

02.07.2021 – 09:34 Uhr

## L'électrification des propulsions entraîne une réduction significative du CO2

*Berne (ots) -*

La moyenne des émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein a baissé de 10,5 % en 2020 par rapport à l'année précédente et a atteint 123,6 grammes par kilomètre. Du point de vue d'auto-suisse, ces chiffres de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) témoignent du succès des efforts de l'industrie automobile pour réduire les émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs. La forte baisse s'explique également par le dépassement de l'objectif "10/20" d'auto-suisse, selon lequel une voiture de tourisme neuve sur dix devait être rechargeable sur le réseau électrique en 2020. Pour finir, la part de marché des voitures électriques et hybrides plug-in a même été de 14,4 %. En vue de faire avancer davantage cette croissance, la politique doit créer les conditions cadres correspondantes, surtout après l'échec de la nouvelle loi sur le CO2 dans les urnes.

Au début 2020, la valeur cible s'appliquant aux voitures de tourisme neuves a été abaissée de 130 à 95 grammes de CO2 par kilomètre, comme dans l'Union européenne. D'une année à l'autre, la valeur cible a donc été réduite d'environ 27 %. Il était clair dès le début qu'elle serait inatteignable la première année, tant pour l'UE que pour la Suisse, qui calcule ses valeurs de flotte de façon isolée. Néanmoins, la réduction considérable des émissions de flotte de 10,5 % en l'espace d'un an présente une grande réussite, la crise du coronavirus ayant apporté des effets positifs aussi bien que négatifs. A la suite de l'apparition de la pandémie au premier trimestre, la disponibilité des voitures à propulsion électrique semblait dans un premier temps compromise. Heureusement, la situation s'est partiellement détendue dans le courant de l'année et la demande de modèles correspondants a sensiblement augmenté.

Parallèlement à la baisse des objectifs pour les voitures de tourisme neuves (VT), la Suisse et le Liechtenstein ont pour la première fois introduit une valeur cible de CO2, soit de 147 grammes, pour les véhicules utilitaires légers (VU légers) en 2020. Pour les VU légers aussi, la moyenne des émissions de CO2 a baissé de 2,8 % comparé à 2019 pour atteindre 176,4 grammes. La conversion du parc de camionnettes et de voitures de livraison des moteurs thermiques aux propulsions (partiellement) électriques est plus difficile, car les exigences techniques à l'égard des véhicules sont souvent plus élevées que dans le cas des voitures de tourisme. Cela concerne notamment les facteurs tels que l'autonomie, les temps de charge, le poids utile, et les coûts d'achat. Toutefois, à l'instar des voitures particulières, l'offre de modèles et de systèmes d'entraînement connaît également une énorme croissance dans cette catégorie. L'échec dans l'atteinte des valeurs cibles 2020 engendre des sanctions de 148,2 millions de francs au total (VT: 132,5 millions, VU légers: 15,7 millions). Pour les années à venir, auto-suisse s'attend à des paiements plus faibles en faveur du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), vu que les émissions de CO2 continueront à diminuer grâce à l'électrification accrue.

### Davantage de soutien politique nécessaire au niveau des conditions cadres

Christoph Wolnik, porte-parole d'auto-suisse, se montre très satisfait du recul significatif des émissions de CO2, en particulier en ce qui concerne les voitures de tourisme: "Nos membres proposent d'innombrables modèles équipés d'un système d'entraînement hybride, électrique, à gaz ou à piles à combustible. Chez les voitures particulières, la part de ces propulsions a déjà atteint 39 % au premier semestre 2021, et 18,2 % des voitures neuves peuvent être rechargées sur le réseau électrique. L'offre de modèles augmente très rapidement." Toutefois, poursuit Wolnik, ces véhicules ont besoin d'un soutien accru par la politique, notamment en ce qui concerne l'infrastructure de recharge et de ravitaillement: "Les clients qui ne peuvent pas charger leur véhicule à domicile ou au travail n'achètent en règle générale pas de voiture électrique. A notre avis, la recharge dans le domaine privé doit être soutenue plus fortement. Et il ne faut pas non plus oublier les voitures qui sont garées dans les rues, ou les stations à hydrogène. Il est maintenant du devoir du gouvernement fédéral d'accroître les efforts bien au-delà du maigre soutien qui avait été prévu dans la loi rejetée sur le CO2. C'est seulement dans cette condition que nous arriverons à imposer l'électromobilité dans l'ensemble du marché."

Contact:

Christoph Wolnik, porte-parole  
T 079 882 99 13  
christoph.wolnik@auto.swiss