

Communiqué de presse

Médecins en faveur de l'Environnement (MfE), le 20.07.2017

Les émissions de CO₂ du trafic routier nuisent aux objectifs climatiques

La Suisse s'échauffe plutôt que de donner du fil à retordre à l'industrie automobile

Les prescriptions légales suisses ne suffisent clairement pas pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du trafic routier conformément à l'accord de Paris sur le climat. C'est ce que montre un article de Christian Bach, directeur du département propulsion des véhicules à l'Empa dans le nouvel ÉCOSCOPE, la revue spécialisée des Médecins en faveur de l'Environnement (MfE). Des mesures sont urgentes. Les MfE exigent, entre autres, l'introduction immédiate d'une taxe CO₂ également sur les carburants et une valeur limite de CO₂ pour les camions.

La Suisse respire: une vague de chaleur est à peine passée qu'une autre arrive. Elles sont interrompues par de fortes précipitations récurrentes, comme récemment à Zofingue en Argovie. Le changement climatique est arrivé chez nous depuis longtemps. En Suisse, l'augmentation de la température annuelle était plus forte que la moyenne mondiale: depuis le début des mesures en 1864, la température médiane a pris près de deux degrés selon MétéoSuisse.

Taxe sur le CO₂: jusqu'ici, le trafic routier a été mis entre parenthèses

Les mesures prises jusqu'à maintenant pour réduire les émissions de CO₂ dues au trafic routier ne suffisent pas. Entre-temps, les ménages consomment déjà 35% d'énergie renouvelable. Pour continuer à augmenter cette part, la taxe sur le CO₂ va prochainement porter aussi sur les combustibles. Il en est autrement pour le trafic: bien que celui-ci circule sur nos routes avec seulement 3% d'énergie renouvelable, il n'y a pas de taxe de CO₂ sur l'essence et le diesel. Il faut que cela change très rapidement. Car si l'on applique au trafic routier helvétique l'objectif en matière de réduction de l'accord de Paris, celui-ci devrait économiser 9 millions de tonnes de CO₂ par an (division par deux de la valeur de 1990, année de référence, à l'époque 15,5 mio. t, aujourd'hui 16,4 mio. t d'émissions de CO₂).

Les émissions de CO₂ effectives des voitures sont beaucoup plus élevées que celles mesurées

75% des émissions de CO₂ du trafic routier sont produites par les voitures particulières. C'est pourquoi les prescriptions d'immatriculation doivent mettre à contribution l'industrie automobile de manière plus beaucoup plus stricte. Les émissions de CO₂ des voitures mesurées en banc d'essai n'ont pas grand-chose à voir avec les émissions réelles qui ont lieu sur la route. La consommation supplémentaire (avec émission de CO₂ correspondante) des voitures pour le chauffage, la climatisation et les systèmes de divertissement ne sont pas pris en compte: ils sont éteints lors de la mesure. En outre, le trafic supplémentaire dévore justement les économies atteintes de carburant. De plus, ceci ne tient pas compte du fait que les nouveaux véhicules émettant peu de CO₂ vont remplacer ou non ceux ayant une performance moindre ou plus élevée ou qu'ils vont augmenter ou non la part de deuxième ou de troisième véhicule.

Les MfE exigent:

1. L'introduction immédiate d'une taxe de CO₂ sur les carburants fossiles (kérosène inclus) ainsi qu'une valeur limite de CO₂ pour les camions.
2. Des attraits financiers pour remplacer la voiture, la camionnette ou le camion par des moyens de transport non motorisés ou les transports publics, resp. le transfert ferroviaire de marchandises
3. L'abaissement périodique des émissions autorisées de CO₂ par kilomètre pour les voitures particulières doit être beaucoup plus ambitieux et les infractions doivent être plus sévèrement sanctionnées. L'objectif de l'UE de 50 g d'émissions de CO₂ par kilomètre (correspond à 2,2 litres d'essence/100 km) d'ici à 2030 (objectif de l'UE) arrive trop tard. La nouvelle valeur limite pour les camions à introduire immédiatement doit être également réduite périodiquement.
4. Doivent être inclus dans la réduction d'émission de CO₂ non seulement les émissions lors de la conduite mais encore l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Le CO₂ émis lors de la production d'électricité pour les e-véhicules doit être intégré.

Vous trouverez l'article de Christian Bach, Empa ainsi que d'autres articles sur le changement climatique (p. ex. MétéoSuisse) dans le nouvel OEKOSKOP 2/17, la revue spécialisée des MfE: «Klimawandel – Hitzewellen, aggressive Pollen, fremde Mücken».

Contact:

Dr med. Peter Kälin, Président MfE

079 636 51 15

Dr. Martin Forter, Directeur MfE,

061 691 55 83