

Analyse de l'initiative "Stop Offroader" des Jeunes Verts

1. Le problème

Selon les Jeunes Verts, "les gros 4x4 SUV sont dangereux, polluants et inutiles". Il y en aurait environ 150'000 en circulation (4% du parc automobile).

2. La solution des Jeunes Verts

Les Jeunes Verts proposent de lancer une initiative dont le texte est présenté sur leur site <http://www.stopoffroader.ch/f/>

"Les véhicules privés à moteur rejetant en moyenne plus de 250 g CO₂/km ne devraient pouvoir être immatriculés que si des raisons importantes le justifient, et ce avec une autorisation spéciale.

Pour les véhicules touchés par cette disposition, immatriculés avant son entrée en vigueur ou immatriculés à l'étranger, la vitesse maximale est limitée à 80 km/h."

3. Les incohérences de l'initiative

L'initiative a eu le mérite de lancer le débat sur les SUV en ville, mais souffre de nombreuses incohérences.

3.1 Les hypothèses

- "Les SUV sont dangereux"

Selon le BPA, "l'agressivité des SUV (nombre de conducteurs des autres véhicules tués pour 1000 collisions) est environ deux fois plus élevée que celles des voitures de tourisme «classiques»." Les tests Euro NCAP montrent que la sécurité des piétons est généralement peu assurée avec ce type de véhicules.

Ces véhicules sont donc plus dangereux que les autres voitures, c'est indéniable. Mais est-ce bien une priorité en matière de sécurité routière ? Pour tenter d'y répondre, voici le nombre de morts pour 100'000 usagers en Suisse en 2004 (BPA/OFS) :

- piétons : 1.3
- voiture : 6
- moto : 19

Si le but est de sauver des vies, il vaudrait mieux commencer par décourager l'usage de la moto, ou encore mieux, interdire la cigarette qui cause 15x plus de décès (fumée : 8300 morts/an, accidents de la route : 550).

- "Les SUV sont polluants"

Ces véhicules sont lourds et consomment beaucoup de carburant, ils émettent donc plus de polluants par kilomètre qu'une voiture moyenne. Mais est-ce une priorité en matière de lutte contre la pollution de l'air ?

Selon l'EMPA, les motos polluent 4 à 16 fois plus que les voitures. Si on veut combattre la pollution de l'air c'est donc par eux qu'on devrait commencer. Pour le bruit c'est la même chose, les camions et les motos émettent plus de bruit que les voitures (SUV compris).

- "Les SUV sont inutiles"

D'un point de vue purement rationnel, l'augmentation du parc de véhicules 4x4 depuis 1990 ne correspond pas à un besoin réel. Mais le rationnel ne compte que pour 50% dans une décision d'achat. Le confort, le prestige, l'effet de mode, le sentiment de puissance et le désir d'évasion semblent dans ce cas jouer un rôle plus important. Si l'on va jusqu'au bout de la réflexion, on interdit aussi les limousines prestigieuses, les voitures de sport, les tamagotchi, les cravattes, etc. Vaste programme...

3.2 Le texte de l'initiative

Les Jeunes Verts dénoncent le manque de sécurité des SUV, mais l'initiative ne propose rien dans ce sens.

La limite à 250 g de CO₂/km est déjà dépassée. Le Lexus RX 400 hybride est un monstre, il émet 192 g de CO₂/km. En plus cette limite devrait être progressive... Imaginons un SUV proposé avec deux motorisations différentes : une essence qui émet 260g de CO₂/km, et une diesel sans filtre à particules qui émet 240 g de CO₂/km. C'est la version la plus polluante qui serait autorisée à la vente. D'une manière générale ceci va favoriser les véhicules diesels qui émettent moins de CO₂. Si l'obligation du filtre à particules et du catalyseur DeNOx n'existe pas, ceci va augmenter la pollution de l'air.

Pour le réchauffement du climat, une voiture hybride économe comme la Toyota Prius qui roule 10'000 km par an émet autant de CO₂ qu'un SUV qui roule 5'000 km par an. Il faudrait en tenir compte (principe du pollueur-payeur).

Le fait d'avoir à demander une autorisation pour immatriculer un SUV est très peu populaire, liberticide, va augmenter le travail des services compétents, et donc les coûts.

Cette loi n'en profite pas pour stimuler la recherche et le développement, c'est dommage.

En admettant que l'initiative passe, elle entrerait en vigueur dans 5 ans au mieux. D'ici là le prix de l'essence aura doublé, et le marché des 4x4 se sera effondré. On aura perdu beaucoup de temps, d'argent et d'énergie pour rien.

3.3 Synthèse

Si l'objectif est de se venger des propriétaires de Porsche Cayenne et autre SUV, c'est réussi, mais si l'objectif est la mobilité durable, c'est manqué.

4. Contre-proposition

Hypothèse de départ : tous les véhicules à moteur génèrent des coûts externes (càd des coûts payés non pas par ceux qui les occasionnent, mais par la société) : bruit, pollution de l'air, accidents. L'idéal serait de faire supporter ces coûts à ceux qui les occasionnent (internalisation des coûts, principe du pollueur payeur).

Voici donc une contre-proposition :

Chaque véhicule lors de l'homologation doit comprendre les données suivantes :

- consommation normalisée de carburant
- émissions de polluants (PM10, CO, NO_x, etc.)
- émissions de gaz à effet de serre (CO₂, NO_x, etc.)
- émissions sonores (dB)
- poids, dimensions, nombre max. de passagers
- sécurité (piétons et occupants selon Euro NCAP)

Sur la base de cette fiche, une note globale est attribuée, et convertie en pour-cent. Une taxe est prélevée par les cantons sur tous les véhicules, selon le principe du pollueur-payeur. La taxe par véhicule est obtenue en multipliant la note du véhicule en pour-cent et une taxe de base fixée par l'exécutif.

Exemple avec une taxe de base de 1000 CHF par an :

- SUV polluant et bruyant : note globale 95%, taxe de 950.-
- moto bruyante et polluante : note globale 85%, taxe de 850.-
- petit 4x4 moyennement bruyant et polluant : note globale 50%, taxe 500.-
- petite voiture : 25%, taxe 250.-
- scooter électrique silencieux et non polluant : note globale 0%, taxe 0.-

Le montant de la taxe devrait être calculé par l'Office fédéral de l'environnement, afin de correspondre au mieux aux coûts externes.

Le produit de la taxe est reversé intégralement à la population par le biais de l'assurance maladie (environ 250.- par habitant et par an). Ce qui est logique vu que la pollution de l'air et le bruit portent atteinte à la santé publique. Ainsi un célibataire avec un SUV paie 950.- et reçoit 250.- (malus 700.-) et un couple avec 2 enfants et 2 petites voitures paie 500.- et reçoit 1000.- (bonus 500.-). Un couple avec 2 enfants et sans voiture paie 0.- et reçoit 1000.- (bonus 1000.-). Ce n'est donc pas un impôt supplémentaire puisque il est reversé intégralement. C'est aussi une taxe sociale.

Le calcul de la note globale tient compte de la linéarité ou non des phénomènes physiques sous-jacents. Par exemple, pour les particules fines, la relation est linéaire : deux véhicules qui émettent 100g de CO2 par km sont équivalents à un véhicule qui émet 200g de CO2 par km. Pour le bruit en revanche la relation est exponentielle (le décibel est une échelle logarithmique).

En parallèle, tous les véhicules qui n'obtiennent pas au moins la note D sur l'étiquette énergie ne sont plus autorisés à la vente (réévalué chaque année). Ceci est moins arbitraire que la limite à 250 g, puisque elle est valable pour chaque catégorie de véhicule. Imaginons une Smart qui produirait 249 g de CO2 par km. Elle serait autorisée avec la limite à 250, mais avec une note G sur l'étiquette énergie, elle n'aurait aucune chance d'arriver sur le marché.

Tous les véhicules qui n'obtiennent pas au moins 2 étoiles au test euro NCAP piéton ne sont pas autorisés à la vente. Les véhicules munis d'un pare-buffle sont interdits en ville.

5. Proposition d'Ordonnance sur la taxe d'incitation en faveur d'une mobilité durable

Art. 1 But

La présente ordonnance vise à favoriser une mobilité basée sur les principes du développement durable, à assurer un approvisionnement énergétique suffisant, à préserver le climat et à internaliser les coûts externes liés au trafic motorisé (bruit, pollution de l'air et accidents).

Art. 2 Objet de la taxe

Sont soumis à la taxe : tous les véhicules à moteur immatriculés en Suisse, y.c. les véhicules de chantier, les véhicules agricoles et les véhicules militaires.

Art. 3 Principes

La Confédération crée et tient à jour une base de données, comprenant pour tous les véhicules à moteur homologués en Suisse, les informations suivantes :

- consommation normalisée de carburant
- émissions de polluants : PM 10, PM 2.5, CO, NO, NO2, COV, etc.
- émissions de gaz à effet de serre : CO2, CO, etc.
- émissions sonores
- poids, dimensions, nombre de passagers, charge utile
- sécurité active et passive (EuroNCAP piétons et passagers)

Une note pondérée tenant compte de tous les impacts sur l'environnement (occupation du sol, pollution de l'air, nuisances sonores, etc.) et de leur impact relatif, est établie sur cette base. La note pondérée convertie en pour-cent sert de base au calcul de la taxe sur la mobilité.

L'annexe contient les valeurs limites qui servent de critères éliminatoires lors de l'homologation des véhicules (par exemple, tous les véhicules qui n'obtiennent pas au moins la note D sur l'étiquette énergie, ou tous ceux qui émettent plus de xx décibels, etc.).

Art. 4 Autorités d'exécution

1. Le DETEC fournit la base de données et émet des recommandations aux cantons
2. L'autorité cantonale fixe le montant de la taxe sur la base des recommandations du DETEC et en fonctions des objectifs cantonaux à atteindre.
3. L'office fédéral de l'environnement évalue l'effet de la taxe et publie régulièrement les résultats obtenus.

Art. 5 Commission d'experts pour la taxe d'incitation en faveur d'une mobilité durable.

Le DETEC désigne une commission d'experts composée de représentants de la Confédération, des cantons et des milieux intéressés. Cette commission comporte douze membres au maximum. La commission d'experts conseille la Confédération et les cantons pour toutes les questions ayant trait à la taxe d'incitation.

Art. 6 Répartition du produit de la taxe

Les assureurs pratiquant l'assurance-maladie obligatoire selon la loi fédérale du 18 mars 1994 sur l'assurance-maladie (LAMal) redistribuent le produit de la taxe à la population sur mandat et sous surveillance de l'office. Le produit de la taxe est redistribué chaque année comme produit annuel correspondant aux recettes au 31 décembre, intérêts compris. La redistribution a lieu deux ans après (année de redistribution).

Les assureurs redistribuent le produit annuel en le déduisant de la prime des assurés. Ils en informent les assurés en même temps qu'ils leur communiquent le montant de la nouvelle prime pour l'année de redistribution. Ils redistribuent le produit annuel de manière égale entre toutes les personnes qui, le 1er janvier de l'année de redistribution:

- a. sont tenues de s'assurer conformément à la LAMal, et
- b. sont domiciliées ou résident habituellement en Suisse.

Le produit de la taxe est versé aux assureurs de manière proportionnelle, avant le 30 avril de l'année de redistribution. Les assureurs sont indemnisés pour leurs dépenses par les intérêts dont ils bénéficient du fait du versement anticipé de leur part du produit de la taxe.

Art. 7 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1er janvier 2007.

(Pour en faire un texte d'initiative il faut remplacer "ordonnance" par "loi"...)

6. Pour en savoir plus

Mobilité durable :

<http://www.cohabiter.ch/dossiers/index.php?art=25>

Pollution de l'air , le bruit ou le climat voir :

<http://www.cohabiter.ch/index.php?art=78>

Arnaud Zufferey,

Ingénieur EPFL en informatique,

Master d'études avancées EPFL en environnement

Président de l'association Cohabiter avec la nature - www.cohabiter.ch

027 456 55 06

Sierre, le 18 juillet 2006.