

Moins de polluants atmosphériques, moins d'émissions de CO₂ et moins de victimes de la route, une success-story de l'industrie automobile

François Launaz, vice-président d'auto-suisse

C'est le texte oral qui fait foi

La branche automobile n'a rien à cacher. Elle a réussi à se développer avec succès dans le cadre qu'on lui a assigné. Vous pouvez être certains que cette branche va également à l'avenir s'acquitter avec succès de ses tâches. A l'heure actuelle, le plus grand défi à relever se situe au niveau de la réduction de la consommation qui va de pair avec la réduction des émissions de CO₂. Au cours des 14 années passées, nous avons réussi à ramener la consommation de 8.95 litres à 6.86 litres aux 100 km. Cela représente une réduction de 23.4%. Certes, pendant cette période, les voitures sont devenues plus grandes, plus confortables et par conséquent aussi plus lourdes. Mais il ne faut pas oublier que cela a avant tout permis de rendre l'automobile plus sûre et aussi plus propre. Les dispositifs de sécurité et de nettoyage des gaz d'échappement sont synonymes d'augmentation du poids. En dépit de cette constatation, les fabricants ont réussi à réduire sensiblement la consommation, ce que nous considérons comme une augmentation authentique de l'efficacité énergétique.

Voyons maintenant de plus près l'évolution énorme en matière de sécurité des véhicules en nous basant sur 1970 comme année de référence. Au cours des 30 années passées, le parc de véhicules a augmenté du facteur 2.9 et les personnes-kilomètres du facteur 2. En d'autres termes: la densité du trafic a augmenté. En dépit de cette augmentation, le nombre des victimes de la route a baissé sensiblement: en 2009, on a déploré 348 victimes contre près de 600 il y a dix ans encore. Des nouvelles comme celles-ci: «pas de victimes de la route en 2010 dans le canton de Glaris» sont également très réjouissantes.

Quelles sont les raisons de ce progrès? Nous savons bien que le succès repose généralement sur plusieurs facteurs. Les constructeurs de routes revendiquent avec fierté une grande partie des progrès réalisés. Mais ils ne sont de loin pas les seuls à pouvoir s'attribuer les lauriers, car il est certain que cette évolution positive doit avant tout être attribuée aux constructeurs d'automobiles. Il suffit de penser aux installations qui équipent de nos jours les véhicules modernes comme les airbags, tendeurs de ceinture ou le compartiment des passagers stable qui atténuent les conséquences d'un accident. Nous appelons cela les installations de sécurité passive. Sans compter tous les petits instruments qui préviennent un accident comme les systèmes d'antiblocage, les systèmes de régulation de la dynamique de conduite, les systèmes de freins de secours, le système d'alarme anticollision, etc.. Nous les définissons comme des dispositifs de sécurité active. Le meilleur développement des infrastructures routières est incontestablement aussi utile en matière de prévention des accidents. A cet égard, il y a certes encore bien des mesures à prendre, mais on s'efforce à éliminer les points les plus susceptibles de provoquer des accidents. Un troisième point non moins important à mes yeux est la formation des conducteurs qui peut assurément apporter une contribution précieuse à ce résultat très positif.

Mais nous sommes tout aussi fiers des prestations fournies en matière de réduction des polluants atmosphériques. Le monoxyde de carbone CO n'est de notre jour absolument plus un thème d'actualité, pas plus que les hydrocarbures imbrûlés HC. Au niveau des oxydes d'azote et des particules fines, nous sommes arrivés au seuil de détection, ce qui signifie qu'avec la norme Euro 5 et la norme Euro 6 qui va entrer en vigueur en 2014, l'air qui sort des pots d'échappement est aussi propre que l'air environnant. L'industrie automobile peut s'enorgueillir de ces exploits et n'a pas besoin de se cacher. Il n'existe guère de branche économique qui remplit les prescriptions légales et les conditions cadre avec autant de bravoure que l'industrie automobile. Dans ces circonstances, nous ne comprenons pas pourquoi l'on ne cesse de prier à la caisse les conductrices et conducteurs d'automobiles.