



Conférence de presse d'auto-suisse du 22 juin 2009, Berne

Exposé d'Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse

Les paroles prononcées font foi

Mesdames, Messieurs,

En dehors des résultats de notre étude la plus récente que Messieurs Bieri et Longchamp viennent de vous présenter, les chiffres de vente et notamment les changements au niveau des segments permettent de conclure qu'un changement de priorités est bel et bien en train de se produire chez les acheteuses et acheteurs de voitures en raison de leur sensibilité accrue à l'environnement. L'année passée, la majorité des voitures neuves vendues, les deux tiers exactement, faisaient partie des catégories d'efficacité énergétique A, B et C. Je vais revenir un peu plus tard sur les valeurs de consommation exactes et les émissions de CO₂ qui les accompagnent.

Comme vous pouvez le voir, les citoyennes et citoyens suisses font de plus en plus attention à une faible consommation de carburant et à des émissions de CO₂ les moins élevées possible. Cela peut aussi être formulé en ces termes: faire étalage de son statut social et de son prestige devient moins important pour eux et la raison l'emporte désormais sur ces considérations. L'enthousiasme pour la voiture et la mobilité individuelle reste certes intact, ce qui ressort également de l'étude du gfs.bern, mais le désir d'une «automobilité» judicieuse va croissant et la tendance aux modèles qui répondent en grande partie à ce besoin est maintenant manifeste. On s'en est aperçu même aux Etats-Unis où la misère financière et les surcapacités de production, mais aussi un comportement d'achat totalement nouveau pour ce pays ont provoqué la plus grande crise de tous les temps dans l'industrie automobile. Mais cette crise a également ses bons côtés car, compte tenu des ressources de pétrole limitées et du débat global sur le CO₂, l'industrie automobile est elle aussi contrainte de changer de mentalité.

Mais nous pouvons également constater que les Asiatiques et les Européens ont réussi à changer de cap au bon moment et cela sans doute en raison du rapport sur le climat IPCC et des nouvelles limitations des émissions de CO₂ qui ont ensuite été définies pour l'Europe. Cela a également des répercussions pour la Suisse : en cinq années seulement, soit de 2003 à 2008, la consommation de carburant moyenne, définie en fonction de l'étiquetteEnergie, est passée pour les modèles A de 6 litres à 5,12 litres/100 km et pour les modèles B de 6,78 litres à 6,16 litres. La plupart des modèles de ces segments sont d'origine européenne ou asiatique. Il en va de même pour les émissions de CO₂: au lieu de 157 g/km, les modèles A émettent à l'heure actuelle encore en moyenne 130 g/km, ce qui signifie qu'ils ont déjà atteint les valeurs cibles que l'UE a fixées pour la fin 2015. La situation est un peu moins bonne pour les modèles B, mais là aussi l'évolution va dans le bon sens: les émissions de CO₂ ont baissé en cinq ans de 167 à 153 g/km. Cela s'explique entre autres par le fait que la technique de moteurs moderne est actuellement en mesure de tirer nettement plus de puissance d'un moteur plus petit et nettement plus économe.



En ce qui concerne le marché des voitures neuves dans son ensemble, je suis en mesure de vous dire ceci: en une année seulement, c'est-à-dire de 2007 à 2008, la consommation moyenne de carburant a baissé de près de quatre pour cent, à savoir de 7,43 à 7,14 litres/100 km. Ce recul a même incité le DETEC à employer dans son communiqué de presse correspondant l'adjectif «net». Mais il s'est empressé de le relativiser en constatant que les autorités souhaitent attendre encore quelques années avant de parler d'un changement de tendance véritable au niveau des préférences des citoyennes et citoyens suisses. L'étude du gfs.bern ainsi que les chiffres de vente dans les deux meilleures catégories d'efficacité énergétique permettent toutefois de tirer cette conclusion.

Il y a des années déjà qu'auto-suisse s'est fixé pour objectif d'encourager la vente des véhicules à grande efficacité énergétique et à faibles émissions polluantes. Cela fonctionne, comme le prouvent les chiffres que je viens de citer. Il s'agit maintenant d'accélérer encore cette tendance positive. En dehors des efforts publicitaires individuels et spécifiques aux marques qui sont déployés par les membres d'auto-suisse, dont le style a complètement changé et qui comportent des contenus et offres efficaces, nous misons sur les mesures suivantes:

ROULER INTELLIGENT

Depuis cinq ans déjà, auto-suisse exploite la plate-forme d'information et de dialogue ROULER INTELLIGENT, qui est accompagnée et soutenue par de nombreuses mesures de communication comme la campagne de presse «se rendre du point B au point A dans les meilleures catégories d'efficacité énergétique», la carte factuelle «la Suisse, un pays automobile» ainsi que par une série de brochures d'information pour les conductrices et conducteurs d'automobiles. Un des principaux buts de cleverunterwegs.ch consiste à encourager de manière ciblée la vente de véhicules à grande efficacité énergétique et à promouvoir l'étiquetteEnergie. Cela se fait entre autres au moyen d'un test environnemental des voitures, c'est-à-dire d'un calcul du CO₂ sur le site internet qui permet de déterminer les valeurs de CO₂ de sa propre voiture et de se faire montrer des alternatives plus efficaces.

Prime à la casse

auto-suisse est certain que la prime à la casse pour les véhicules plus anciens, respectivement leur remplacement par des voitures plus économes et plus propres, permettrait d'obtenir une amélioration écologique rapide et aussi économique, compte tenu de la faible conjoncture actuelle. C'est pourquoi nous proposons d'affecter les recettes de l'impôt ordinaire sur les véhicules, soit un montant annuel d'environ 300 millions de francs, à une prime à la casse limitée à une ou deux années.

EtiquetteEnergie

Never change a winning system: auto-suisse soutient inconditionnellement l'étiquetteEnergie en vigueur et déploie depuis son introduction de gros efforts pour mieux encore la faire connaître au grand public. Nous comptons bien le faire également à l'avenir. Les cantons sont eux aussi enfin prêts à se baser sur l'étiquetteEnergie pour «l'écologisation» des impôts sur les véhicules à moteur.

Nous ne comprenons donc pas pourquoi on veut maintenant remplacer cette étiquette par une étiquetteEnvironnement qui fait miroiter un progrès qui n'en est point et qui ne fait que semer la confusion dans les esprits des automobilistes au lieu de les aider. Les



chiffres le montrent clairement: les citoyennes et citoyens suisses achètent un nombre croissant de voitures à faible consommation et grande efficacité énergétique, même sans l'étiquette Environnement.