

04.07.2024 - 10:04 Uhr

L'économie automobile en pleine mutation: les devoirs de la politique suisse

Berne (ots) -

Lors de sa conférence de presse annuelle d'aujourd'hui, auto-suisse a formulé ses attentes à l'égard de la politique en vue de réussir la transition vers des véhicules à propulsion neutre en CO₂. Si les valeurs cibles de CO₂ s'appliquant aux voitures de tourisme et de livraison neuves ont été atteintes pour la première fois l'année dernière, cela ne doit pas faire oublier les défis actuels liés à la poursuite de la diffusion de la mobilité électrique, ont souligné les responsables de l'association des importateurs suisses d'automobiles. Pour atteindre les futurs objectifs en matière d'émissions sans sanctions, il est désormais impératif de créer des conditions cadres plus favorables à l'économie. Du point de vue d'auto-suisse, cela implique de renoncer à d'autres réglementations de type " finition suisse " génératrices de coûts, comme le Conseil fédéral en envisage à nouveau avec la future ordonnance sur le CO₂, d'assouplir les valeurs cibles intermédiaires de CO₂, de faire preuve d'ouverture technologique dans la législation, et de garantir la sécurité d'approvisionnement, des prix de l'électricité plus avantageux et plus transparents et un réseau de recharge dense. En outre, il faut suspendre pendant cinq ans l'impôt de quatre pour cent sur l'importation de véhicules électriques qui vient d'être introduite, afin d'accélérer le passage de la population suisse à des technologies de propulsion neutres en CO₂.

En étendant l'impôt automobile de quatre pour cent à l'importation de véhicules électriques, le Conseil fédéral a indirectement fait grimper les prix d'achat, a dit le directeur adjoint et porte-parole d'auto-suisse, **Christoph Wolnik**, en introduisant le sujet: "Le gouvernement a ainsi marqué un autogoal, pour rester dans le jargon du championnat de foot. Nous constatons en effet un recul significatif de la demande de voitures électriques depuis le début de l'année." La part de marché des voitures de tourisme entièrement électriques n'a été que de 17,6 % au premier semestre 2024, alors que sur l'ensemble de l'année 2023, plus d'une voiture neuve sur cinq était déjà électrique (20,9 %). "Nous avons maintenant besoin d'une forte offensive pour combler notre retard au cours du second semestre et, au mieux, le transformer en une avance", a poursuivi Christoph Wolnik.

En tant que président d'auto-suisse, **Peter Grünenfelder** a ensuite tenu à souligner l'importance économique des importateurs d'automobiles pour l'ensemble de l'économie: "L'année dernière, les véhicules et pièces de rechange représentaient près de dix pour cent de la valeur de toutes les importations suisses. Cette énorme force économique de notre secteur ne doit pas être mise en danger à la légère par des surréglementations et des entraves supplémentaires à la transition vers des véhicules zéro émission." La Suisse en tant que pays de pendulaires se doit en outre de rester en mouvement et de mettre à disposition les infrastructures nécessaires, a ajouté Peter Grünenfelder. "3,5 millions de personnes, soit 80 % des actifs, font la navette. Les Suisses parcourent chaque jour des dizaines de kilomètres, dont près des trois quarts en voiture." C'est pourquoi auto-suisse s'engage pour que la Suisse reste mobile, et lutte pour un oui clair lors de la votation sur la sécurisation des routes nationales le 24 novembre.

Stratégie actualisée comme base du travail de l'association

Peter Grünenfelder a en outre souligné l'importance de la stratégie actualisée d'auto-suisse, qui a été adoptée à l'unanimité lors de l'assemblée générale du 30 mai 2024: "Nous nous engageons pour la mobilité individuelle et commerciale, en portant attention au transport commercial de marchandises et de personnes tout comme au transport individuel motorisé." Pour atteindre les objectifs en matière d'émissions, il faut recourir à toutes les technologies utiles, poursuit Peter Grünenfelder: "Si une pénétration totale du marché semble possible pour les voitures de tourisme électriques à batterie, ce n'est pas forcément le cas avec la même technologie neutre en CO₂ pour les autocars longue distance ou les poids lourds. Le mot d'ordre du moment est donc l'ouverture technologique."

Dans tous les cas, la situation actuelle du marché présente un défi, a analysé **Donato Bochicchio**, Managing Director de PCDO et LOGEP chez Emil Frey AG et vice-président d'auto-suisse: "Ce qui nous inquiète, c'est que les volumes de vente pour les propulsions zéro émission - nous entendons par cela les véhicules à prise, c'est-à-dire les autos électriques et les hybrides rechargeables - ne progressent plus de manière continue." En tant que responsable des importations et de la distribution de plusieurs marques chez Emil Frey AG, Donato Bochicchio dit

considérer cette évolution comme problématique, tant pour les voitures que pour les camionnettes. "Cette année et l'année prochaine, l'industrie automobile aura le plus grand mal à poursuivre sa trajectoire de réduction des émissions de son parc de véhicules si la part des véhicules électriques ne peut plus être augmentée. Cela coûtera cher à tous les consommateurs, car les prix des véhicules vont inévitablement monter et cela pourrait se répercuter indirectement sur tous les biens de consommation et d'investissement."

Thomas Rücker, directeur d'auto-suisse, a ensuite souligné les succès obtenus jusqu'ici dans la réduction des émissions de CO2 des véhicules neufs. Après tout, le secteur automobile a respecté les objectifs fixés pour 2023, les voitures de tourisme restant même largement en-dessous des valeurs cibles: "Nous sommes satisfaits de ces résultats, mais nous voyons toujours les plus grands défis pour l'avenir; la route vers une mobilité électrique plus répandue est encore longue, notamment pour le transport commercial." Baissant à partir de 2025, les valeurs cibles de CO2 ne pourront pas être atteintes de sitôt, surtout au vu des durcissements de type "finition suisse" que le Conseil fédéral a prévus dans l'ordonnance correspondante, a dit Thomas Rücker. "En outre, il faut suspendre pendant cinq ans l'impôt automobile récemment introduite pour les véhicules électriques, pour rendre le passage à l'électromobilité aussi simple que possible pour les consommateurs."

Les représentants de l'association ont ensuite résumé les revendications d'auto-suisse à l'égard de la politique:

- Renoncement systématique aux réglementations de type "finition suisse" qui font grimper les coûts

Il faut respecter l'orientation vers les prescriptions de l'UE pour les mises en oeuvre détaillées, telle que fixée dans la loi sur le CO2.

- Flexibilisation de la trajectoire de réduction du CO2

Si les objectifs intermédiaires en matière de CO2 ne sont pas adaptés aux conditions du marché de manière flexible, la mobilité individuelle et commerciale deviendra inévitablement plus chère.

- Suspension de 5 ans de l'impôt automobile sur l'importation de véhicules électriques

Il convient d'accélérer la transition vers des technologies de propulsion neutres en CO2 à l'aide de prix d'achat plus bas.

- Incitations pour l'infrastructure de recharge privée

Allégements fiscaux pour les investissements des propriétaires dans les stations de recharge.

- Sécurité d'approvisionnement avec prix de l'électricité plus avantageux

Cela comprend une transparence des prix et la possibilité de comparer facilement les recharges publiques.

- Ouverture technologique

Il faut une ouverture technologique réaliste dans la réglementation en vue d'exploiter le potentiel des différents types de propulsion.

La conférence de presse annuelle d'auto-suisse s'est tenue aujourd'hui à l'Empa à Dübendorf.

Contact:

Christoph Wolnik
Stv. Direktor, Mediensprecher
T 079 882 99 13
christoph.wolnik@auto.swiss