

De plus en plus propre grâce à d'énormes investissements

Nouvelle sensationnelle émanant de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP): en 2020, les émissions de polluants atmosphériques du trafic routier seront tombées à leur niveau de 1955, voire en-dessous. Et cela malgré une augmentation continue du kilométrage des principales catégories automobiles. Ce résultat phénoménal s'explique par les milliards investis dans le développement technologique en général et dans l'augmentation du rendement des moteurs en particulier.

En mi-avril, l'OFEFP a publié une annexe à son rapport no 255 publié en 1995 sous le titre de «Émissions de polluants atmosphériques du trafic routier 1950–2010». En poussant les pronostics jusqu'en 2020, cet office arrive à un constat fort réjouissant: bien que les kilométrages de toutes les catégories de véhicules à moteur (à l'exception des cyclomoteurs) aient fortement et continuellement augmenté et que cette tendance se poursuivra sans doute, les émissions de polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO₂), le plomb (Pb) et les suies tomberont en-dessous de leur niveau de 1960 et cela jusqu'en 2010 au plus tard. Cette évolution est due en premier lieu à l'introduction des prescriptions européennes sur les gaz d'échappement: à partir de cette année, les véhicules à moteur lourds (camions, cars) doivent obéir au niveau d'émission EURO 3; les niveaux EURO 4 et EURO 5 seront imposés en 2005 et 2008; les voitures de tourisme et de livraison sont soumises à EURO 3 dès cette année et à EURO 4 dès 2005. Parallèlement, les nouvelles prescriptions sur les carburants ainsi que l'introduction de la RPLP et de la limite des 40 tonnes auront des effets positifs sur les émissions nocives du trafic routier.

Des milliards pour la protection de l'environnement

On le voit bien: ces résultats sensationnels dépassent même les objectifs que le Conseil fédéral a imposés dans sa stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique. Mais au lieu de s'en réjouir et de s'en féliciter, l'OFEFP se contente de se lamenter sur les émissions de dioxyde de carbone et les immissions de particules fines. Les CO₂ (dioxyde de carbone) et les PM10 (particules fines) sont considérés comme les grands problèmes de l'avenir et servent de prétexte – qui s'en étonnera? – à stigmatiser le trafic routier qui passe une fois de plus pour le bouc émissaire. Cette attitude ne peut être acceptée.

En totale opposition avec l'ambiance apocalyptique que l'OFEFP se plaît à entretenir, la Fédération routière suisse FRS se réjouit au contraire des

pronostics favorables sur l'évolution des émissions nocives. Durant les quinze ans écoulés, la participation active – donc essentiellement financière – de tous les milieux concernés a permis de réduire massivement la pollution de l'air en Suisse. Il s'agit là d'une authentique prouesse qui a une cause fort simple: tant l'industrie automobile que les consommatrices et les consommateurs ont investi ces dernières années des milliards de francs dans la protection de l'environnement. Le catalyseur illustre parfaitement ce propos: depuis 1986, toute voiture neuve immatriculée en Suisse est équipée de ce système dépolluant qui augmente le prix d'une automobile de quelque mille francs tout de même. Or, durant les quinze ans écoulés, 300'000 voitures neuves ont été mises en circulation en moyenne chaque année. Donc, à elle seule, la généralisation du catalyseur a coûté au moins quatre milliards et demi de francs aux automobilistes.

Avant tout par des mesures techniques

La réduction des émissions de CO₂ et de PM10 doit reposer avant tout sur des mesures techniques. Les effets des nouvelles technologies ont été fréquemment sous-estimés dans le passé. Pourtant, la voie vers une réduction constante de la pollution passe forcément par le progrès technique comme le confirment les chiffres suivants:

- la consommation de carburant d'une voiture de tourisme pesant 1000 kg a diminué de plus d'un litre entre 1990 et 1998 pour s'établir à un peu moins de 6,5 l/100km;
- les ventes d'essence se sont stabilisées depuis 1990 à environ cinq milliards de litres alors que le parc automobile a progressé de 13% et que le kilométrage des voitures de tourisme a augmenté de 3% environ;
- l'industrie automobile européenne s'est engagée à réduire de 25% les émissions de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme d'ici à 2008;
- la cellule à combustible hydrogène est entrée dans la dernière phase de son développement et offrira une solution de rechange valable aux propulsions classiques à essence ou à diesel.

Notons simplement en passant qu'on ne saurait qualifier le CO₂ de polluant atmosphérique pour une simple et bonne raison: constituant naturel de l'atmosphère terrestre, le dioxyde de carbone n'est pas toxique et ne présente strictement aucune nocivité pour l'homme et l'animal; il est même indispensable à la croissance des plantes. Enfin, le problème du CO₂ doit être considéré de manière globale: or, sur le plan mondial, les émissions de CO₂ de la Suisse sont insignifiantes.

PM10: pronostic positif

S'agissant des émissions de PM10, l'OFEFP alimente des craintes injustifiées. Le fait est que la moyenne annuelle des immissions de poussières restant en suspension dans l'air baisse continuellement depuis 1989 et qu'elle ne s'est jamais située aussi près de la valeur limite qu'aujourd'hui. Cette tendance à la baisse se poursuit d'ailleurs. De plus, les émissions de particules tant des voitures de tourisme que des véhicules lourds à moteur diesel seront réduites de quelque 70% d'ici à 2010 grâce aux normes européennes EURO 3, 4 et 5. Ces réductions n'étant réalisables que grâce à des mesures techniques, la Suisse a eu raison de renoncer à faire cavalier seul et de reprendre à son compte ces normes de l'UE. La pollution atmosphérique due aux émissions de particules fines du trafic routier sera ainsi quasiment éliminée à moyen terme.

Une étude réalisée dans le cadre du «Programme automobile-pétrole II» par la société «Senco», un bureau indépendant de conseil en matière d'environnement, arrive à une conclusion semblable. Mandatés par la Commission européenne, ces experts ont analysé l'évolution des émissions de polluants atmosphériques entre 1990 et 2020. Leur pronostic concernant les émissions de poussières fines par le trafic routier suisse est fort réjouissant: alors que, par exemple, les émissions de PM10 dues aux combustions non industrielles restent à leur niveau élevé de 52% jusqu'en l'an 2020, la part de ces émissions pouvant être attribuée au trafic routier tombe de 24% (1990) à 7% (2020).

Conclusion: les émissions de PM10 dans les gaz d'échappement des véhicules à moteur ne seront plus un sujet de discussion dans quelques années. On ne sera pourtant guère surpris de voir l'OFEFP se tourner maintenant vers les émissions de PM10 dues à l'usure du revêtement routier et du soulèvement de poussières (la dite «re-suspension»). Et, bien entendu, ce même office s'étend longuement sur les efforts supplémentaires qui devront être entrepris pour éviter que ce type d'émission n'augmente proportionnellement à l'accroissement du trafic routier prévu. Mais quels que soient ces efforts auxquels l'OFEFP fait allusion, il est certain que la capacité d'innovation de l'industrie automobile et de la construction routière sera à la hauteur des exigences sans cesse nouvelles.

Berne, le 3 mai 2000