Pour que le cauchemar prenne fin!

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energie extra**

Band (Jahr): **- (2003)**

Heft 1

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-641445

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CLIMAT ET MOBILITÉ

Pour que le cauchemar prenne fin!

En Suisse, près d'un tiers des émissions de CO_2 est imputable au trafic motorisé. Notre pays a donc ancré dans la loi des objectifs de consommation concernant non seulement les combustibles, mais aussi les carburants. *SuisseEnergie* soutient leur application et encourage une conduite et des véhicules énergétiquement plus efficaces ainsi que de nouveaux modèles de mobilité.

Rio, ville de rêve. C'est là qu'a été adoptée en 1992, lors du «Sommet de la Terre», la convention des Nations unies sur les changements climatiques visant une «stabilisation de la concentration de l'effet de serre dans l'atmosphère à un niveau empêchant de dangereux dérèglements du système climatique». La convention est entrée en vigueur en 1994.

Réchauffement. En 1997, la formulation assez vague des accords de Rio a été complétée par le protocole de Kyoto. Pour la période de 2008 à 2012, les Etats industrialisés s'engagent à réduire de 5,2% au total, par rapport au niveau de 1990, leurs émissions de six gaz à effet de serre. L'un de ces gaz est le dioxyde de carbone (CO_2), essentiellement produit par la combustion d'énergies fossiles. 25% des émissions de gaz à effet de serre sont rejetés dans l'atmosphère par les Etats-Unis, plus grands responsables de ces émissions polluantes, qui ne représentent pourtant que 4% de la population mondiale. Depuis la période préindustrielle, la concentration moyenne de CO_2 dans la troposphère (jusqu'à 10 000 mètres d'altitude) a augmenté d'env. 30%; aujourd'hui, elle s'élève à 0,035% de son volume.

Cette hausse jouerait un rôle déterminant dans le réchauffement de l'atmosphère terrestre. Sur ces seules trente dernières années, le réchauffement de la température s'est élevé en moyenne à 1° C en Suisse, contre 0,6° C dans le monde. Globalement, cette évolution se traduit par la fonte progressive des calottes polaires entraînant une élévation du niveau de la mer et une recrudescence des intempéries et des inondations, tandis que dans les régions subtropicales, le désert gagne du terrain. En Suisse, les glaciers sont en retrait, la limite des chutes de neige monte et des tempêtes comme Lothar ravagent des forêts entières.

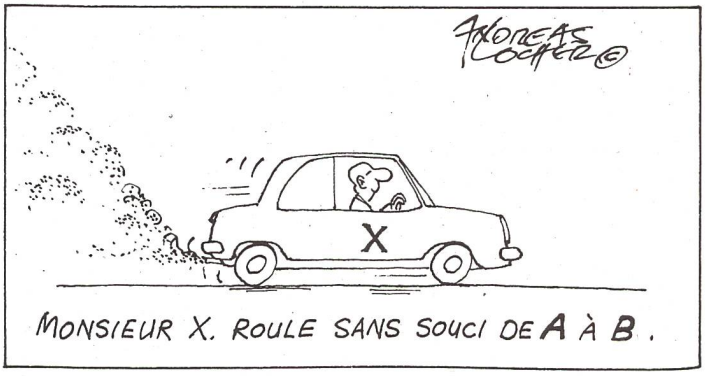
Pour que le protocole de Kyoto puisse entrer en vigueur, un minimum de 55 pays représentant ensemble 55% des émissions totales de CO_2 devaient le ratifier. Cependant, les Etats-Unis avaient déjà fait machine arrière et refusé de le parapher.

Diminution. Bien que sa part d'émissions de CO_2 soit relativement réduite (43 millions de tonnes par année, soit 0,2%) par rapport au total mondial, la Suisse entend ratifier le protocole de Kyoto. La loi sur l'énergie introduite le 1er janvier 1999 devrait y contribuer: toutes les matières énergétiques doivent être utilisées de manière aussi économe que possible. Depuis le 1er mai 2000, la loi sur le CO_2 stipule que les émissions deCO_2 liées à la combustion d'énergies fossiles devront être ramenées à 10% au-dessous des chiffres de 1990 d'ici à 2010.

L'Etat et l'économie coopèrent étroitement à la réalisation de ces objectifs. L'axe principal de la politique climatique et énergétique est constitué non de prescriptions, mais de mesures volontaires économiquement prometteuses. Le Conseil fédéral pourra introduire au plus tôt en 2004 une redevance sur le CO_2 dont le taux maximal s'élèvera à 210 francs par tonne. Cette taxe augmenterait le litre d'essence d'environ 50 centimes. Pour réaliser ces objectifs, le Conseil fédéral a lancé *SuisseEnergie* le 17 janvier 2001, il succède au programme *Energie 2000.*

Mobilité. En Suisse, les moteurs à combustion sont responsables de près du tiers des émissions de CO_2. Selon la loi, la consommation de carburant devra diminuer de 8% d'ici à 2010 par rapport au niveau de 1990. Toutefois, la tendance actuelle va dans le mauvais sens. Jusqu'en 2001, la consommation de carburants avait déjà enregistré une croissance de 7,3% par rapport à 1990. Ces 20 dernières années, la consommation moyenne du parc de voitures neuves a diminué de 8,95 litres (1996) à 8,29 litres (2001) malgré les progrès réalisés dans la gestion des moteurs. Les gains d'efficacité énergétique sont en grande partie annihilés par la production de voitures plus grosses et plus lourdes, ainsi que de moteurs plus puissants. De surcroît, le parc des voitures privées a progressé de 3 millions de véhicules en 1990 à 3,7 millions en 2002. «En matière de consommation de carburant , nous sommes encore loin du but», admet Hans Luzius Schmid, directeur de *SuisseEnergie.*

Cela explique que la mobilité soit l'un des quatre secteurs de *SuisseEnergie.* Plusieurs me-



sures sont déjà en cours. Voici un aperçu des produits du secteur mobilité.

Sensibiliser. *SuisseEnergie* entend continuer à sensibiliser les vendeurs de voitures à l'efficacité énergétique des véhicules privés. Depuis 2003, toutes les voitures neuves exposées doivent arborer l'étiquetteEnergie. *SuisseEnergie* et le TCS ont publié ensemble une liste de toutes les voitures particulières commercialisées en Suisse avec leur consommation et leurs émissions de CO_2.

auto-suisse, l'Association des importateurs suisses d'automobiles, a signé en février 2002 une convention prévoyant de réduire la consommation de son parc de voitures neuves, à 6,4 litres aux 100 km jusqu'en 2008. En cas de réalisation de cet objectif, il serait possible d'économiser environ 4% de benzine jusqu'en 2010.

Avec le projet EcoCar, *SuisseEnergie* soutient la distribution de véhicules routiers efficaces sur le plan énergétique et qui ménagent l'environnement en faisant appel à des systèmes de propulsion à combustion ou à batterie ainsi qu'à la combinaison des deux. Cette catégorie de véhicules comprend les moteurs à faible consommation au diesel ou à l'essence, au gaz naturel et compogas, de même que les systèmes de propulsion hybrides et les voitures électriques.

Le produit Eco-Drive® de *SuisseEnergie*, qui a rencontré un grand succès, comprend des instructions et des cours de formation en faveur d'une conduite économique. En appliquant correctement les principes appris, on peut réduire sa consommation de carburant de 10 à 15% sans même avoir à réduire sa vitesse.

Mobilité combinée. La combinaison des moyens de déplacement écologiques doit réussir à s'imposer. *SuisseEnergie* lance et soutient des projets et des produits contribuant à l'amélioration de la chaîne de la mobilité et, en particulier, des interfaces entre le trafic lent et les transports publics.

A cet égard, l'autopartage est une solution innovatrice et couronnée de succès qui permet aux personnes parcourant moins de 15 000 kilomètres par année d'économiser jusqu'à 250 francs par mois et de consommer jusqu'à 45% d'énergie en moins que les possesseurs d'un véhicule. Partenaire de *SuisseEnergie*, *Mobility* est le plus grand fournisseur de CarSharing au monde avec un parc de près de 2000 véhicules et plus de 50 000 clients dans le monde.

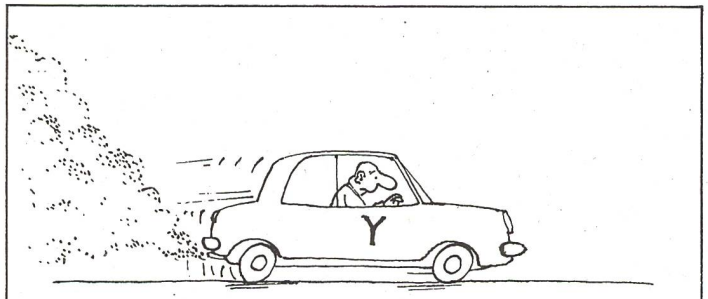
Trafic lent. Le trafic lent, aussi appelé «HPM» (pour *Human Powered Mobility*), est un géant endormi. En Suisse, Monsieur et Madame Tout-le-monde font 40% de leurs déplacements à pied et 6% à vélo. *SuisseEnergie* entend améliorer la situation du trafic lent, sachant que 34% des trajets en voiture représentent moins de 3 kilomètres et 50% moins de 5 kilomètres. Le potentiel est donc énorme!

La situation du trafic lent pourrait être améliorée en aménageant des pistes cyclables et des chemins pour piétons attrayants. «La Suisse à vélo» réalisée par les offices du tourisme, les sociétés de développement et les cantons favorise l'offre nationale des pistes cyclables. La fondation du même nom, à laquelle appartient aussi *SuisseEnergie*, regroupe 14 organisations nationales.

SuisseEnergie encourage aussi les campagnes et les mesures en faveur des économies d'énergie dans les villes et les communes. Un projet peut être soutenu par une subvention pour autant que la commune s'y engage à part au moins égale. Le label de qualité *Cité de l'énergie* est attribué aux communes ayant réalisé ou défini des mesures spécifiques en matière de politique énergétique.

Perspectives. «Les mesures adoptées ne suffiront pas pour atteindre les objectifs de Kyoto dans le domaine des carburants. En outre, on constate des tendances contraires, comme le montre la manière dont évolue l'initiative Avanti», explique Hermann Scherrer, responsable du secteur Mobilité de *SuisseEnergie*. «Pour réaliser ces objectifs, une taxe sur le CO_2 semble pour l'instant inévitable.»

Rio… Il serait vraiment magnifique que cette ville de rêve devienne un jour le symbole de la fin du cauchemar climatique. *SuisseEnergie* serait alors parvenue à écrire un chapitre de la chronique historique, certes court, mais néanmoins passionnant.



C'EST TOUT DIFFÉRENT POUR L'ÉCOLO MONSIEUR Y: IL ROULE AUSSI DE **A** À **B** MAIS, AU MOINS, IL A DU SOUCI.

Avec Smart, ça gaze!

Les véhicules à gaz naturel sont nettement moins polluants que ceux à benzine. Aujourd'hui, même une Smart peut rouler au gaz.

Les moteurs au gaz naturel rejettent dans l'atmosphère 25% de CO_2 et 60% d'oxyde d'azote en moins que les moteurs à essence. Leur potentiel de formation d'ozone est même réduit de 98%! Les gaz d'échappement des voitures au gaz naturel ne contiennent presque aucune substance cancérigène, tandis que les taux élevés de benzène produits par les moteurs à essence posent un réel problème. Les moteurs diesels émettent également des gaz cancérigènes et, surtout, des particules de suie qui pénètrent dans les poumons.

Hybride: la Smart de Peter Moser peut rouler à l'essence ou au gaz.

Un groupe de pionniers, dont l'entrepreneur biennois Peter Moser, a eu l'idée de concevoir une Smart propulsée au gaz naturel. Il s'agit d'un véhicule hybride, c'est-à-dire qu'il fonctionne aussi à l'essence. Extérieurement, il ne diffère pas d'une *Smart Pulse* normale de 40 kW, qui en constitue la base. Deux bonbonnes de gaz sont placées sous le véhicule à la place des réservoirs d'origine. Remplies, elles pèsent chacune 29 kg. Propulsé au gaz, le véhicule a une autonomie de 180 km.

Gasverbund Mittelland a commandé une présérie de 50 véhicules à la carrosserie Koch d'Einsiedeln, dont 35 sont actuellement soumis à des essais. Dès 2004, cette voiture propre sera disponible au Smart Center de Berne (éventuellement aussi dans d'autres points de vente). A 20 000 francs, elle est environ 4000 francs plus chère que la Smart Pulse normale. Le Plateau suisse compte actuellement quelque 25 stations-service proposant du gaz naturel, un chiffre qui pourrait prochainement augmenter.