

THEMA

REGARDS

MOBILITÉ ÉRUDITE

Vertes voitures ?

Raymond Klein

Le VCD, club automobile alternatif allemand, vient de présenter son classement des voitures. Et règle ses comptes à la voiture électrique et à la prime à la casse.

Il a été la bête noire des automobilistes : Lucien Lux, ministre des transports et de l'environnement de 2004 à 2009, mal-aimé parce qu'il était tenu pour responsable de l'augmentation - modeste aux yeux des écologistes - de la taxe d'immatriculation. Cela lui a sans doute valu le mauvais résultat électoral de juin dernier et coûté son poste de ministre. Sa chute politique prévisible ne l'a pas empêché de faire un dernier gros cadeau à ses fossoyeurs : la prime à la casse « CAR-e plus », qui a « sauvé » l'Autofestival 2009 en incitant de nombreux ménages à remplacer une voiture usée par une neuve et relativement économe. La mesure a été vivement critiquée par le Mouvement écologique, mais elle n'en a pas moins contribué à faire baisser les émissions de CO₂ du parc automobile luxembourgeois. La principale faiblesse écologique de l'initiative de Lux se situe sur le plan symbolique : dans la mesure où l'on promeut l'acquisition de « voitures vertes », on fait oublier aux ménages que l'option la plus verte est une automobile en moins - surtout dans un pays où les voitures secondaires sont la règle.

Pour créer la confusion dans ce domaine, le parti vert n'a pas été en reste. Ainsi, l'eurodéputé Claude Turmes est un grand partisan de la voiture électrique. Bien entendu, il compte alimenter ces véhicules en électricité propre. Il espère même que le « e-car » facilitera le passage à une autre culture de mobilité, où des voitures,

disponibles en car-sharing ne sont plus qu'un moyen de transport parmi d'autres (woxx 976). Or, il n'est pas seul à miser sur la voiture électrique. Le lobby automobile et celui du nucléaire y voient également une grande chance - pour préserver l'ancienne culture de mobilité et justifier le développement de l'électricité « jaune ».

Le classement VCD

Enfin, il y a le site www.oekotopen.lu, mis en place par le ministère en collaboration notamment avec le Mouvement écologique. Ceux et celles qui se demandent quelle voiture acheter y trouvent une sélection de modèles bénéficiant de la prime CAR-e parce qu'ils émettent peu de CO₂. Là encore, la tentation est d'ignorer la page « conseils », qui appelle à réduire le transport individuel motorisé, et de passer directement aux pages qui présentent les voitures « vertes ».

Actuellement, chez Oekotopen, l'unique critère de sélection semble être les émissions de CO₂, ce qui est très réducteur. Ceux et celles qui souhaitent tenir compte du bruit et des émissions de particules ou d'oxydes d'azote devront se reporter au classement qui fait référence depuis 20 ans : la Umweltliste du Verkehrsclub Deutschland (VCD), sorte de club automobile alternatif allemand.

L'édition 2009 vient d'être présentée à la presse et contient peu de surprises. En tête de classement, comme depuis 2004, des voitures hybrides de chez Toyota et Honda : la Prius de 3e génération et la toute nouvelle Insight. La première est une voiture familiale, la seconde est plus compacte, seulement partiellement hybride, et coûte moins de 20.000 euros. Également

chez Toyota et deuxième au classement général, on trouve la citadine « iQ 1.0 VVT-i », avec quatre sièges seulement, à 12.700 euros. Parmi les « top ten » du VCD, on trouve même trois modèles en-dessous des 10.000 : Nissan Pixo, Suzuki Alto et Smart « fortwo coupé 45 kW », qui consomment tous moins de cinq litres sur 100 kilomètres.

Ces voitures roulent toutes à l'essence, car les diesel pâtissent du malus sur les émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Dans sa brochure, le VCD explique que celles-ci ne seront convenablement réduites qu'avec la norme « Euro6 », obligatoire à partir de ... 2015. Les moteurs à gaz naturel par contre continuent à exceller du côté des monospaces à plus de sept sièges : le VW Touran et l'Opel Zafira sont classés premiers.

Aucune recette miracle

L'édition 2009 étant en quelque sorte un numéro d'anniversaire - la 20e Umweltliste - le VCD dresse une sorte de bilan. Ainsi, les refus de collaborer de certains constructeurs automobiles ne sont plus qu'un lointain souvenir. Les avancées écologiques ne sont pas négligeables : généralisation du catalyseur d'abord, puis, ces dernières années, du filtre à particules pour les diesel. Tout n'a pas été rose pour autant. Afin d'éviter des normes européennes strictes sur la consommation, les constructeurs ont proposé un engagement volontaire. Le VCD estime que l'acceptation de celui-ci a conduit à l'abandon des modèles « trois litres », en tête des Umweltlisten au tournant du millénaire - ceux-ci avaient seulement été développés au cas où l'Union euro-

péenne imposerait des normes. Or, tirant les conclusions de l'incapacité de respecter l'engagement volontaire en 2008, l'Union était sur le point de décider enfin des normes, quand la crise a éclaté. Tout n'est pas noir pour autant : les constructeurs s'étaient préparés à des normes sévères et offrent actuellement de nombreux modèles économes. Par ailleurs, les acheteurs sont de plus en plus sensibles à l'enjeu climatique d'une part, aux envolées des prix des carburants de l'autre.

« Comme tous les ans, le VCD recevra des lettres de protestation parce qu'il n'a pas inclus de voiture électrique dans la Umweltliste », lit-on aussi dans la brochure. L'explication : les constructeurs n'en proposent pas, de moins pas fabriqués en série. A contre-courant de ce que suggèrent les pubs des grands groupes d'électricité, le VCD doute que l'ère de l'électromobilité serait toute proche. Et d'énumérer les problèmes auxquels les modèles tout électriques sont confrontés : technologie des accumulateurs im-

Manif du VCD devant la chancellerie à Berlin. Le tas de bicyclettes hors service illustre la critique de la prime à la casse et la revendication de véritables primes écologiques favorisant le vélo et les transports en commun.



PHOTO : VCD / M. GLOGER

mature, coût d'acquisition élevés, réseau de stations de recharge inexistant et, bien sûr, la question épineuse de l'origine du courant utilisé. « Indiscutablement, le rendement énergétique d'un moteur électrique est plus élevé que celui d'un moteur à explosion. Mais ce moteur ne sera compatible avec la protection du climat que si l'électricité est produite de manière renouvelable. » La méfiance du VCD s'explique : les expérimentations actuelles impliquent des groupes engagés dans le charbon et le nucléaire. S'il ne partage pas l'optimisme de Turmes, le VCD estime comme lui que le développement du e-car implique un autre modèle de mobilité : l'autonomie limitée de ces véhicules s'oppose à une partie des usages typiques des « voitures de famille ».

Concernant la prime à la casse, le club d'outre-Moselle s'y est opposé vivement, en dénonçant les huit milliards d'euros qu'a coûté cette mesure en Allemagne. Précisons tout de même que là-bas, tout remplace-

ment de vieille voiture donnait droit à la prime, alors qu'au Luxembourg, le ministre avait eu la décence de la lier au niveau d'émissions. Le VCD a notamment réclamé des primes pour l'achat de vélos et d'abonnements de transports en commun, afin de favoriser l'utilisation de moyens de transport vraiment écologiques. Ce souci de ne pas parler que des voitures plus ou moins « écologiques » a ses raisons : au sein du VCD, la mise en place de l'Umweltliste avait justement inquiété une partie des militants, qui craignaient un greenwashing du produit « auto ». D'ailleurs, sur les communiqués du club relatifs à l'automobile, en bas de page se trouve un rappel des autres éléments d'une mobilité durable défendus par le VCD. En ce sens : acheter une voiture économe si nécessaire, c'est bien, acheter zéro voiture si possible, c'est mieux.