

Conférence de presse: Une baisse du prix du Diesel est-elle utile à l'environnement?

Berne, le 22 août 2002

Communiqué

Baisse du prix du Diesel: une mesure discutable pour protéger le climat

Conséquences négatives pour la santé - effet incertain sur le climat

Les véhicules Diesel actuels émettent nettement plus de substances polluantes que les véhicules à essence. Du point de vue de la santé, leurs importants rejets de poussière fine sont particulièrement problématiques. Quant à l'effet sur le climat des émissions de CO₂ plus faibles du Diesel par rapport à l'essence, il est atténué ou même inversé par des émissions plus abondantes d'autres polluants. Pour ces raisons, l'OcCC rejette la baisse de l'impôt sur les huiles minérales pour le carburant Diesel, telle qu'elle est envisagée en ce moment par le Parlement. Un encouragement éventuel du gaz naturel et du biogaz comme carburants pourrait en revanche être judicieux.

La Suisse a créé la loi sur le CO₂ en tant que mesure pour atténuer le réchauffement climatique et remplir les engagements de Kyoto. Cette loi prévoit une réduction des émissions de CO₂ de 10% d'ici 2010 par rapport au niveau de 1990. Le Conseil des Etats a approuvé, le 6 mars 2002, une motion qui prévoit une diminution neutre sur le plan budgétaire du prix du Diesel (25 ct./l) et du gaz naturel, gaz liquide et biogaz (50 ct./l). Cela devrait permettre de réduire les rejets de CO₂ dans le secteur des transports. Le Conseil national traitera cette motion probablement lors de la prochaine session.

L'organe consultatif du DFI et du DETEC sur les changements climatiques (OcCC) rejette cette motion. Il n'est pas certain qu'elle puisse aider à lutter contre les changements climatiques, ni à observer la loi sur le CO₂ et remplir les engagements de Kyoto. En outre, il faudrait s'attendre à ce qu'elle entraîne des effets secondaires indésirables pour la protection de l'air et la santé.

En Suisse, pratiquement tous les camions roulent aujourd'hui déjà au Diesel. On ne pourrait donc s'attendre à une substitution de l'essence par le Diesel que pour les voitures de tourisme. Les voitures Diesel émettent 10-15% de CO₂ de moins que les voitures à essence. Mais le carburant deviendrait également moins cher pour les poids lourds, ce qui diminuerait le coût des transports par camions. Il faudrait donc compter avec une augmentation du trafic lourd et de ses émissions de CO₂.

L'impôt sur les huiles minérales est aujourd'hui déjà, par kilogramme de CO₂ rejeté, plus bas pour le Diesel que pour l'essence. Un avantage fiscal allant au-delà de ce que motivent les rejets de CO₂ plus faibles n'a pas de sens, vu les émissions plus élevées d'autres polluants.

Problématique pour la santé

Les effets secondaires d'un encouragement du Diesel jouent un rôle important: du point de vue de l'hygiène de l'air, de la santé et de l'écologie, la promotion générale des véhicules Diesel serait contre-productive dans l'état actuel de la technique. Sans filtre à particules, les voitures Diesel émettent, même si elles respectent la norme Euro 4 (en vigueur dès 2005), 100 à 1000 fois plus de poussières fines que les véhicules à essence, principalement des particules de suie; et équipées d'un filtre à particules, elles émettent toujours encore trois fois plus d'oxydes d'azote. Les effets sur la santé de la pollution de l'air, notamment de la poussière fine (PM10) et des oxydes d'azote, sont aujourd'hui bien établis scientifiquement. Des affections respiratoires et cardiovasculaires, des

pneumonies et des troubles du rythme cardiaque comptent parmi les effets à court terme, des symptômes de bronchite chronique, le cancer des poumons ou la diminution de la fonction pulmonaire parmi les effets à long terme. La poussière fine des moteurs Diesel présente une proportion comparativement élevée de substances cancérigènes.

Particules de suie et oxydes d'azote

Les particules de suie agissent de façon similaire aux gaz à effet de serre en induisant un réchauffement du climat. Les oxydes d'azote favorisent la formation d'ozone, qui est par ordre d'importance le troisième gaz à effet de serre, après le CO₂ et le méthane. L'effet sur le climat de rejets de CO₂ plus faibles, que vise la substitution de l'essence par le Diesel dans les voitures de tourisme, est atténué ou même inversé par les émissions plus élevées de particules et d'oxydes d'azote et par la production d'ozone. Le séjour des particules de suie, des oxydes d'azote et de l'ozone dans l'atmosphère est toutefois de courte durée en regard de celui du CO₂. A long terme donc, le CO₂ est plus problématique pour le réchauffement du climat.

Des mesures techniques pour pallier les émissions élevées de particules et d'oxydes d'azote ne sont pas en vue. Aucune obligation n'est prévue exigeant que les voitures de tourisme soient équipées d'un filtre. Actuellement, un seul fabricant de véhicules offre des véhicules Diesel de série équipés d'un filtre, mais des modèles avec filtre sont annoncés par plusieurs marques. Les filtres éliminent jusqu'à plus de 99% des particules des gaz d'échappement. La réduction conjointe des particules et des oxydes d'azote dans les gaz d'échappement n'est en revanche pas encore techniquement au point et pas attendue ces prochaines années pour les véhicules de série.

Inconvénients au niveau de l'économie nationale

Du point de vue de l'économie nationale, la baisse du Diesel va fondamentalement dans une fausse direction: elle augmente les coûts externes (coût de la santé), rend les transports meilleur marché et va à l'encontre du transfert souhaité du trafic lourd de la route au rail. Elle réduit à néant une partie de l'effet de la RPLP et ralentit la réalisation des objectifs de protection de l'air.

Les changements prévisibles du comportement à la colonne pourraient avoir des effets défavorables sur les engagements de Kyoto. En Suisse actuellement, les ventes de Diesel sont de 15% inférieures aux quantités consommées. La baisse du prix envisagée rendrait le Diesel moins cher en Suisse que dans les pays voisins. Des véhicules étrangers, notamment les camions en transit, feraient davantage le plein en Suisse. Ce qui affecterait le bilan de Kyoto de la Suisse et accentuerait la pression visant à introduire la taxe sur le CO₂.

Promotion judicieuse du gaz naturel et du biogaz comme carburants

L'OcCC estime par contre que la promotion du gaz naturel et du biogaz comme carburants serait judicieuse, pour autant qu'elle ne conduise pas à une augmentation du trafic. A l'opposé de l'encouragement des voitures Diesel, la promotion des véhicules à gaz naturel ne présente guère d'effets secondaires négatifs ou d'inconvénients pour la santé et l'environnement. Le recourt au gaz naturel ouvre en outre la possibilité de mélanger du biogaz indigène au carburant, ce qui, à côté des avantages en matière de politique énergétique et climatique, augmenterait aussi la création de valeur à l'intérieur du pays. Les véhicules à gaz naturel, et notamment ceux roulant au biogaz, présentent dans l'ensemble un potentiel de développement nettement plus important que les véhicules à essence et Diesel en vue de réduire les gaz à effet de serre et les polluants dangereux pour la santé et l'environnement et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement énergétique.

La promotion des véhicules roulant au gaz naturel est en préparation dans l'UE et a déjà démarré en Allemagne. Du point de vue technologique et économique, la promotion des véhicules à gaz naturel et le développement de l'infrastructure nécessaire à cet égard est donc judicieuse en Suisse aussi.

Tous les documents sont disponibles sur le web à l'adresse www.proclim.ch/press/diesel02.html