



SITE PERSONNEL D'INCITATION A LA REFLEXION ET A L'ACTION « Chauderons non merci »

Contrefiche
No 12

Mais qu'est ce qu'on leur trouve, à ces gros 4x4 ?

Pour rappel, un extrait de la Contrefiche No 8 :

La part des émissions de CO2 attribuables aux transports est en Suisse la plus importante, elle est en constante augmentation depuis 1960, elle a atteint en 2017 près de 45% ! (2) Il serait logique d'empoigner le problème là où l'impact sur le climat est le plus fort, et d'avoir le courage de faire fi du prestige inconditionnel dont bénéficient certains types d'automobiles.

En effet, si on considère la vente de voitures neuves en 2017 (3), p33, on constate que seulement 8,8 % des voitures neuves sont en catégorie énergétique A. Les catégories E, F et G représentent la moitié des ventes ! Donc l'acheteur d'automobile Suisse se fout royalement de l'efficacité énergétique de son automobile

Le domaine des transports motorisés représentant le plus gros producteur de CO2 en Suisse, il serait logique d'attendre des acteurs du marché automobile qu'ils soient les premiers à prendre des mesures pour offrir à grande échelle des véhicules produisant peu de CO2. Hors ils font tout le contraire en inondant le marché de véhicules aux propriétés écologiquement « indécentes », les SUV. Et ils se justifient en se retranchant derrière le « goût » de l'acheteur.

Mais qu'est-ce que l'acheteur suisse leur trouve, à ces SUV ?

Les SUV (Suburban Vehicles) sont des limousines disposant de 4 portes et d'un hayon arrière dont le « look » s'inspire des véhicules tout-terrains. Ce qui les caractérise : grandes dimensions extérieures, énormes pneus, habitacle haut-perché, aspect évocateur de puissance. En général les SUV disposent de moteurs puissants et de quatre roues motrices (4x4). Ils sont lourds, peu aérodynamiques et consomment donc beaucoup. Cette forte consommation peut être tempérée par des moteurs hybrides et/ou diesels.

Que ce type de véhicules soit le plus vendu et que les médias ne manquent aucune occasion de les promouvoir, ceci à l'heure où le réchauffement climatique est inéluctable et doit être freiné à tout prix pour limiter l'ampleur de la catastrophe planétaire qui se prépare, me choque profondément.

Ils sont par exemple l'objet d'un article pleine page quasi hebdomadaire dans notre quotidien neuchâtelois ArcInfo. Le dernier article leur étant consacré (dans son édition du 2 février 2019, « Le choix assumé des Suisses ») ne manque pas de souligner les coûts engendrés par la forte consommation de carburant, la traction intégrale (4x4) et les gros pneus, mais il s'agit « d'un choix assumé », rien de plus. Aucun lien entre la forte consommation de carburant et le réchauffement climatique n'est établi ! Par contre peu d'articles consacrés à des véhicules écologiques viennent contrecarrer ce qui n'est en fait que de la publicité pour les SUV. Je vais de ce pas résilier mon abonnement à ArcInfo : trop c'est trop !

Les acheteurs de SUV sont-ils tous des climatosceptiques ? Se disent-ils que cela ne sert à rien de consommer durablement, tant que les américains et les chinois ne s'engagent pas plus pour le climat ? Ou ne font-ils pas le lien entre leur achat et le réchauffement climatique ?

Comment comprendre ce qui motive les acheteurs à se ruiner sur des véhicules que la plupart n'utiliseront jamais pour effectuer des voyages d'aventures sur les pistes du désert, mais pour des trajets se limitant le plus souvent à l'aller retour foyer- centre commercial ?

Le prétendu goût des acheteurs de SUV derrière lequel se retranchent les constructeurs, n'est en fait que le résultat d'études psychologiques et d'un matraquage publicitaire des vendeurs d'illusion : illusion d'être libre de sortir des sentiers battus (ou plutôt des autoroutes) et d'être plus fort que les autres (« un 4x4 pour se rassurer » selon ArcInfo). Un conducteur de SUV se sent merveilleusement en sécurité et ne se pose pas la question de ce qui arrive aux passagers d'une petite voiture en cas de collision... Un véhicule pour les européens colonisés (pacifiquement mais sournoisement) par nos « alliés » américains : « *My SUV correspond to my lifestyle : powerful, free, funny and cool !* »

Enrayons ensemble le réchauffement climatique



Ceci dit, le SUV ne présente objectivement aucun intérêt : il est lourd, encombrant (on parle d'agrandir les places de parking !), cher à l'entretien (combien coûte un jeu de pneus d'hiver ?), gourmand en carburant et surtout, même si ses dimensions extérieures sont supérieures à la moyenne, il n'offre pas plus de capacité qu'une limousine normale à hayon arrière, car le coffrage des roues surdimensionnées occupe une grande partie du volume disponible. Alors, qu'est ce qu'on peut bien lui trouver à ce SUV ?

Aujourd'hui il est possible de construire des voitures à très basse consommation. Il suffirait que les vendeurs créent autour de ces véhicules une image « trendy » et « cool » pour qu'elles se vendent, avec comme bonus une bonne conscience écologique.



Un exemple : est-il vraiment nécessaire qu'une voiture ait des pneus très larges pour avoir l'air « cool » ? Pas forcément, car une marque comme BMW, oh combien prestigieuse, est capable de réfléchir autrement, même en 2018. Témoin en est son véhicule électrique équipé de pneus étroits, pour bien sûr faire baisser la consommation, afin d'augmenter le rayon d'action, une des lacunes majeures du véhicule électrique. (Auquel il faut s'opposer si on veut sortir du nucléaire !)

Où l'on est loin du compte : dans les garages. Pour s'en persuader, il suffit d'un tour dans les halls d'expositions des garages BMW et VW de Neuchâtel et l'observation des fiches énergétiques des véhicules exposés : la voiture la moins gourmande présentée par BMW appartient à la catégorie E et chez Volkswagen, il y a une Passat Diesel en Catégorie A, mais le vendeur a précisé qu'elle était réservée aux acheteurs professionnels exploitant une flotte. Donc ce ne sont pas les garagistes qui vont aider la clientèle à s'orienter vers des modèles écoresponsables.



L'Eolab de Renault n'est pas un véhicule 100 % électrique, comme d'autres concepts précédents. Son moteur thermique (à 3 cylindres et développant 75 ch) est hybridé à un moteur électrique de 50 kW. © Renault

Renault prétend développer un véhicule qui ne consommera que 1 l/100 km, avec un moteur thermique (donc pas électrique) de 75 PS ce qui est largement suffisant pour atteindre 120 km/h. (En effet, pourquoi acheter des véhicules pouvant atteindre 200 km/h et plus sur des routes limitées à 120 km/h. D'ailleurs, pourquoi cette incitation à l'infraction à la loi est-elle acceptée par tous ?)

Pourquoi les constructeurs d'automobiles et leur service de marketing ne prendraient-ils pas leur responsabilité en faisant de la voiture légère, aérodynamique et peu gourmande ce qu'il y a de plus génial sur le marché ?

Et à quand une campagne nationale orchestrée par des ONG comme Greenpeace, WWF, ATE ou Pro Natura, et même par la Confédération, appelant à l'achat de voitures catégorie A et bannissant celui de voitures gourmandes ? Une telle campagne risque d'être impopulaire, il est vrai, mais il faut savoir ce que l'on veut : que l'ont soit politicien ou responsable d'ONG, les actes devraient être conformes aux paroles. Mieux vaut risquer d'être impopulaire que de n'être pas crédible.

Enrayons ensemble le réchauffement climatique

