

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

Berne, le 22 août 2002

Effet climatique de la baisse du prix du Diesel

PD Dr. Urs Baltensperger, Institut Paul Scherrer, Villigen
T.: 056-310 24 08; E-Mail: urs.baltensperger@psi.ch

Dans le trafic lourd, presque tous les camions roulent aujourd'hui déjà au Diesel. La part du trafic utilitaire dans la consommation totale de Diesel en Suisse s'élève à 80.5%. Dans le trafic lourd, la baisse du prix du Diesel conduirait à une augmentation des kilomètres parcourus et à des émissions supplémentaires en conséquence. Une substitution de l'essence par le Diesel ne serait à attendre que pour les voitures de tourisme.

Emissions:

L'effet recherché par la substitution de l'essence par le Diesel dans les voitures de tourisme – des rejets de CO₂ plus faibles – est atténué, compensé ou même inversé par des émissions plus importantes de particules et d'oxydes d'azote et par la production d'ozone:

- *Rejets de CO₂*: Dans le trafic, ce sont avant tout les rejets de CO₂ qui sont significatifs du point de vue du climat. Si l'on prend en compte la densité du carburant et le rendement des moteurs, les voitures Diesel émettent à distance égale 10-15% de CO₂ de moins que les voitures à essence (0.176 kg CO₂ /km pour le Diesel; 0.200 kg CO₂ /km pour l'essence).
- *Particules de suie*: Les voitures Diesel sans filtre à particules émettent, même si elles respectent la norme Euro 4 (en vigueur à partir de 2005), 100 à 1000 fois plus de poussières fines capables de pénétrer dans les poumons que les véhicules à essence. Les particules de suie exercent, comme les gaz à effet de serre, un effet de réchauffement sur le climat. Les particules de suie séjournent peu de temps dans l'atmosphère en comparaison au CO₂, mais selon les calculs les plus récents¹, la suie réchauffe l'air de façon 500'000 fois plus efficace environ qu'une même masse de CO₂.
- *NO_x*: Même dotés d'un filtre à particules, les moteurs Diesel émettent trois fois plus d'oxydes d'azote que les moteurs à essence. Ces oxydes sont des précurseurs de l'ozone, qui est, en importance, le troisième gaz à effet de serre, après le CO₂ et le méthane. Les catalyseurs De-NO_x, permettant de réduire les émissions d'oxydes d'azote, ne sont pas encore mûrs pour le marché.

Immissions:

Dans d'autres pays européens, on mesure en partie des proportions nettement plus élevées de particules de suie dans la poussière fine. Par exemple, la proportion de particules de suie mesurée dans une ville allemande le long d'une rue à grand trafic atteint jusqu'à 32% (en Suisse jusqu'à 18%).

Impôt sur les huiles minérales:

L'impôt sur les huiles minérales s'élève aujourd'hui à 73.12 ct. par litre d'essence sans plomb, 75.87 ct. par litre de Diesel et 71 ct. par kilogramme de gaz naturel. Rapporté aux rejets de CO₂, l'impôt sur les huiles minérales se monte à 31.4 ct./kg CO₂ émis par l'essence, 28.5 ct./kg CO₂ émis par le Diesel et 25.8 ct./kg de CO₂ émis par le gaz naturel. Pour les voitures Diesel, la charge fiscale par kilomètre parcouru est, en raison d'une consommation de carburant plus faible, aujourd'hui déjà de 20% inférieure à celle des véhicules à essence; et pour les voitures à gaz naturel, elle est de 35% inférieure à celle des voitures à essence: 6.2 ct./km pour l'essence, 5 ct./km pour le Diesel et 4 ct./km pour le gaz naturel. Une augmentation des différences fiscales n'est pas justifiée du point de vue de la protection du climat.

¹ Prof. Mark Jacobson, Stanford University, USA