


Fiche d'information: véhicules neufs

Articles de la loi	Art. 11 à 20 ¹	Photos 
Réduction par rapport à l'évolution de référence en 2030	0,56 mio. t CO ₂ soit 6% de tout l'effet total de la loi au niveau national	
Partisans sélectionnés	TCS, Association Suisse de l'Industrie Gazière	
Contexte		
<p>Le trafic routier est responsable de 23% des gaz à effet de serre émis par la Suisse. A ce jour, la Suisse n'est pas parvenue à réduire les émissions du trafic routier de façon notable. En 2019, elles étaient toujours supérieures à leur niveau de 1990. Depuis 2013, la Suisse reprend, pour l'essentiel, les règlements de l'UE qui s'appliquent aux véhicules neufs. Au lieu de reprendre d'autres règlements européens sur les carburants, notre pays mise en outre sur une obligation de compensation partielle des importateurs de carburants (qui n'est pas l'objet traité dans cette fiche).</p> <p>Les progrès technologiques dans le domaine des batteries et des piles à combustion ouvrent de nouvelles possibilités de réduire les émissions de CO₂ du trafic.</p>		Source : VCS

Etat actuel, ancienne loi sur le CO₂ / règles en vigueur jusqu'ici

- Depuis le 1^{er} janvier 2020, la valeur cible est de 95 g CO₂/km basée sur le NCEC (ancien cycle de mesure) ou de 118 g/km basée sur le WLTP (nouveau cycle de mesure) pour les **voitures de tourisme** vendues en Suisse. Une phase d'introduction (phasing-in) est toutefois prévue: seuls 90% des véhicules sont pris en compte dans le calcul pour l'année 2021. Les plus mauvais 10% ne sont pas encore comptés. La valeur cible s'appliquera à 95% des voitures de tourisme à partir de 2022 et à leur totalité à partir de 2023 seulement. L'objectif pour les véhicules neufs est encore affaibli par le système de supercrédits. Selon celui-ci, une voiture électrique vendue est prise en compte dans le calcul de la moyenne du parc automobile en 2021 avec un facteur de 1,67, contre un facteur de 1,33 en 2022. Cette pondération des voitures électriques (avec une valeur CO₂ arithmétique de 0 g CO₂/km) affaiblit l'effet de l'objectif pour les véhicules neufs.
- Pour les **voitures de livraison** la valeur cible en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020 est de 147 (NCEC) ou 186 g CO₂/km (WLTP). Ici aussi, une phase d'introduction et des supercrédits sont prévus. En 2021, l'objectif s'appliquera à 95% des voitures de livraison, puis à 100% d'entre elles à partir de 2022. En 2021, un facteur 1,67 s'appliquera aux voitures de livraison électriques, contre 1,33 en 2022.
- Si les **importateurs** de voitures de tourisme ou de livraison n'atteignent pas leurs objectifs, ils sont sanctionnés. L'argent qu'ils versent alors est actuellement destiné au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, après déduction des coûts d'application. Bien que l'objectif pour le parc de véhicules neufs ait été nettement manqué en 2019 dans le domaine des voitures de tourisme, les importateurs n'ont dû payer, à titre de sanction, que 0,6% de leur chiffre d'affaires.
- Pour les **camions**, la loi sur le CO₂ actuelle ne définit pas de valeurs d'émissions

¹ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47373>

Que change la nouvelle loi?

Si la nouvelle loi sur le CO₂ est adoptée, la phase d'introduction et les supercrédits seront abolis au 1^{er} janvier 2022. La Suisse reprendrait les objectifs de réduction déjà décidés par l'UE pour les voitures de tourisme, les utilitaires légers et les camions pour la période de 2025 à 2030.

Les émissions pour les voitures de tourisme et de livraison ainsi que pour les camions doivent diminuer de 15% d'ici 2025. Jusqu'en 2030, les émissions des voitures de tourisme doivent diminuer de 37,5%, celles des voitures de livraison de 31% et celles des camions de 30%. Les émissions de CO₂ des voitures de tourisme et de livraison vendues dans l'UE en 2021 doivent servir de référence. Pour les camions, la référence est constituée de ceux vendus dans l'UE entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020.

Pour les véhicules à gaz, le calcul des émissions de CO₂ tient compte de la part de biogaz (neutre pour le climat) dans le gaz vendu aux stations-service. Les importateurs ont désormais la possibilité d'atteindre leurs objectifs en utilisant des carburants synthétiques renouvelables, comme l'hydrogène. Pour que cela soit possible, ceux-ci doivent avoir été produits par des énergies renouvelables. Quant aux importateurs, ils doivent prouver la vente de ces carburants.

Bénéfices des mesures et opportunités lors de leur mise en œuvre

Les objectifs pour les véhicules neufs sont l'instrument politique le plus important pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier. Les valeurs cibles sont une incitation, pour les constructeurs automobiles, à rendre leurs véhicules neufs plus efficaces et économes. Cela ne suffit cependant pas à atteindre les buts visés. Les constructeurs doivent investir dans de nouvelles technologies. Quant aux importateurs et aux concessionnaires, il est nécessaire qu'ils vendent davantage de véhicules électriques. Les prescriptions accélérent aussi le développement des véhicules équipés de piles à combustible, surtout dans le secteur des camions. La part de marché des véhicules qui ne consomment pas de carburant fossile s'accroît ainsi davantage.

Sur toute leur durée de vie, les véhicules électriques produisent nettement moins d'émissions de gaz à effet de serre, depuis leur fabrication jusqu'à leur élimination en passant par leur exploitation, production d'électricité incluse.

Développements attendus à long terme

Les nouvelles valeurs cibles sont une étape importante vers une mobilité libérée des agents énergétiques fossiles. L'électromobilité va ainsi s'établir sur le marché des voitures de tourisme et de livraison, tandis que la vente des véhicules alimentés aux carburants fossiles diminuera. Outre la diminution des émissions de gaz à effet de serre, cette évolution aura aussi des effets positifs sur la qualité de l'air en Suisse. Les émissions d'oxyde d'azote et de poussières fines diminueront. Les personnes vivant ou travaillant dans des lieux particulièrement exposés, comme les villes ou les routes très fréquentées, en profiteront, et ceci dans tout le pays. Les véhicules électriques réduisent également la charge sonore, en particulier là où ils roulent lentement. La santé de la population va en profiter.

Conséquences des mesures pour l'économie

Les entreprises suisses profitent du fait que les véhicules deviennent moins gourmands et plus efficaces.

L'abandon de l'essence et du diesel au profit de l'électricité en tant qu'agent énergétique de la mobilité réduira leur dépendance vis-à-vis des prix du pétrole, souvent volatiles.

Grâce à leurs coûts d'exploitation et d'entretien moindres, les voitures électriques ne sont globalement pas plus chères que les voitures à essence ou diesel, même si leur prix d'achat est actuellement encore plus élevé. Si elles roulent beaucoup, les coûts au kilomètre sont d'ores et déjà inférieurs à ceux des modèles équipés de moteurs à combustion. Comme les coûts d'acquisition des véhicules électriques vont continuer de diminuer, les coûts totaux de l'électromobilité vont s'établir à un niveau nettement inférieur à celui des modèles à combustion ces prochaines années. L'électrification du trafic routier est donc une mesure judicieuse et rentable sur le plan économique en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Effets des mesures sur les ménages privés

Tous les habitants de la Suisse profitent d'une meilleure qualité de l'air et de la réduction du bruit d'un trafic routier devenu plus efficace. Les automobilistes profitent par ailleurs financièrement de la diminution de la consommation de carburant et d'une électromobilité toujours moins onéreuse. Comme la consommation moyenne d'essence et de diesel du parc de voitures neuves doit être divisée par deux de 2020 à 2030 par 100 km à l'échelle nationale, les dépenses des ménages pour le carburant et les variations de prix actuelles à la pompe à essence perdront de plus en plus de leur pertinence.

Développements et règlements internationaux

- Les valeurs cibles fixées dans la nouvelle loi sur le CO₂ sont déjà décidées dans l'UE. Le débat porte actuellement sur un relèvement des objectifs de réduction.
- A l'échelle mondiale, de nombreux Etats planifient des mesures plus contraignantes ou l'ont déjà fait. Ainsi, les pays ou régions suivants ont l'intention d'interdire, à terme, la vente de voitures de tourisme équipées de moteurs à combustion:
 - 2025: Norvège
 - 2030: Suède, Danemark, Hollande, Slovénie, Irlande, Hainan (Chine)
 - 2035: Grande-Bretagne, Californie
 - 2040: France, Espagne, Canada

Photos et graphiques à télécharger / Liens vers des informations plus détaillées

Sources:

- Emissions de CO₂ des voitures neuves en 2019: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/fr/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.ex-turl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZnlvcHVibGJjYX/Rpb24vZG93bmVxYWQvM-TAxMzE=.html>
- Fiche d'information de l'Office fédéral de l'énergie concernant la comparaison des émissions de CO₂ de différents modes de propulsion: <https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahU-KEwjE97XbrKXvAhUKy6QKHasqAGcQFjAAegQIARAD&url=https%3A%2F%2Fpubdb.bfe.admin.ch%2Ffr%2Fpublication%2Fdownload%2F9460&usg=AOvVaw0hWqw-otH-OxYddpZTRAUv>
- Etude de la ZHAW sur les coûts d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (en allemand): https://www.wwf.ch/sites/default/files/doc-2021-01/ZHAW_Massnahmen_zur_Reduktion_der_schweizerischen_Treibhausgasemissionen_2020.pdf
- Vue d'ensemble des interdictions des moteurs à combustion: <https://theicct.org/blog/staff/global-ice-phaseout-nov2020>

Expert

Martin Winder, martin.winder@verkehrsclub.ch, 031 328 58 63