

Google Tag Manager (noscript)

End Google Tag Manager (noscript)

TAGS: [Emissions](#), [Normes EURO](#), [Zone environnementale](#)

CLIMAT / ENERGIE, 17.01.2017 | AUTOR: André Kirchhofer

Flottes modernes en faveur de l'environnement

Pour le public et les médias, le véhicule utilitaire est toujours encore perçu comme un sale pollueur. Dans les faits et en vérité, on a réussi à réduire considérablement ces dernières années ses méfaits sur l'homme et l'environnement. Des succès ont été comptés en particulier grâce au renouvellement constant et massif de la flotte de véhicules, aux gains d'efficacité (moins de courses à vide!) et à une très bonne formation.

Dans le domaine des émissions sonores, l'acoustique a baissé de 8 décibels depuis 1990, ce qui correspond à environ une division par deux du volume ressenti. En outre, le transport routier de marchandises transfrontalier – en raison de l'interdiction de circuler pendant la nuit – se fait pendant le jour et surtout par autoroute; les zones utilitaires comme les zones résidentielles sont, pour cette raison, moins fréquentées par les camions que le rail.

Pour les émissions polluantes, les émissions totales de CO2 ont reculé de 40 pour-cent entre 1980

et 2005, de HC de 57 et de NOx de 21. Parallèlement, de grands progrès ont été réalisés quant à la réduction de la consommation de carburant par véhicule, laquelle a d'env. 38 litres (1980) chuté à 33 litres par 100 kilomètres (2006). Par conséquent, les émissions de CO₂ – qui sont directement liées à la consommation de carburant – demeurent à peu près au même niveau.

Il va de soi que des efforts portant sur la protection de l'environnement continueront à être fait. Des progrès soutenus sont attendus des véhicules de normes EURO 4,5 et bientôt aussi 6, lesquels sont utilisés par un nombre croissant d'entreprises. Aujourd'hui déjà, 60 pourcent des véhicules-RPLP immatriculés sont modernes et appartiennent aux normes EURO 3 jusqu'à 5. Voilà pourquoi cela n'a guère de sens de pénaliser les transports routiers avec une taxe CO₂ supplémentaire ou d'introduire des zones écologiques dans les villes. Au lieu de ça, il faut envisager de faire avancer le renouvellement de la flotte de véhicules pour un allègement sensible.

Il est en principe important que les proportions soient gardées. La quote-part de la Suisse en matière d'émissions de CO₂ à l'échelle mondiale ne s'élève même pas à 0,3 pourcent. 4 pourcent incombent aux transports routiers (alors environ 0,012 pourcent). La Suisse ne doit pas tomber dans la décrépitude à cause de la politique cli-matique. Inefficace, irresponsable, hostile à l'économie serait toutefois de faire cava-lier seul sans référence aux normes internationales. L'exploitation globale qui en ré-sulterait, engendrerait des coûts politico-économiques beaucoup trop élevés! De façon analogue, il faut également vérifier si les nouvelles normes EURO qui conduisent à une consommation supérieure de carburant (et à une diminution de la charge utile) sont sensées.