



PHOTO ARCHIVES « SUD OUEST »

Environnement Faut-il brider nos voitures ?



Au-delà de la réduction de la vitesse à 110 km/h sur autoroute, la Convention citoyenne pour le climat a consacré plusieurs propositions à l'automobile. Demain, le président de la République recevra les 150 auteurs du rapport, « afin d'apporter une première réponse à leurs propositions ».

Le débat sur la voiture propre est relancé. **Pages 2-3**

L'EXPERT Selon Laurent Castaignède, les autoroutes allemandes sans limitation de vitesse imposent leur modèle à l'industrie

Auteur de « Airvore ou la face obscure des transports » (éd. Ecosociété, 2018), l'ingénieur bordelais Laurent Castaignède a fondé le bureau d'études BCO2 Ingénierie, spécialisé dans l'analyse de l'impact environnemental de projets et de produits.

« Sud Ouest Dimanche » Que pensez-vous d'un éventuel abaissement à 110 km/h de la vitesse sur autoroute ?

Laurent Castaignède Je ne pense pas que cela soit suffisamment significatif pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur routier. On ferait mieux de s'intéresser au surdimensionnement du parc de voitures en circulation en Europe. La voiture neuve moyenne, commercialisée en France l'année dernière, avait un moteur de 120 chevaux et affichait une vitesse de pointe de 180 km/h. Ces caractéristiques sont virtuelles puisque jamais utilisées en pratique, sauf à transgresser la loi (ou à tourner sur circuit).

Cet état de fait durera tant qu'une partie des autoroutes allemandes ne sera frappée par aucune limitation de vitesse. Ceci amène une escalade inutile de la puissance et des performances de l'ensemble du parc européen. Or ce surdimensionnement entraîne en permanence de la surconsommation, dont l'évitement représenterait bien plus, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qu'un léger ralentissement des trajets autoroutiers.

Que se passerait-il si l'Allemagne limitait la vitesse ?

On pourrait rapidement s'entendre, au niveau européen, pour brider la puissance et la vitesse des véhicules. À la baisse des cylindrées serait associée une diminution de la masse de leur châssis, dont les cahiers des charges seraient moins sévères. La baisse de la consommation de carburant serait alors assez sensible : plus d'un demi-litre aux 100 km en moyenne.

Mais les constructeurs allemands n'ont aucun intérêt à soutenir cette réforme...

L'Allemagne est un pays dont l'économie est intimement liée à son industrie automobile. Être propriétaire d'une voiture plus grosse et plus puissante que celle de son voi-



Laurent Castaignède : « On pourrait s'entendre, au niveau européen, pour brider la puissance des véhicules ». PH. DR

sin y a encore du sens. Mais la limitation de vitesse, et donc celle de la puissance, ne doit pas être comprise comme la fin du haut de gamme. L'industrie se concentrerait sur le confort du véhicule pour vendre des voitures distinctives.

La Convention citoyenne veut également intégrer le critère du poids du véhicule dans le bonus/malus. Efficace, selon vous ?

La création du bonus/malus sur les émissions de CO2 a eu une incidence sur la masse des véhicules vendus. On a déjà tiré une partie de cette cartouche. Ce nouveau pas n'est pas suffisant. Un bonus/malus sur la masse n'enlèverait pas de la route les véhicules exagérément lourds. Quelqu'un qui dispose des ressources suffisantes, et qui veut s'en offrir un, le fera malgré tout. Or une décision individuelle de ce type a des effets collectifs. Les autres automobilistes ont tendance à acheter, eux aussi, plus lourd pour ne pas augmenter leur propre risque en cas de collision. Le vélo s'en trouve aussi dissuadé. Il faudrait donc réglementer, interdire l'accès en ville à partir d'1,5 tonne de masse à vide par exemple. Et donner des avantages urbains aux voitures légères, comme c'est le cas au Japon.

Qu'en est-il des usages professionnels de ces véhicules, type gros SUV ou pick-up ?

Il y a bien sûr des gens qui ont besoin d'avoir des véhicules lourds, encombrants et puissants pour un usage professionnel et qui les utilisent aussi pour leur usage personnel. Il n'est pas question de le leur interdire. Mais on pourrait réduire les amalgames en posant le principe d'un bridage de tous les véhicules utilitaires et professionnels à 90 km/h, comme c'est le cas pour les camions.