

Objectif du secteur en matière de mobilité électrique

«10/20»: un véhicule neuf sur dix électrifié en 2020

Berne, 15 février 2018

Sous le titre «10/20», auto-suisse se fixe un objectif ambitieux pour l'électrification du trafic individuel motorisé. En 2020, une voiture de tourisme neuve sur dix immatriculées en Suisse ou dans la principauté du Liechtenstein doit être une voiture électrique ou hybride plug-in. La part des véhicules électriques s'élevant à juste 2,7 % en 2017, l'objectif est en effet très ambitieux. Or, seule la réalisation de ce but ainsi qu'un accroissement chez les autres propulsions alternatives telles que les voitures à gaz ou hybrides permettra de s'approcher de la valeur limite moyenne de 95 grammes de CO₂ par kilomètre entrant en vigueur en 2020. L'objectif «10/20» ne pourra toutefois être atteint sans la mise en place de conditions cadres favorables à l'électromobilité, dont par exemple un développement important et rapide de l'infrastructure publiquement accessible de stations de recharge et de stations-service pour carburants de substitution.

A l'occasion d'une conférence de presse à Berne, auto-suisse a présenté les détails et les conditions de base de «10/20». Selon les calculs du bureau de conseil EBP, les véhicules partiellement ou entièrement électrifiés doivent atteindre une part de marché d'environ dix pour cent en 2020 pour permettre au marché de véhicules neufs de réaliser une valeur moyenne de CO₂ de 95 g/km, valeur que la Suisse a reprise de l'UE sans pour autant se faire associer à la flotte européenne et qu'elle compte atteindre toute seule. L'objectif est d'autant plus exigeant qu'en raison de différents facteurs tels qu'un pouvoir d'achat plus important et une topographie montagneuse, le secteur automobile suisse présente un niveau de CO₂ plus élevé que celui de la majorité des membres de l'UE.

Le Président d'auto-suisse, François Launaz, explique: «Nous sommes prêts à relever le défi général de 95 grammes de CO₂ par kilomètre à partir de 2020 approuvé par le peuple suisse sous forme de la stratégie énergétique 2050. C'est pourquoi nous voulons et nous devons augmenter considérablement la part des voitures de tourisme à propulsion alternative. Outre les véhicules à gaz et avec pile à combustible, celles-ci comprennent également les voitures électriques et hybrides.» Le but d'élever la part de marché des véhicules électrifiés avec possibilité de recharge à dix pour cent est en effet très ambitieux, poursuit Launaz. «S'élevant à juste 2,7 % en 2017, la part de marché doit être quadruplée, et ce en moins de trois ans.»

Selon auto-suisse, la réalisation de «10/20» dépend de différents facteurs et conditions:

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène, électrique et hybride (plug-in).
2. Soutien important de la part de la Confédération, des cantons et des communes: aménagement de l'infrastructure de recharge en électricité et en carburants de substitution ainsi qu'incitations fiscales.
3. Investissements privés dans l'infrastructure de recharge par les fournisseurs d'énergie, les exploitants du réseau électrique, des pionniers, les employeurs ou les propriétaires d'immeubles.
4. Maintien des modalités d'introduction prévues pour l'objectif de 95 g (introduction échelonnée dite «phasing-in», super-crédits).

L'offre de modèles à propulsion alternative ne présentera plus un obstacle. De nombreux constructeurs ont d'ores et déjà présenté leurs projets de lancement de tels modèles, et le choix dans ce domaine sera multiplié jusqu'en 2020. En revanche, il existe encore un grand potentiel d'amélioration pour ce qui est de l'infrastructure et de l'imposition, dit Andreas Burgener. «Quelques cantons n'accordent aucun bonus pour les voitures électriques au niveau de la taxe sur les véhicules à moteur. D'autres les soumettent même à des impôts absurdement élevés ou viennent de supprimer les subventions.»

Une prime à l'achat telle qu'elle est accordée dans certains pays européens ne constitue cependant pas un moyen approprié aux yeux d'auto-suisse. Les expériences faites aux Pays-Bas, par exemple, où la part des véhicules électrifiés a de nouveau chuté après la réduction des subventions, montrent bien que l'effet de telles mesures n'est que temporaire. François Launaz commente ce point dans les termes suivants: «Si les conditions cadres sont bonnes, les voitures électriques et les hybrides plug-in sont des véhicules hautement intéressants sans aucune prime à l'achat. Nous visons un accroissement des propulsions alternatives qui soit durable. C'est pourquoi auto-suisse ne demande pas de soutien direct, mais uniquement de bonnes conditions cadres pour les véhicules en question.»

Informations supplémentaires:

François Launaz, Président

T 079 408 72 77

f.launaz@auto-schweiz.ch

Weitere Auskünfte auf Deutsch:

Andreas Burgener, Direktor

T 079 474 21 04

a.burgener@auto-schweiz.ch