

Zeitschrift: Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2014)
Heft: 2

Artikel: Objectif intermédiaire atteint
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642631>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation


L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



La Suisse a introduit en juillet 2012 des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme. La Confédération maintient ainsi le cap de sa politique climatique, laquelle prévoit d'ici à 2020 une réduction des émissions de CO₂ de 20 % par rapport à 1990. Selon un premier bilan, les voitures de tourisme nouvellement immatriculées auraient respecté la valeur cible en 2012, ce qui sera probablement aussi le cas pour 2013.

Emissions de CO₂ des voitures de tourisme

Objectif intermédiaire atteint

En baisse constante – en termes de consommation de carburant ou d'émissions de CO₂ des véhicules neufs immatriculés – les valeurs moyennes sont sur la bonne voie depuis quelques années déjà. Mais pour atteindre son objectif climatique ambitieux, soit une baisse de 20% des émissions de CO₂ par rapport à 1990, la Confédération a dû se résoudre à des mesures supplémentaires. Les prescriptions entrées en vigueur en juillet 2012 en font partie. Elles servent de balise pour la diminution des émissions de CO₂ des voitures de tourisme neuves; celles-ci ne peuvent, en fonction de leur poids à vide, excéder une certaine valeur de CO₂. L'importateur est sinon frappé d'une sanction. D'ici 2015, les voitures nouvellement immatriculées ne pourront pas émettre plus de 130 grammes de CO₂ par kilomètre en moyenne.

Selon les premiers chiffres des évaluations, les voitures de tourisme nouvellement immatriculées ont respecté les valeurs limites prescrites en 2012. «Afin de faciliter l'instauration des nouvelles prescriptions, seul un pourcentage déterminé du parc automobile des grands importateurs devra se conformer aux prescriptions au cours des trois premières années; quant aux petits importateurs, les sanctions seront perçues de manière progressive», précise Sebastian Dickenmann, spécialiste de la mobilité à l'Office fédéral de l'énergie. Les pourcentages ont été de 65% en 2012, de 75%

en 2013 et représenteront 80% en 2014. «Le développement a néanmoins été réjouissant pour l'ensemble du marché: les 149 400 voitures de tourisme immatriculées au second semestre de 2012 ont rejeté en moyenne 149 grammes de CO₂, soit 6 grammes de moins que le parc automobile de 2011», poursuit Sebastian Dickenmann. Quant à 2013, de premières estimations sont disponibles: «Elles prédisent que les valeurs cibles seront une fois encore respectées, soit 75% de voitures immatriculées neuves émettant en moyenne 130 grammes de CO₂, voire moins.» D'une manière générale, l'année 2013 a été positive en dépit des craintes de la branche automobile concernant une chute possible des ventes de voitures liée aux nouvelles prescriptions. Au total, quelque 308 000 voitures de tourisme ont été nouvellement immatriculées l'année dernière.

Importateurs et vendeurs sensibilisés

Ces chiffres seraient-ils l'indice d'une préférence pour les voitures efficaces? Depuis l'instauration des prescriptions, la VFAS (Association du marché automobile indépendant) décèle une tendance à la hausse dans les ventes de véhicules efficaces. «Certes, importateurs directs et parallèles ont toujours importé de tels véhicules en nombres supérieurs à la moyenne. Les prescriptions n'ont fait que les sensibiliser encore plus, et nous constatons que les voitures émettant moins

de 50 grammes de CO₂ par kilomètre sont importées de plus en plus souvent», explique Joël Thiébaud, secrétaire général de la VFAS. S'y ajoute au bénéfice de l'importateur que ces véhicules sont pris en compte plusieurs fois lors du calcul de la valeur moyenne de CO₂. Une voiture de ce genre peut donc corriger massivement vers le bas le profil CO₂ du parc automobile importé.

Objectif à moyen terme: 68 grammes de CO₂ par kilomètre

L'objectif de ramener, d'ici 2015, à 130 grammes par kilomètre en moyenne les émissions de CO₂ des voitures de tourisme nouvellement immatriculées ne constitue qu'une première étape. «Dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050, le Parlement débat actuellement d'une baisse à 95 grammes par kilomètre pour les voitures de tourisme d'ici à 2020 et à 175 grammes d'ici à 2017 et à 147 grammes à l'horizon 2020 pour les véhicules utilitaires légers», ajoute Sebastian Dickenmann. L'UE planifie déjà pour les voitures de tourisme une baisse à 68–78 grammes d'ici à 2025. Le spécialiste de la mobilité se dit convaincu qu'il «faudra pour cela poursuivre l'hybridation des véhicules et prévoir une électrification partielle du parc automobile». (his)