

Les garagistes doivent vendre plus de voitures à motorisation alternative, même moins rentables

LE TEMPS DE L'ÉLECTRIQUE

« YVES GENIER

Automobile » Les Suisses n'ont jamais acheté autant de grosses voitures polluantes que l'an dernier. Selon les statistiques d'Auto-Suisse, l'association des importateurs, les émissions moyennes de CO₂ par voiture neuve vendue ont progressé l'an dernier à 137,8 grammes par kilomètre au lieu de 134,1 grammes l'année précédente: «Les SUV se vendent bien», résume Olivier Evain, directeur marketing du groupe André-Chevalley à Genève, pour justifier cette propension, alors que la Suisse s'est engagée au contraire à réduire ses émissions de gaz à effet de serre en ratifiant l'accord de Paris en 2015.

Cela va changer. Après les gros modèles avalant de grandes quantités d'essence, les garagistes vont devoir écouler un nombre croissant de modèles nettement plus économes même s'ils ne sont pas moins gros qu'actuellement. «Ne citez pas mon nom, mais je me suis vu assigner un objectif de vente de 30% de modèles hybrides ou électriques cette année par mon importateur», témoigne un concessionnaire prospère de l'Arc lémanique. Ses propos sont confirmés, avec des proportions variables, par plusieurs confrères romands.

Quotas relevés

Annoncée depuis plusieurs années mais invisible jusqu'à l'an dernier, l'ère des voitures à moindres émissions de gaz à effet de serre est finalement arrivée. Ainsi, notre garagiste de l'Arc lémanique poursuit: «Je me suis vu imposer un quota de

30% de modèles hybrides rechargeables («plug-in hybrides») à vendre cette année.» L'an dernier, cette catégorie de voitures ne représentait encore que 6,5% du marché suisse. Jean-Pierre Launaz, président d'Auto-Suisse, affiche néanmoins des objectifs publics généraux nettement en retrait: «Les importateurs de marque ont fixé début 2018 leur propre objectif d'atteindre 10% des nouvelles immatriculations avec des véhicules rechargeables, c'est-à-dire des plug-in hybrides et des voitures 100% électriques».

Certains garagistes ont beau vanter une «fibre écologique», la raison principale de cette conversion est matérielle. Dès le 1^{er} janvier de cette année, les importateurs de voitures neuves doivent appliquer une règle drastique, à savoir que les émissions moyennes de CO₂ de leurs modèles vendus en cours d'année ne dépassent pas 95 grammes par kilomètre. Un seuil nettement inférieur à celui de 130 grammes applicable jusqu'au 31 décembre dernier.

De plus, ils sont soumis à des pénalités nettement plus élevées dès cette année pour tout dépassement. Celles-ci sont calculées, selon l'Office fédéral de l'énergie, en tenant compte du nombre de véhicules vendus, de leur poids à vide, de leurs émissions de CO₂. S'il en résulte des émissions moyennes excédant la limite de 95 grammes, les pénalités peuvent avoisiner, ou excéder mille francs par véhicule, selon des exemples présen-

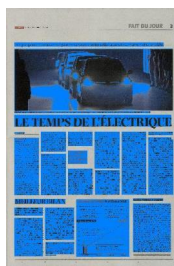
tés par la Confédération.

Le jeu de la concurrence

Les importateurs sont-ils prêts à assumer ces montants, qui réduiront nécessairement leurs marges? Il leur sera difficile de relever les prix de vente, afin d'éviter que leurs clients ne choisissent des voitures vendues par des concurrents moins chers. Aussi vont-ils s'efforcer de réduire l'empreinte moyenne. «Plus ils pourront vendre des voitures peu ou pas polluantes, plus ils se réserveront la possibilité de continuer à vendre des gros modèles», explique un garagiste romand.

Parce que les modèles à essence, les garagistes y tiennent. Non pas par manque de conscience écologique. Mais tout simplement parce que «la marge obtenue de la vente d'un véhicule à essence est plus élevée que celle d'un véhicule électrique», admet Vincenzo Cattano, directeur commercial du Groupe Leuba à Bussigny. «Cette différence érode la rentabilité d'un réseau concessionnaire de deux points de pourcentage, alors qu'elle est déjà très faible», abonde Bernard Thuner, président d'Auto-britt à Genève. Un garagiste évoque même une baisse de marge jusqu'à 50%. A cela s'ajoute, comme le relève Vincenzo Cattano, «une baisse attendue du chiffre d'affaires de l'atelier mécanique» étant donné que les voitures électriques, qui comptent moins de pièces soumises à usure, nécessitent moins d'interventions.

Le client encore méfiant



Il en faudra donc, du courage, aux garagistes pour encourager la vente des nouveaux modèles. D'autant plus que leurs clients ne semblent pas se précipiter sur des modèles relativement chers et aux technologies qui suscitent encore beaucoup de méfiance, ne serait-ce que concernant l'autonomie des véhicules. «Il n'est pas facile de les vendre», reconnaît Olivier Evain. Vincenzo Cattano

avance, pour sa part, la nécessité d'éduquer le consommateur».

Et ce n'est que le début. Même Jean-Pierre Launaz, président d'Auto-Suisse, qui défend les gros modèles en affirmant qu'il ne faut pas «mélanger grosse voiture et pollution», admet qu'une voiture sur quatre vendue en 2025 sera à propulsion électrique. Une proportion qui devra monter à 50% en 2030

lorsque le seuil d'émissions maximales sera abaissé à 65 grammes le kilomètre. »

Les modèles à essence, les garagistes y tiennent

MEILLEUR BILAN

Le bilan écologique des véhicules à moteur électrique est effectivement meilleur que celui des moteurs thermiques.

La voiture électrique est clairement plus écologique que la voiture à essence. Les experts de l'EMPA (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche) en sont convaincus. Hormis quelques situations extrêmes, «la voiture électrique, sur la durée totale de son cycle de vie, est moins dommageable à l'environnement que la voiture à motorisation thermique», affirme Marcel Gauch, spécialiste de la question.

La différence se joue évidemment sur les émissions de gaz à effet de serre pendant que la voiture roule. Celles-ci sont nettement plus basses pour une voiture mue à l'électricité vendue en Suisse, y compris la part résultant de centrales à charbon ou à gaz étrangères, qu'une voiture à essence, même si la base de calcul est la consommation catalogue et non pas celle observée dans la réalité (voir graphique).

Le coût environnemental le plus important de la voiture électrique provient de la batterie. La charge environnementale (calculée en équivalent-émissions de CO₂) est celle résultant de la construction de la carrosserie et du moteur. «Mais l'extraction, le raffinage, le transport et la distribution du pétrole commettent des dégâts envi-

ronnementaux bien supérieurs, sans compter les impacts géopolitiques», nuance Marcel Gauch.

Le second coût est celui résultant du mode de production d'électricité. Mais il ne faut rouler qu'à l'aide de courant issu du charbon ou du gaz pour que le bilan soit, au final, moins favorable que celui d'une voiture à essence. » YG

RARES PRIMES A L'ACHAT

Avec des émissions de CO₂ de 134 g/km pour les nouvelles voitures durant les neuf premiers mois de 2019, le canton de Thurgovie a affiché le taux le plus bas de tous les cantons. Ce n'est pas un hasard: depuis le 1^{er} janvier 2019, les Thurgoviens qui achètent un véhicule électrique reçoivent une prime de 4000 francs. Etant donné le succès du programme d'incitation, dont les chiffres exacts seront publiés en février, le canton a diminué la prime à 3500 francs dès cette année. Le canton du Tessin a également instauré une aide financière, de 2000 francs par nouveau véhicule, mais à la condition que l'importateur octroie un rabais correspondant. Des primes ou des rabais existent également pour les véhicules électriques achetés par des entreprises à Bâle-Ville et en ville de Saint-Gall, qui soutient aussi les particuliers). Autre incitation: la Fondation suisse pour le climat soutient les PME qui achètent des véhicules électriques. Le canton du Valais a annoncé en novembre qu'il encouragerait, dès 2021, les futurs e-automobilistes par une prime de 3000 francs à l'achat. Les rabais fiscaux ne s'étaient pas, selon le canton, révélés concluants. Le rabais de l'impôt sur les véhicules à moteur pour les voitures «propres» est jusqu'ici l'instrument le plus utilisé en Suisse. **ARIANE GIGON**



La Liberté
1700 Fribourg
026/ 426 44 11
www.laliberte.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 36'848
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 3
Fläche: 111'241 mm²



Auftrag: 1091371
Themen-Nr.: 520.003
Referenz: 75960551
Ausschnitt Seite: 3/3



Dès le 1^{er} janvier de cette année, les importateurs de voitures neuves doivent appliquer une nouvelle règle qui réduit drastiquement les émissions moyennes de CO₂ de leurs modèles. Keystone

VOITURE ÉLECTRIQUE PLUS ÉCOLOGIQUE

Comparaison de l'émission de CO₂ d'une voiture sur sa durée de vie

POUR UNE GOLF À ESSENCE	POUR UNE GOLF ÉLECTRIQUE
~34 tonnes Emissions selon consommation constatée sur le terrain	~18 tonnes Emissions selon le coût le plus défavorable
~25 tonnes Emissions selon consommation (catalogue)	~14 tonnes Emissions selon le coût estimé par l'EMPA

LIB/NRI | Source: EMPA

