

02.07.2020 – 08:10 Uhr

Réduction effective du CO2 des voitures de tourisme neuves

Berne (ots) -

Comme l'a communiqué l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), les émissions moyennes de dioxyde de carbone des voitures de tourisme neuves en Suisse ont été de 138,1 grammes par kilomètre en 2019. Elles n'ont donc pas été réduites par rapport à 2018, où la valeur se montait à 137,8 g CO2/km, bien que les voitures neuves sur les routes suisses soient effectivement devenues plus économes en carburant. Cela s'explique principalement par l'introduction générale du nouveau cycle d'essai WLTP, qui se traduit par des valeurs de CO2 plus élevées sur le papier pour des modèles comparables. La hausse des sanctions à payer par rapport à l'année précédente est due à l'augmentation du montant pour les premiers trois grammes dépassant la valeur cible spécifique à la marque.

La stagnation des émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves est en grande partie due à l'introduction du nouveau cycle d'essai WLTP ("Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure"), qui s'applique à l'ensemble des voitures neuves importées en Suisse depuis le 1er septembre 2018. Les conditions de test plus strictes du cycle WLTP se traduisent par une hausse des valeurs de consommation et de CO2 par rapport au test précédant, le "Nouveau Cycle Européen de Conduite" NCEC, et ce non seulement en comparaison directe, mais aussi après une reconversion compliquée en "NCEC 2.0". Ce rétrocalcul est nécessaire parce-que les valeurs cibles de CO2 dans toute l'Europe sont définies en valeurs WLTP dès 2021 seulement. L'objectif NCEC était d'environ 130 g/km jusqu'à 2019 et est abaissé à 95 g/km cette année.

Le changement du cycle d'essai occulte la réduction effective des émissions de CO2 des voitures neuves "Nous avons déjà ressenti l'impact du passage au cycle WLTP en 2018", dit le porte-parole d'auto-suisse, Christoph Wolnik. "Selon l'OFEN, les émissions de CO2 d'un modèle comparable sont environ 5 à 6 % plus élevées lorsque les mesures sont faites conformément au WLTP puis reconverties en NCEC 2.0 que si les mesures sont effectuées directement par NCEC. En 2018, cette adaptation ne concernait qu'environ 25 % des voitures de tourisme neuves, en 2019 le cycle WLTP s'appliquait à plus de 90 % des voitures. Le changement du cycle d'essai occulte donc la réduction effective des émissions de CO2 des voitures neuves." Cet effet est aussi bien plus important que l'effet contraire dû à l'accroissement sensible des parts de marché des propulsions alternatives, poursuit Wolnik. En 2019, 13,1 % des véhicules neufs disposaient d'une propulsion hybride, électrique, à gaz ou à pile à combustible, tandis que c'était encore le cas pour 7,2 % seulement en 2018.

Bien que les propulsions alternatives poursuivent sur la voie de la croissance, atteignant une part de marché record de 21,6 % au premier semestre 2020, la crise du coronavirus pourrait entraver sérieusement la réduction visée de la moyenne de CO2. "De nombreux modèles hautement efficaces seront mis sur le marché avec du retard et ne pourront donc pas nous aider dans la mesure espérée", explique Christoph Wolnik. "S'y ajoute un subventionnement massif des entraînements alternatifs dans certains pays européens tels que la France ou l'Allemagne. Cela anime les constructeurs à livrer prioritairement les véhicules correspondants dans ces pays." Cela met également en péril la réalisation de l'objectif "10/20" d'auto-suisse, selon lequel les voitures électriques et les hybrides plug-in doivent atteindre ensemble une part de marché de 10 % en 2020. "Au premier semestre, cette valeur n'a été manquée que de peu avec 9,8 %. Mais l'absence d'une réaction de la politique suisse aux programmes de subventionnement massif des voitures électriques dans nos pays voisins nous laisse dans le doute quant à la réalisation de notre objectif", conclut Christoph Wolnik.

Les valeurs cibles ayant été manquées de peu - soit d'environ 6 % - en 2019, les importateurs d'automobiles doivent payer des sanctions à hauteur de 78,1 millions de francs. La hausse marquée après 31,7 millions de francs pour l'année de référence 2018 s'explique par l'augmentation du montant par gramme dépassant la valeur cible. Jusqu'à présent, il fallait payer entre 5.50 et 27.50 francs par véhicule pour les premiers trois grammes. Le montant a été augmenté à 111 francs à partir du premier gramme pour l'année de référence 2019. Ainsi, la sanction à payer en cas de dépassement minimal de la valeur cible d'un gramme par kilomètre a été multipliée par plus de vingt d'une année à l'autre. Les importateurs suisses payent donc cher le changement du cycle d'essai européen.

Contact:

Christoph Wolnik, porte-parole
T 079 882 99 13
christoph.wolnik@auto.swiss

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100851009> abgerufen werden.