

## Report de l'objectif de 95 g à 2022 – réfutation des arguments d'auto-suisse

Depuis avril, les représentants d'auto-suisse demandent une suspension des paiements des sanctions relatives au non-respect de l'objectif pour le parc de véhicules neufs. La raison invoquée est la crise du coronavirus et son impact sur l'industrie et le commerce automobile. Mais à y regarder de plus près, les arguments des importateurs automobiles ne sont pas recevables.

Les importateurs n'ont jamais atteint la valeur-cible de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en vigueur jusqu'en 2019. Depuis 2016, les émissions moyennes ont augmenté chaque année – sans que les paiements des sanctions aient atteint un niveau susceptible d'avoir une influence quelconque. Alors qu'il a été possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du bâtiment à l'aide d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> et des réglementations cantonales, l'objectif pour les véhicules neufs n'a déployé que peu d'effet jusqu'ici. Résultat : il n'a jusqu'ici pas été possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports à un niveau inférieur à celui de 1990. Jusqu'à présent, la politique climatique a offert un traitement de faveur au domaine des transports, le plus grand émetteur indigène de gaz à effet de serre – avec un retard d'autant plus conséquent à combler désormais.

Pour baisser les émissions de CO<sub>2</sub> des transports, ce qui irait d'ailleurs dans le sens de l'accord de Paris, il faudrait redoubler d'efforts. Ce défi serait encore plus difficile à atteindre avec un nouveau report de l'objectif des 95 g<sup>1</sup>. Un tel report serait de fait un coup de poignard dans les dos des autres branches, lesquelles devraient d'autant plus réduire leurs émissions pour que la Suisse puisse honorer ses obligations internationales en matière de protection du climat.

En février 2018, les importateurs ont annoncé dans la presse viser une hausse de 10 % de la part de marché des véhicules rechargeables (100 % électriques et hybrides rechargeables). Cet objectif a été presque atteint durant le premier semestre de l'année avec 9,8 % d'augmentation. Mais comme les ventes d'autos à émissions de CO<sub>2</sub> dépassant largement la valeur-cible se sont poursuivies, il y a tout de même eu des sanctions à la fin de l'année, ce qui aurait aussi été le cas sans la pandémie.

La Confédération aide déjà la branche à satisfaire à ses obligations en matière de protection du climat : avec la campagne « co2auplancher », la Confédération fait la promotion des voitures que les importateurs devraient vendre pour éviter les sanctions, alors que dans le même temps, ces derniers continuent d'investir beaucoup d'argent dans la publicité des voitures aux émissions de CO<sub>2</sub> bien supérieures à la valeur-cible.

---

<sup>1</sup> [https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2020/07/auto-schweiz\\_PW\\_2020\\_6.xlsx](https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2020/07/auto-schweiz_PW_2020_6.xlsx)

**Affirmation 1 : durant la crise, les acheteurs préfèrent se tourner vers des voitures à combustion bon marché que vers de coûteuses autos électriques <sup>2</sup>**

Christoph Schreyer, directeur de la section Efficacité énergétique des transports à l'OFEN, réplique en ces termes dans le Tagesanzeiger : les observations tirées de crises économiques précédentes ont montré qu'« en période d'incertitude, les consommateurs se tournent davantage vers des véhicules meilleur marché à faible consommation »<sup>3</sup>. Le rapport des voitures neuves <sup>4</sup> de l'Office fédéral de l'énergie établit aussi que ce sont les modèles au prix plus élevé que la moyenne qui sont responsables en première ligne du non-respect actuel de la valeur-cible du parc des véhicules neufs. Plus on monte dans les catégories de prix, plus les émissions de CO<sub>2</sub> sont élevées. La majorité des voitures coûteuses vendues ne sont pas des voitures électriques mais des véhicules à combustion à émissions de CO<sub>2</sub> particulièrement importantes :

Catégorie de prix	Pourcentage des ventes	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>	Valeur gCO <sub>2</sub> /km	Consom. m. L-EE*	Prix CHF
Jusqu'à CHF 9'999	0,70%	1 081	1 123	119,4	5,46	9 517
CHF 10'000 – 19'999	11,50%	1 214	1 134	118	5,23	16 548
CHF 20'000 – 29'999	21,60%	1 402	1 307	120,6	5,37	25 489
CHF 30'000 – 39'999	22,80%	1 660	1 742	131,4	5,84	35 269
CHF 40'000 – 49'999	19,10%	1 846	1 949	135,5	6,13	45 016
CHF 50'000 – 59'999	8,90%	1 920	2 029	147,3	6,63	55 612
CHF 60'000 – 69'999	5,00%	2 061	2 202	159,7	7,14	64 273
CHF 70'000 – 79'999	2,40%	2 013	2 595	171,3	7,77	75 425
CHF 80'000 – 89'999	3,60%	2 284	2 883	159,9	7,35	84 631
CHF 90'000 – 99'999	0,70%	2 417	2 907	187,1	8,46	94 018
Plus de CHF 100'000	3,70%	2 252	3 690	219,3	9,82	150 712
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 686</b>	<b>1 796</b>	<b>136,7</b>	<b>6,12</b>	<b>43 384</b>

\* L-EE = litre équivalent essence

Valeurs moyennes par catégorie de prix pour un nombre limité de véhicules, 2019

<sup>2</sup> François Launaz, le 4 mai, dans le Blick: [https://www.blick.ch/auto/news\\_n\\_trends/auto-schweiz-praesident-francois-launaz-zum-lockdown-ausstieg-dieser-april-hat-meine-befuerchtungen-uebertroffen-id15871093.html](https://www.blick.ch/auto/news_n_trends/auto-schweiz-praesident-francois-launaz-zum-lockdown-ausstieg-dieser-april-hat-meine-befuerchtungen-uebertroffen-id15871093.html)

<sup>3</sup> Christoph Schreyer, le 17 avril, dans le Tagesanzeiger : <https://www.tagesanzeiger.ch/wegen-corona-kommen-die-klima-ziele-fuer-autos-ins-wanken-427964034337>

<sup>4</sup> Office fédéral de l'énergie (2020) Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2019 (en allemand avec résumé en français) : <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHRocHM6Ly9wdWJkYi5jZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcHVibGljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMjk=.html> (page 33, répartition par catégorie de prix).

De plus, quelques-uns des modèles électriques appréciés actuellement en Suisse sont nettement meilleur marché que le véhicule neuf moyen suisse (43'384 francs).

Hyundai Kona	32'990.--
VW e-Golf	35'200.--
Renault Zoe	35'900.--

En Suisse, il y a en tout 23 modèles de voitures électriques d'un prix inférieur à 45'000 francs. La voiture électrique la moins chère sur le marché suisse est disponible à partir de 22'000 francs déjà.

Un recul des ventes, en particulier des modèles du haut de la gamme des prix, entraîne donc en premier lieu un recul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des modèles à combustion, ce qui permet aux importateurs d'atteindre plus facilement leur objectif.

**Affirmation 2 : il pourrait y avoir des problèmes de livraison pour les voitures électriques en raison de l'arrêt de la production dû au coronavirus.**

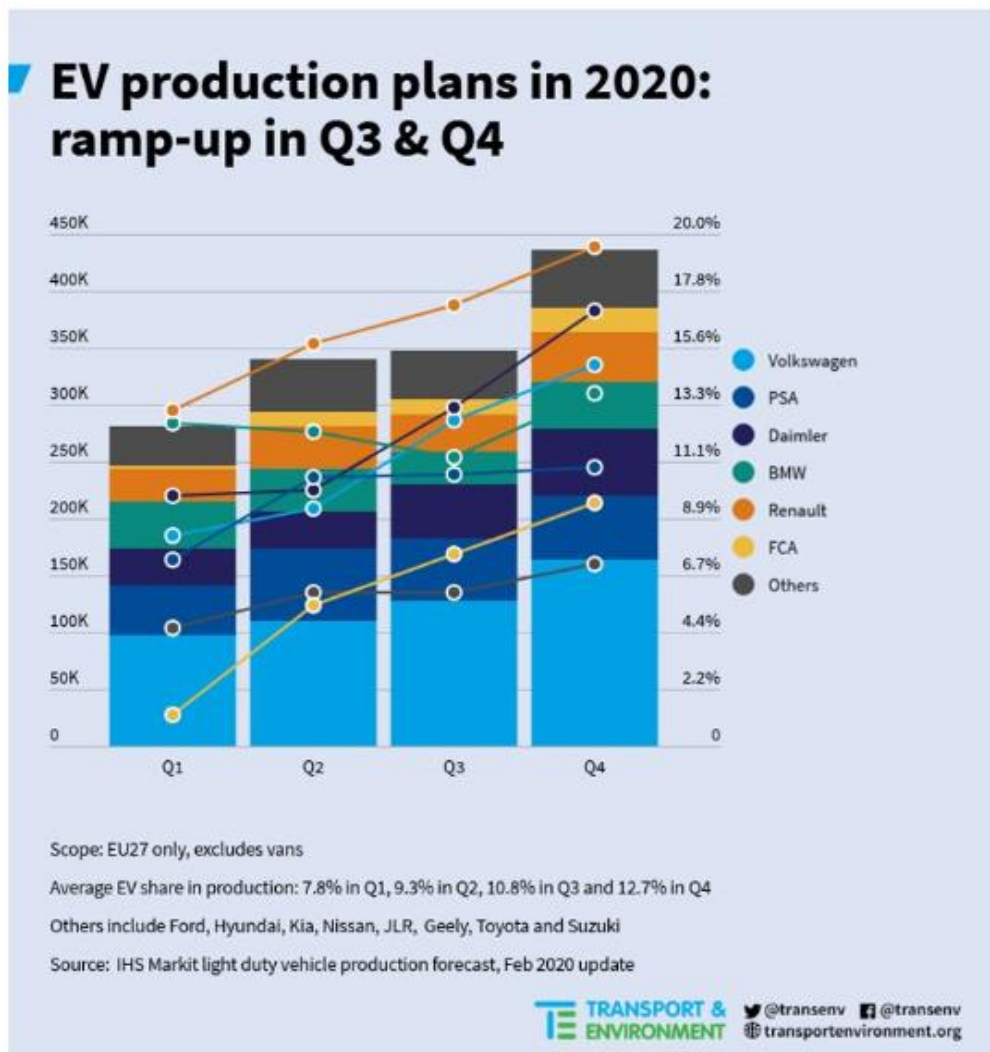
Tous les systèmes de propulsion sont touchés de la même manière par les arrêts de production. S'il est vrai que la Chine, important producteur de batteries de voitures électriques, a très rapidement été mise à l'arrêt, la production y a repris en mars déjà, alors même que les premières fabriques fermaient en Europe.

Dans l'ensemble, l'industrie automobile a nettement augmenté ses capacités de production de voitures électriques en prévision de la valeur-cible de 95 g. D'après Transport & Environnement, de mi-2017 à mi-2018, les investissements étaient encore de 3,2 milliards d'euros, mais ils ont grimpé à 60 milliards d'euros en 2019. L'Europe a ainsi dépassé la Chine en matière d'investissement dans la production de voitures et de batteries électriques. En 2019, les investissements chinois dans la mobilité électrique étaient de 17 milliards d'euros. La capacité de production de voitures électriques en Europe va quadrupler d'ici 2021. La disponibilité de voitures électriques devrait donc être assurée même si les ventes de voitures remontent au niveau d'avant la crise du coronavirus. Une grande partie des nouvelles capacités de production prévues pour cette année devrait en outre démarrer au cours du deuxième semestre de cette année<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Transport & Environment (2020) Can electric cars beat the COVID crunch:  
[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_05\\_Can\\_electric\\_cars\\_beat\\_the\\_COVID\\_crunch.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_05_Can_electric_cars_beat_the_COVID_crunch.pdf)

**Capacités de production de voitures électriques prévues en Europe pour 2020 :**



Transport & Environment (2020): Can electric cars beat the COVID crunch, p. 25.

**Affirmation 3 : les vendeurs de voitures doivent faire face à un fort recul du chiffre d'affaires à cause du coronavirus – devoir en plus payer des sanctions serait une charge excessive <sup>6</sup>**

Jusqu'à présent, les paiements de sanctions dues au non-respect de la valeur-cible du CO<sub>2</sub> sont restés dérisoires par rapport aux chiffres d'affaires des importateurs de véhicules – alors même que la valeur-cible de 130 g CO<sub>2</sub>/km a été loin d'être atteinte ces dernières années.

En 2019, la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules était de 138,1 g. Les sanctions payées se sont élevées à 78 millions de francs. La vente de 314'000 voitures à un prix moyen de 43'384

<sup>6</sup> Marcel Guerry dans le Schweizer Illustrierten (30.04.2020) : [https://www.agvs-upsa.ch/system/files/agvs/News/2020/20200430\\_Frey\\_Frey/marcel\\_guerry\\_si\\_20200430.pdf](https://www.agvs-upsa.ch/system/files/agvs/News/2020/20200430_Frey_Frey/marcel_guerry_si_20200430.pdf)

francs représente un chiffre d'affaires total de plus de 13,6 milliards de francs.<sup>7</sup> Les paiements des sanctions se montent en moyenne à 0,57 % du prix d'achat, ce qui correspond à env. 250 francs par voiture vendue.

Avec l'introduction cette année de la valeur-cible de 95 g, il faudra compter avec une augmentation du montant des sanctions, mais le prix de la sanction par véhicule devrait rester marginal. La branche avait plusieurs années devant elle pour se préparer au changement ; et de fait, cette année de nombreux nouveaux modèles électriques et hybrides sont arrivés sur le marché.

Comme le montant des sanctions dépend aussi du nombre de véhicules vendus, la charge financière se réduit à une proportion identique à celle des chiffres de vente. Pour réduire encore les sanctions à payer, les importateurs devraient s'efforcer de diminuer les émissions des véhicules vendus.

La situation économique après l'arrêt de la production est aussi un mauvais argument pour un report, car le Conseil fédéral a décidé d'aides économiques massives : accès facilité au chômage partiel et généreux crédits coronavirus. La branche des importateurs automobiles profite de ces mesures au même titre que les autres branches qui doivent affronter de grands défis en ce moment. Du point de vue de la sécurité et de l'égalité du droit, rien ne justifie un soutien supplémentaire à une branche donnée, soutien (à fonds perdus) qu'aucune autre branche ne pourrait réclamer de cette manière.

#### **Affirmation 4 : il n'y a pas assez de véhicules électriques pour le marché suisse en raison des primes à l'achat de véhicules électriques en Allemagne, en France et dans d'autres pays <sup>8</sup>**

Pour que ce soit le cas, la vente de voitures électriques dans ces pays devrait augmenter drastiquement. Certes, la part de marché des autos électriques est restée constante voire a augmenté durant le confinement, mais comme le nombre total de voitures vendues a nettement baissé, il y a aussi eu moins de ventes de voitures électriques au niveau européen. Pour avoir un impact négatif sur la disponibilité de voitures électriques pour la Suisse, il faudrait que la part de marché et le volume des ventes de voitures électriques dans l'UE soient nettement supérieurs au niveau du début de l'année pour dépasser les nouvelles capacités de production. Ainsi, ce n'est qu'en mars seulement que Hyundai a par exemple démarré la production du très apprécié modèle électrique Kona dans une fabrique tchèque – pour couvrir la hausse de la demande européenne et raccourcir les délais de livraison<sup>9</sup>.

En raison de ses prix élevés et de son fort pouvoir d'achat, la Suisse reste généralement un marché attrayant pour la vente de voitures électriques.

---

<sup>7</sup> <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHRocHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcHVibGJlYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMzE=.html>

<sup>8</sup> <https://www.presseportal.ch/de/pm/100009535/100850098>

<sup>9</sup> <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/neue-modelle/hyundai-beginnt-mit-der-fertigung-des-kona-elektro-in-tschechien-326.html>