2018 qu'avant le passage au nouveau cycle d'essai. Sans pour autant que la consommation sur la route, soit les émissions réelles de CO2, ne changent.» Un autre facteur d'augmentation du CO2 réside dans le recul de la part de marché des véhicules diesel, qui s'est élevée à 30 % en 2018, après 36 % l'année d'avant. François Launaz constate: «Sur les 6% de part de marché perdus en 2018 par les véhicules Diesel, seul moins de 2% ont été faits par des véhicules à propulsion alternative, le reste, soit plus de 4%, ont été faits par des véhicules à essence. Etant donné qu'un véhicule à essence émet quelque 20 % de CO2 de plus qu'une voiture diesel comparable, cette situation a également contribué à la hausse de la valeur moyenne.»

auto-suisse est optimiste quant aux développements futurs, même si 2019 est une année de transition en raison de la première année complète d'application du WLTP. «D'ici l'année prochaine au plus tard, nous observerons un recul sensible des émissions moyennes de CO2 des voitures de tourisme neuves», explique François Launaz. «La réalisation de notre objectif «10/20» y apportera une contribution importante. Pour y parvenir, il faut toutefois que la politique mette en place des conditions encore meilleures pour la mobilité électrique. Outre un développement accru de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement pour les propulsions alternatives, les cantons doivent enfin harmoniser leurs modèles d'imposition des véhicules à moteur et privilégier les modèles optimisés en termes de CO2.» On a actuellement affaire à un véritable patchwork, qui empêche par exemple les importateurs d'adopter des mesures publicitaires correspondantes, poursuit Launaz. C'est en vue de soutenir ces mesures promotionnelles et d'autres qu'auto-suisse a signé la «Feuille de route pour la mobilité électrique» lancée par le DETEC en 2018.

Contact:

Informations supplémentaires:  
François Launaz, Président  
T 079 408 72 77  
francois.launaz@auto.swiss