

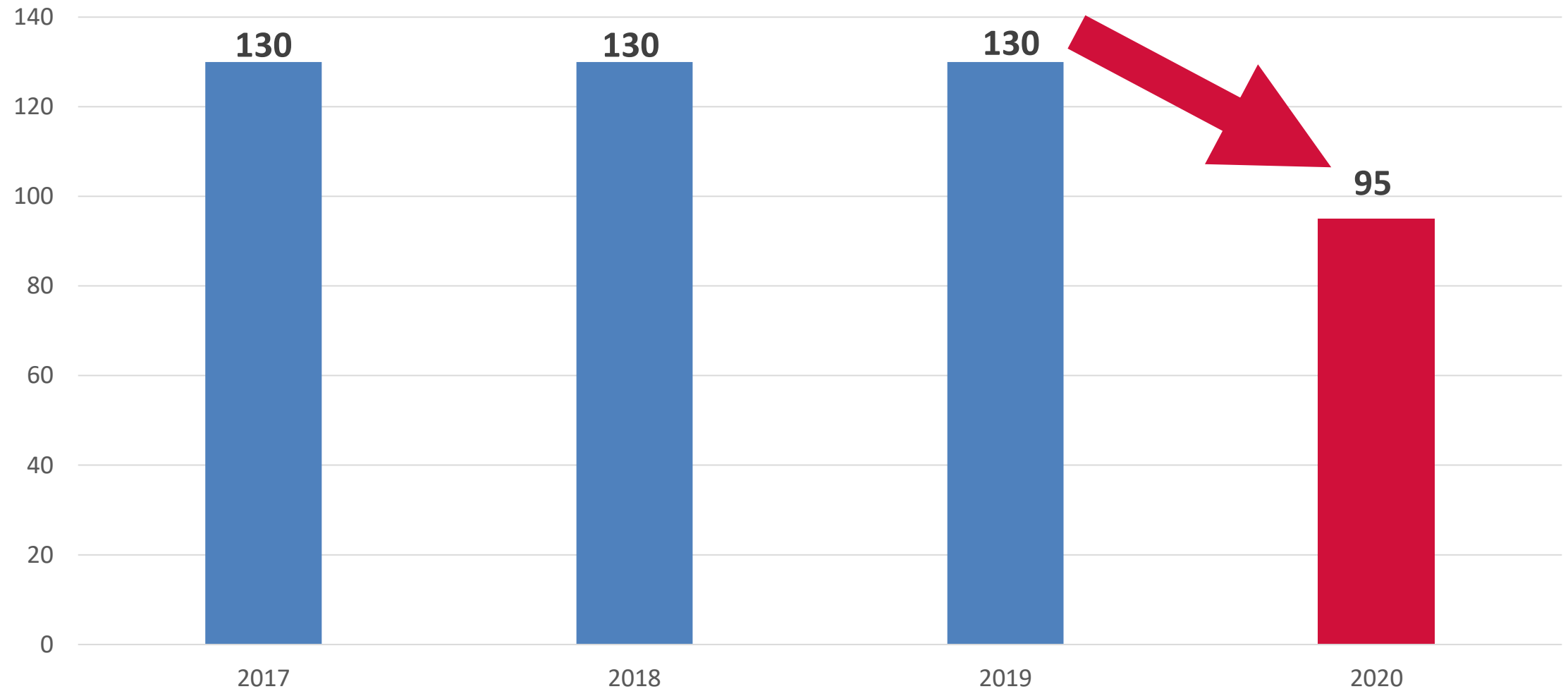
Conférence de presse

Objectif en matière de mobilité électrique pour 2020

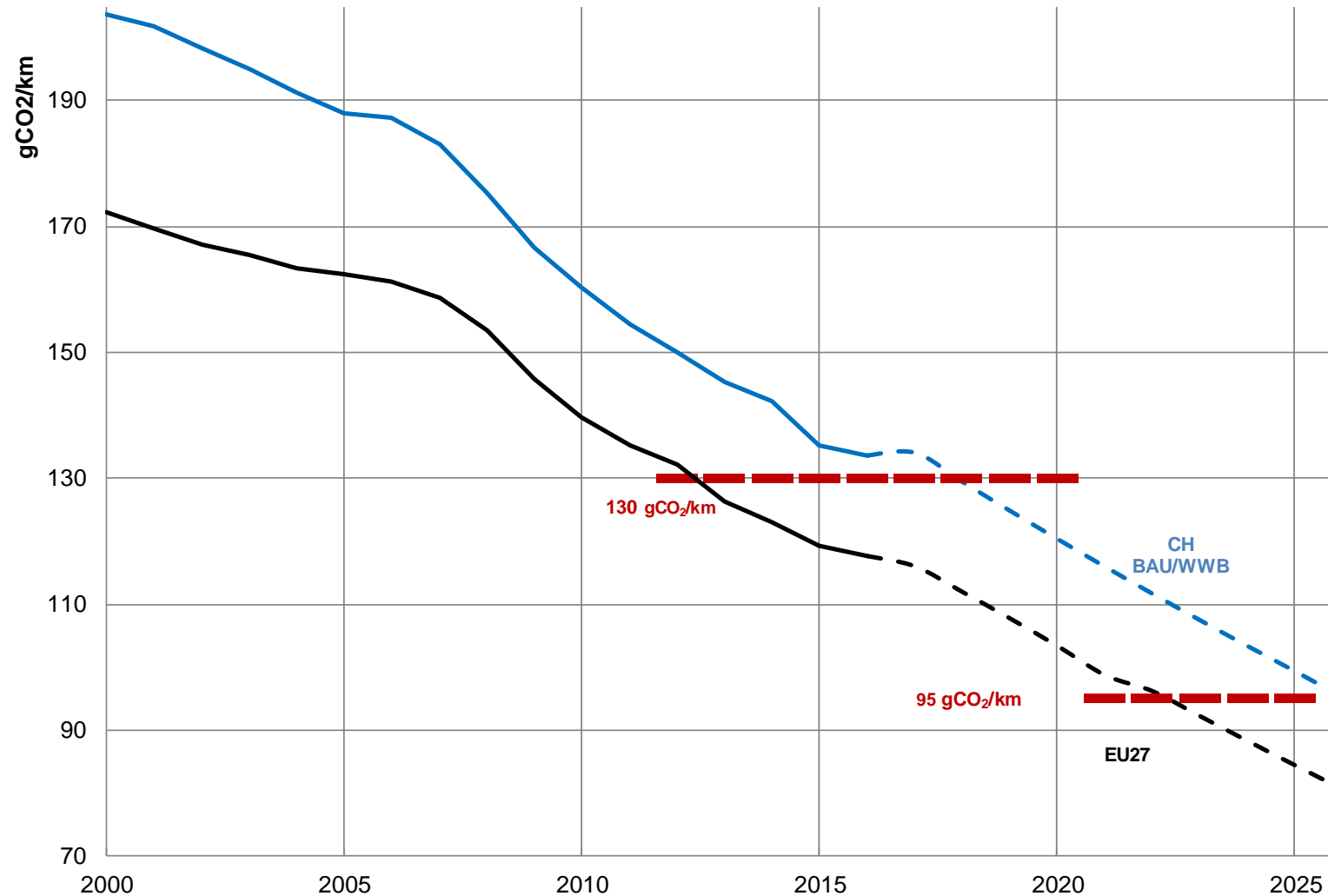
Clé de Berne, Berne
Jeudi 15 février 2018

Stratégie énergétique 2050 et objectif de CO₂

Valeur cible de CO₂ pour les voitures de tourisme en g/km

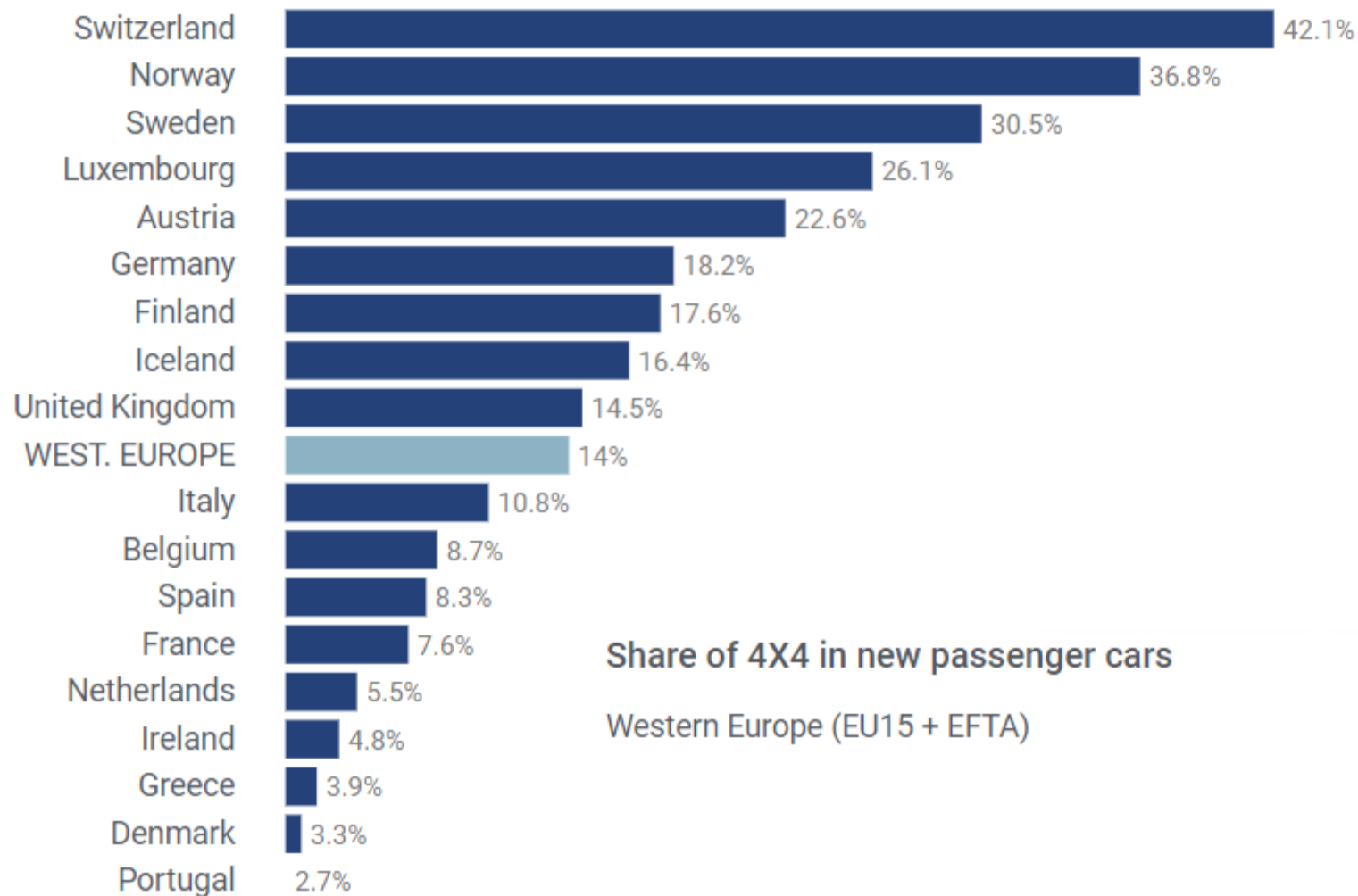


La Suisse doit atteindre l'objectif toute seule



Grafique: EBP

La Suisse est championne européenne des 4x4 ...

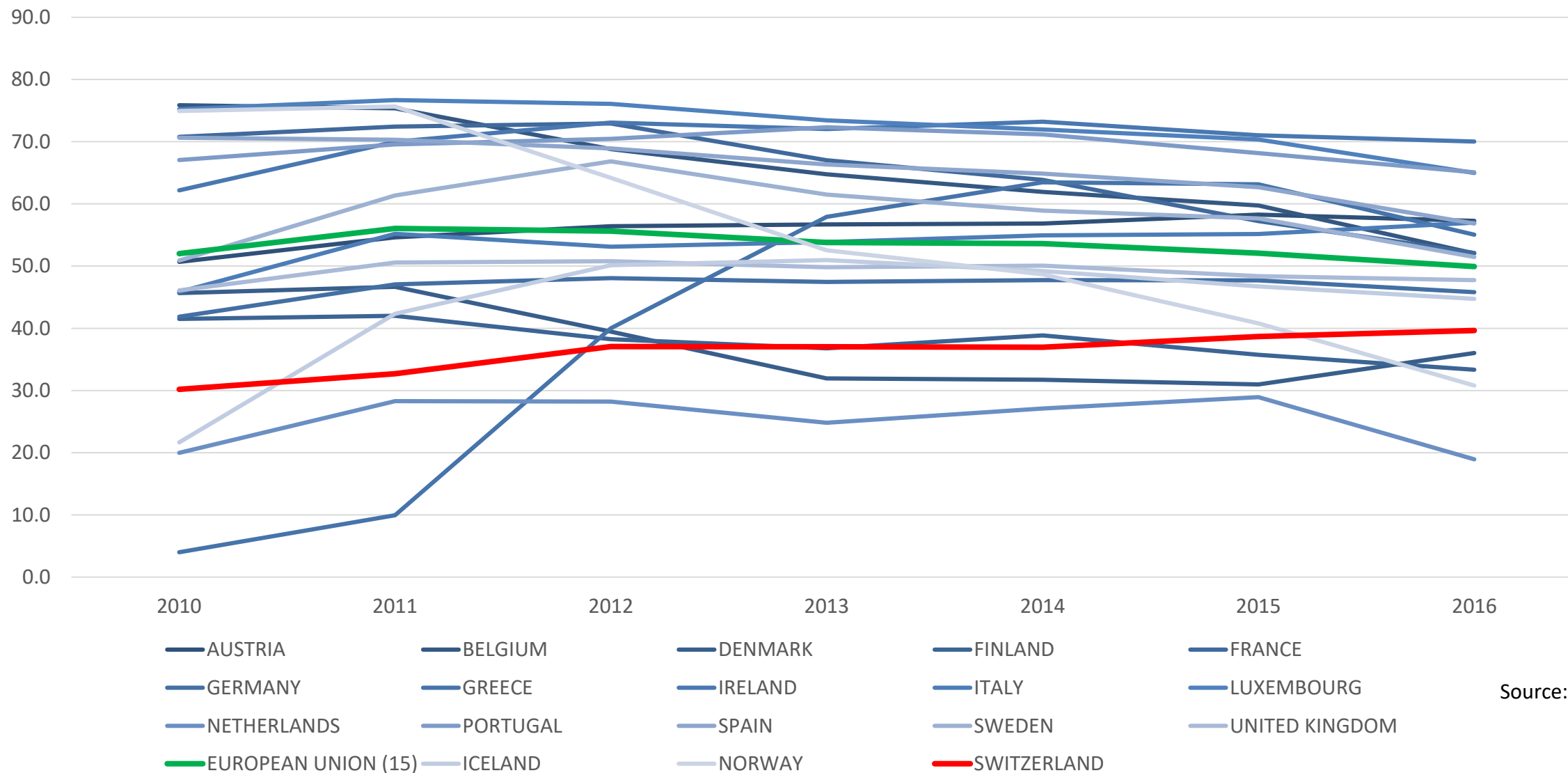


Share of 4X4 in new passenger cars

Western Europe (EU15 + EFTA)

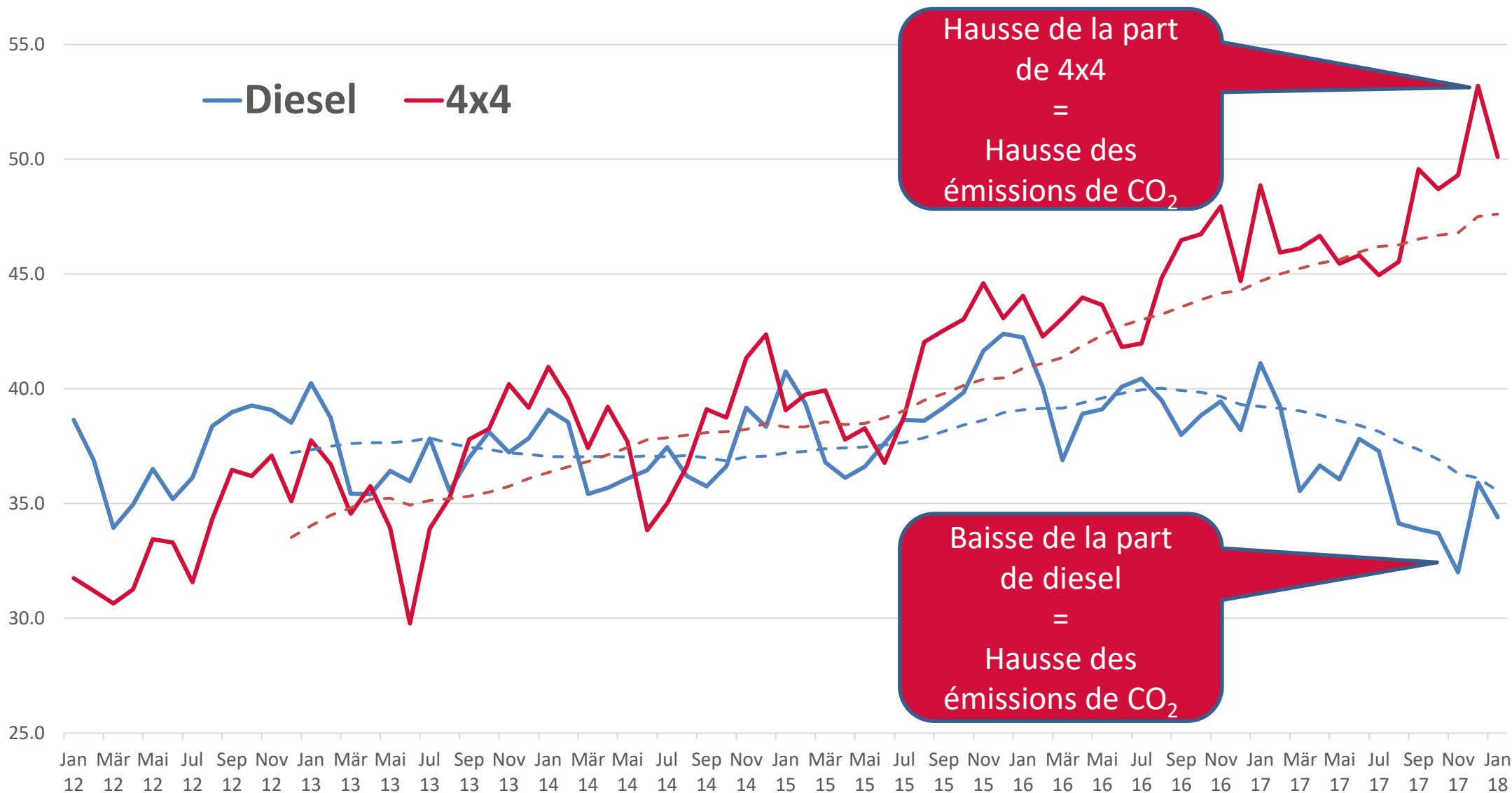
... mais figure dans le dernier tiers pour le diesel

Part de marché des voitures diesel en pourcentage

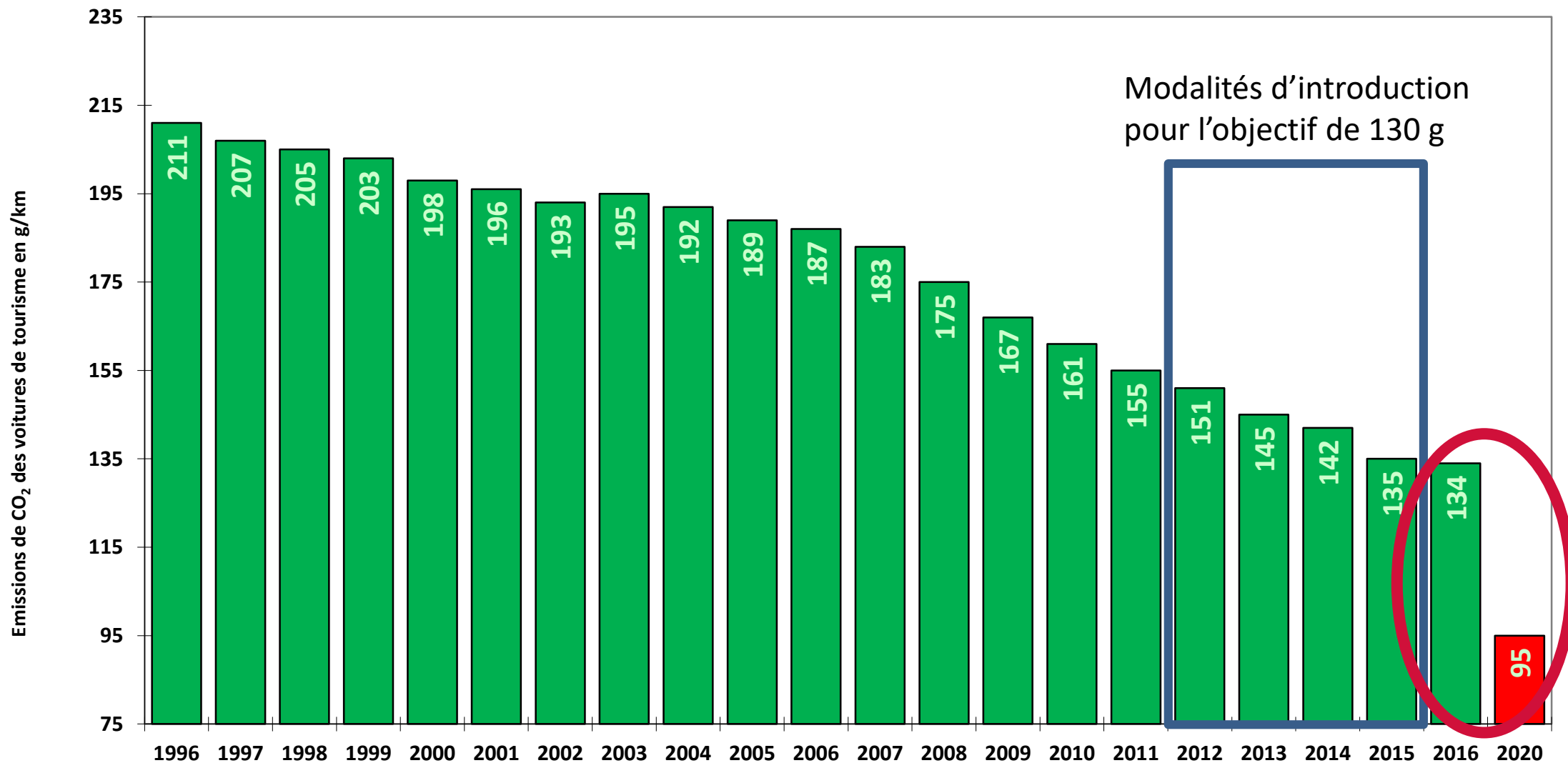


Source: ACEA

L' évolution du marché entrave la baisse du CO₂



Baisse du CO₂ de plus d'un tiers chez les VT depuis 1996



Modalités d'introduction pour les objectifs de CO₂

Suisse 130 g

	Phasing-in	Super-crédits
2012	65%	1.00
2013	75%	3.50
2014	80%	2.50
2015	100%	1.50
2016	100%	1.00

Suisse 95 g

	Phasing-in	Super-crédits
2020	85%	2.00
2021	90%	1.67
2022	95%	1.33
2023	100%	1.00

Modalités d'introduction pour l'objectif de 95 g

Suisse

	Phasing-in	Super-crédits
2020	85%	2.00
2021	90%	1.67
2022	95%	1.33
2023	100%	1.00

UE

	Phasing-in	Super-crédits
2020	95%	2.00
2021	100%	1.67
2022	100%	1.33
2023	100%	1.00

Les modalités d'introduction faisaient partie de la votation sur la stratégie énergétique 2050 du 21 mai 2017.

Loi sur le CO₂, Art. 10a, al. 2:

«Lors du passage à de nouveaux objectifs, [le Conseil fédéral] peut prévoir des dispositions particulières facilitant la réalisation des objectifs pendant une période limitée.»

Conclusion intermédiaire

- L'objectif de CO₂ pour les voitures de tourisme sera nettement plus sévère à partir de 2020 (95 g/km).
- Les importateurs veulent absolument réaliser l'objectif. L'argent ne doit pas être investi dans des sanctions, mais dans la promotion des propulsions alternatives.
- Les mesures d'optimisation des moteurs à combustion ainsi que l'utilisation de carburants de substitution et synthétiques restent des technologies de transition importantes. Les modèles à gaz et les premiers modèles avec pile à combustion contribuent également à la réalisation de l'objectif.
- Les modalités d'introduction présentent une condition de base pour atteindre la valeur cible. Il faut aussi un nouvel élan chez les voitures électriques et les hybrides plug-in.

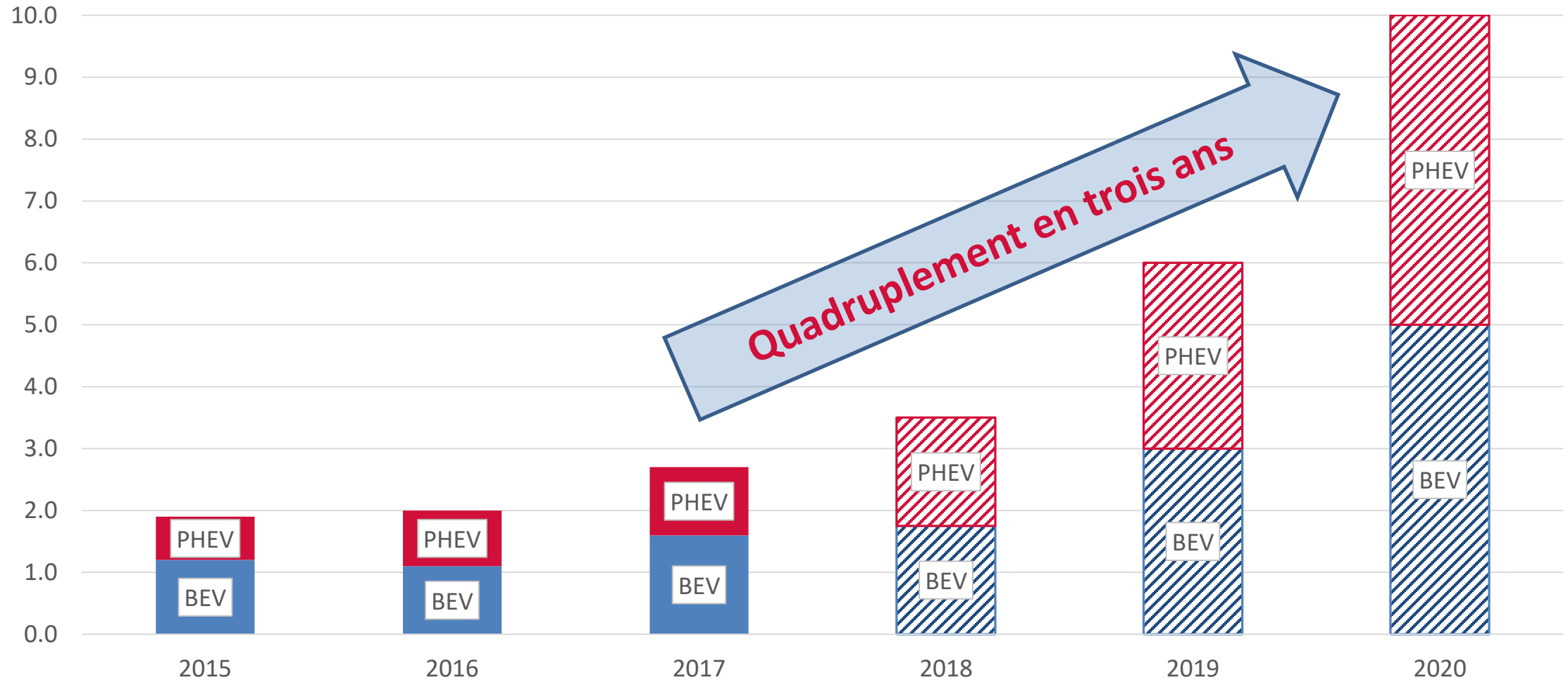
10/20

Objectif d'auto-suisse:

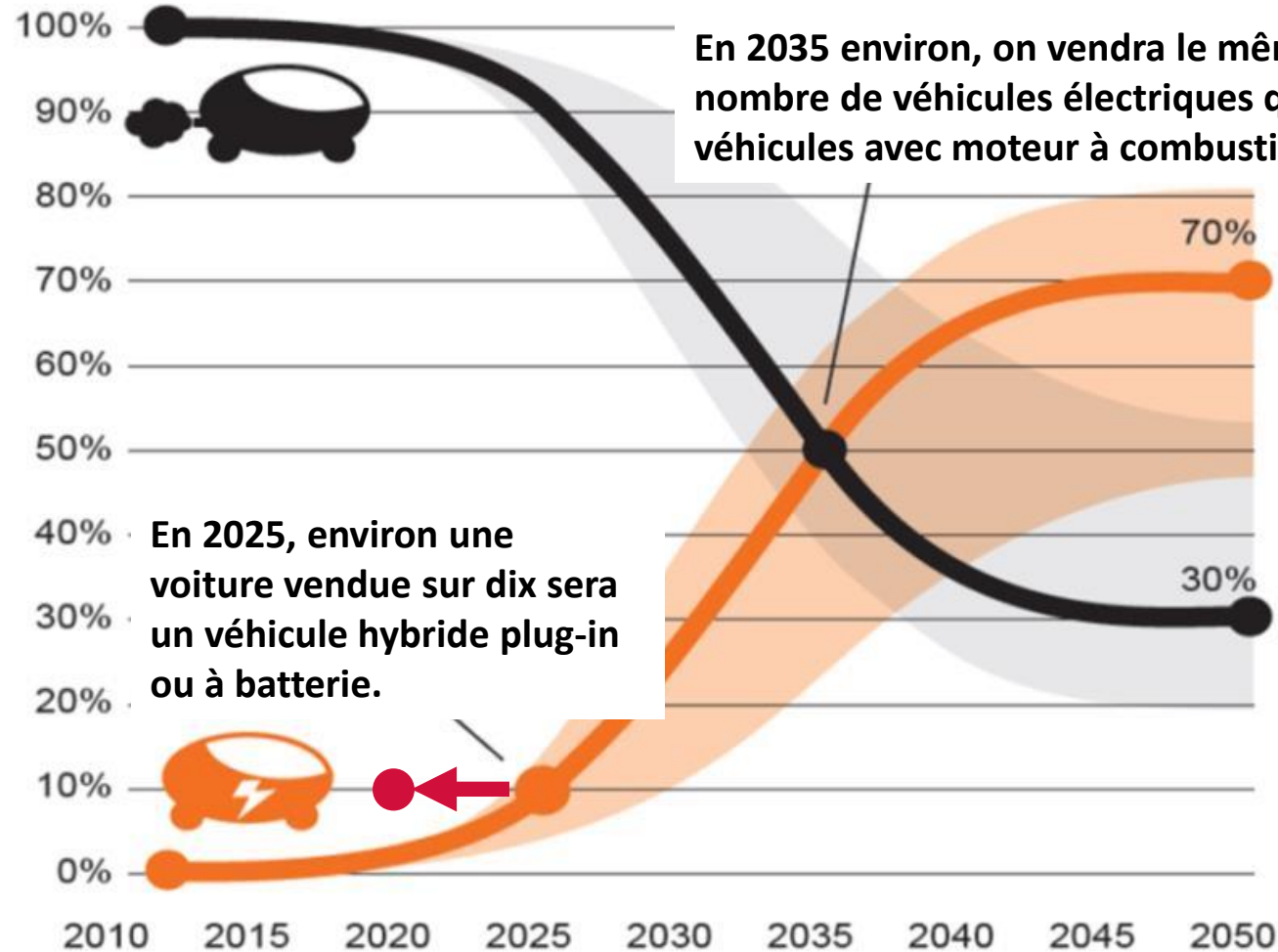
La part des voitures électriques et hybrides plug-in
sur le marché des voitures de tourisme neuves
doit être de **10** pour cent en 20**20**.

«10/20»: part de 10% de véhicules avec prise en 2020

Part de marché BEV et PHEV en pourcentage, dès 2018 évolution possible



«10/20»: objectif ambitieux



Prévision de l'évolution de la mobilité électrique en Suisse selon le bureau de conseil EBP.

C'est entre autres sur cette base que l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a défini les modalités d'introduction relatives aux objectifs de CO₂ à partir de 2020.

auto-suisse veut atteindre cinq ans plus tôt la part de marché de 10% de véhicules à batterie et hybrides pronostiqué pour 2025.

Les objectifs sont donc nettement plus ambitieux que les attentes de l'UE, où une part de marché de 3,6% (BEV) ou de 3,2% (PHEV) est pronostiquée pour 2021.

Conditions pour 10/20

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène, électrique et hybride (plug-in).

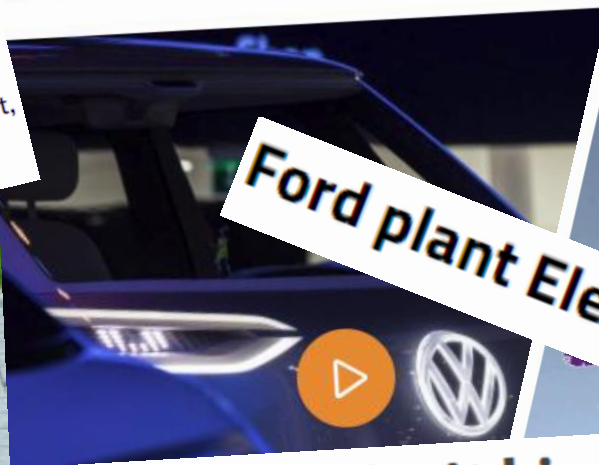
Rasante Fahrt in Richtung Elektromobilität

Daimler macht sich auf den Weg in die Zukunft. Elektrifiziert wird bei Smart, Mercedes und AMG aber ganz unterschiedlich.



Volkswagen startet die große E-Auto-Offensive

von Philipp Vetter | Veröffentlicht am 11.09.2017 | Lesedauer: 3 Min.



Ford plant Elektroauto-Offensive bis 2020

IONITY – PAN-EUROPEAN HIGH-POWER CHARGING NETWORK ENABLES E-MOBILITY FOR LONG DISTANCES
3 NOV 2017 | MUNICH, GERMANY

Autoindustrie

Stadtflitzer Smart soll 2020 rein elektrisch sein



Hyundai zeigt Kona Elektro in Genf mit bis zu 470 km Reichweite

Der Opel Ampera-e wird zum Schweizer Auto des Jahres 2018 gekürt

Revolutionäre Reichweite



Elektro-Strategie 2025

„Deutschland ist nicht unser Maßstab“: So elektrisch wird die Marke BMW



Porsche investiert bis 2022 mehr als sechs Milliarden Euro in Elektromobilität

HONDA
The Power of Dreams

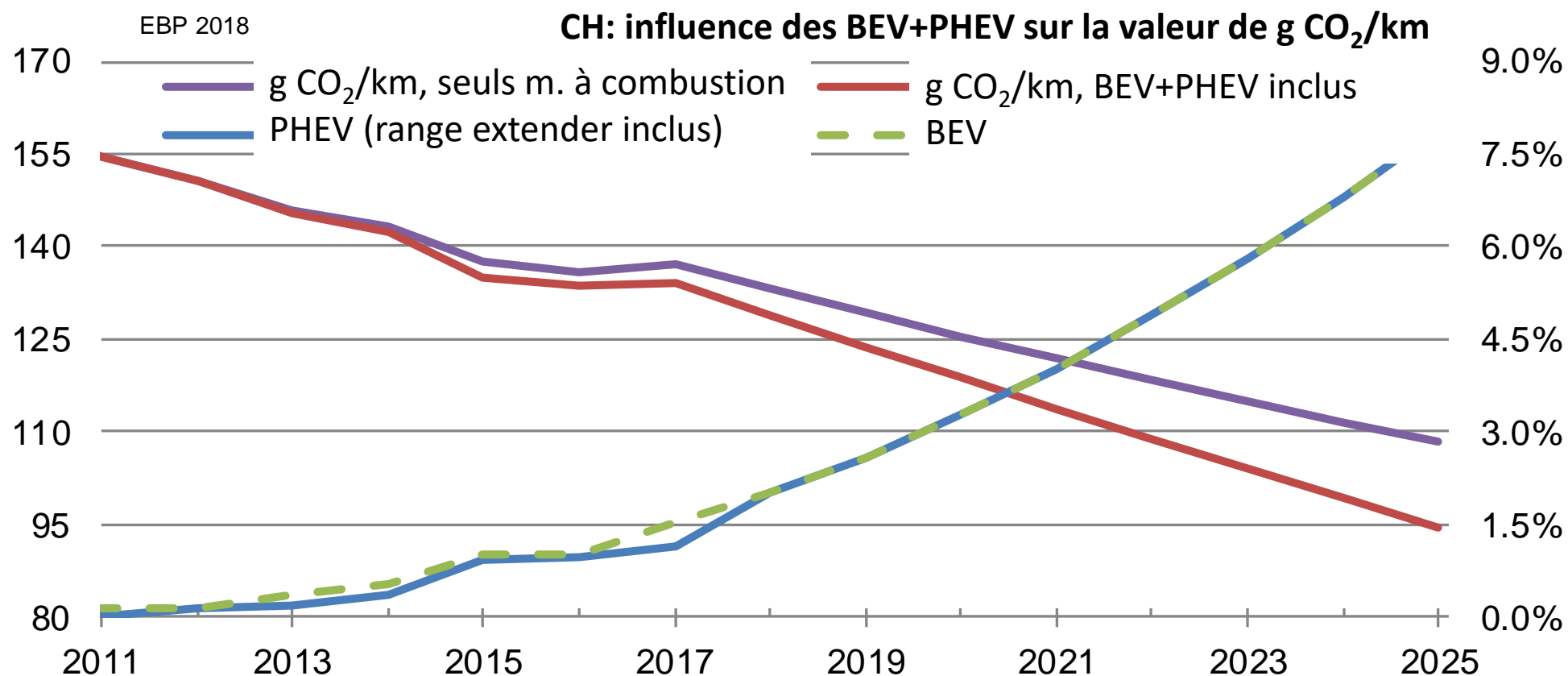


Volvo setzt zur Auto-Revolution an



L'offre à elle seule ne suffit pas

Avec des mesures maximales de la part des importateurs d'automobiles (scénario «push»), la Suisse atteindra la **valeur cible de 95 g seulement en 2025.**

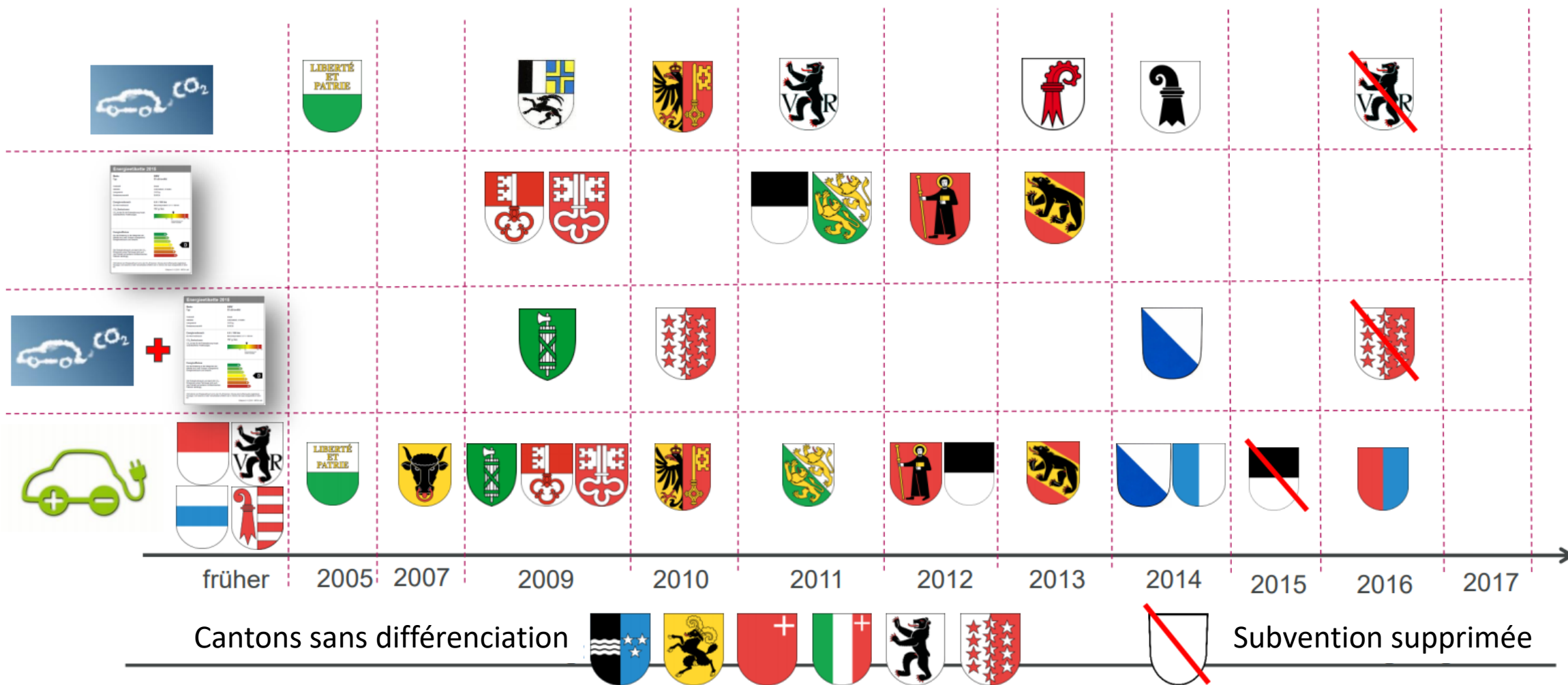


Grafique: EBP

Conditions pour 10/20

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène électrique et hybride (plug-in).
2. Soutien important de la part de la Confédération, des cantons et des communes: aménagement de l'infrastructure de recharge en électricité et en carburants de substitution ainsi qu'incitations fiscales.

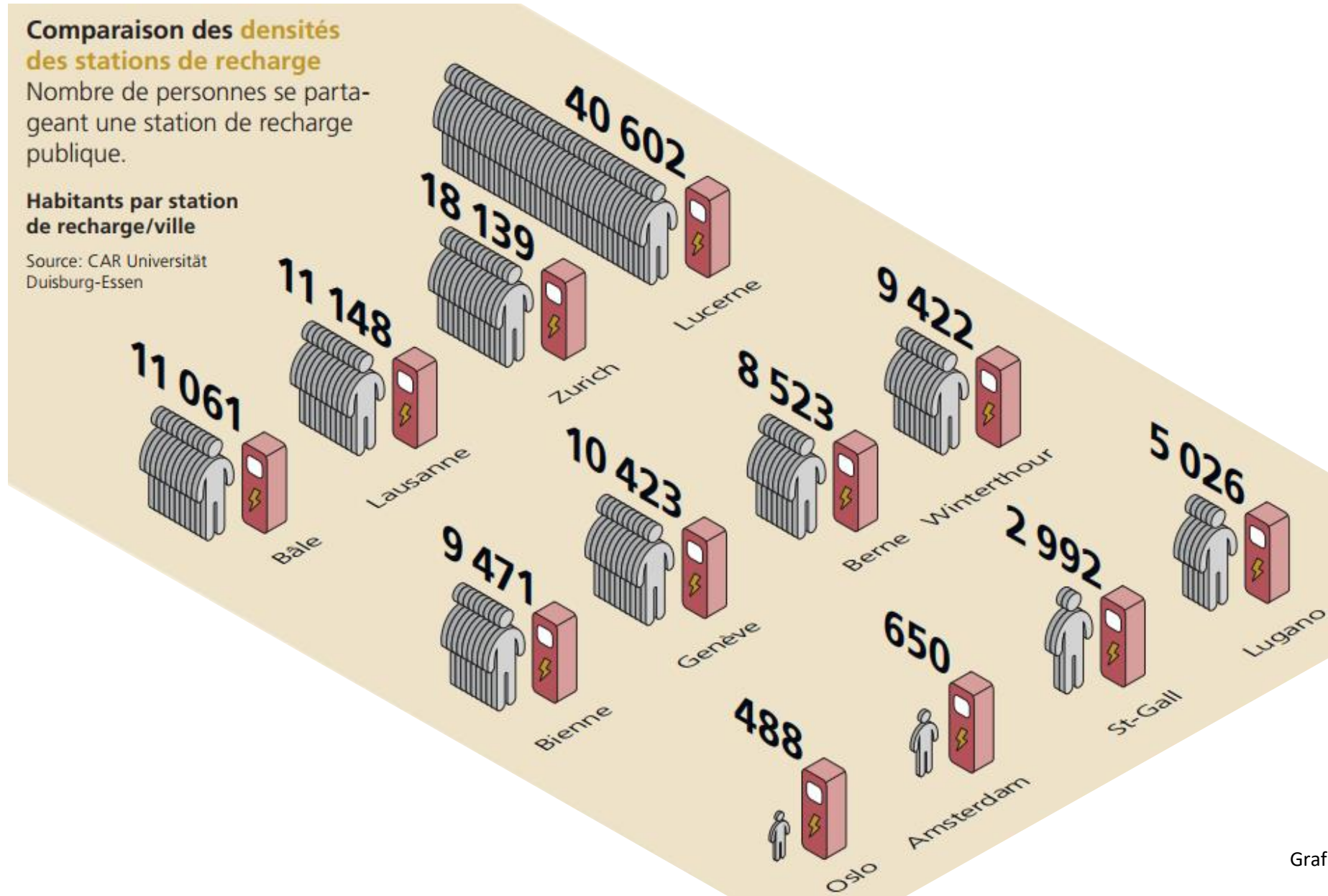
Patchwork des subventions fiscales sur les véhicules à moteur



Conditions pour 10/20

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène électrique et hybride (plug-in).
2. Soutien important de la part de la Confédération, des cantons et des communes: aménagement de l'infrastructure de recharge en électricité et en carburants de substitution ainsi qu'incitations fiscales.
3. Investissements privés dans l'infrastructure de recharge par les fournisseurs d'énergie, les exploitations du réseau électrique des pionniers, les employeurs ou les propriétaires d'immeubles.

Faible densité du réseau de recharge dans les villes CH



Mise en place de conditions cadres

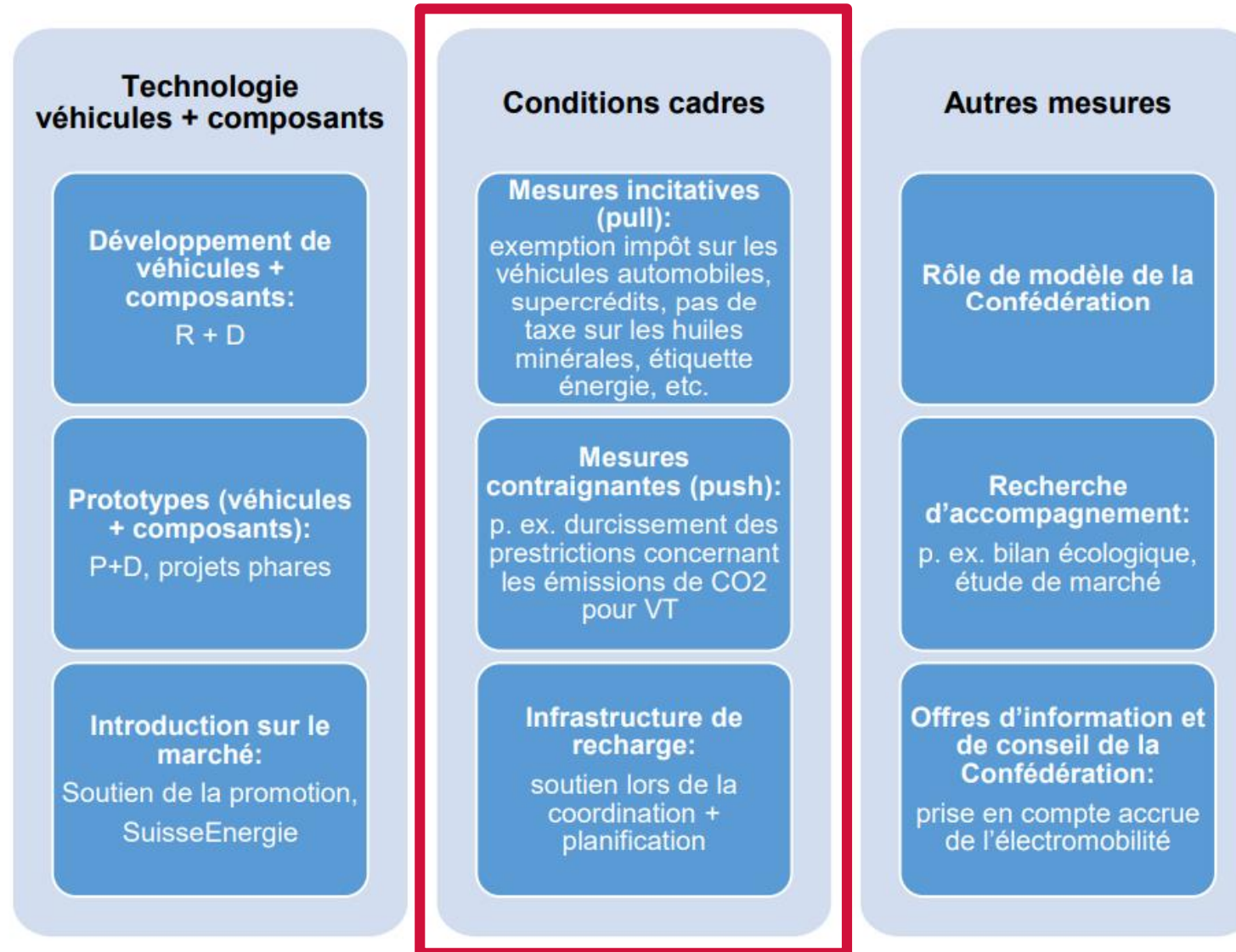
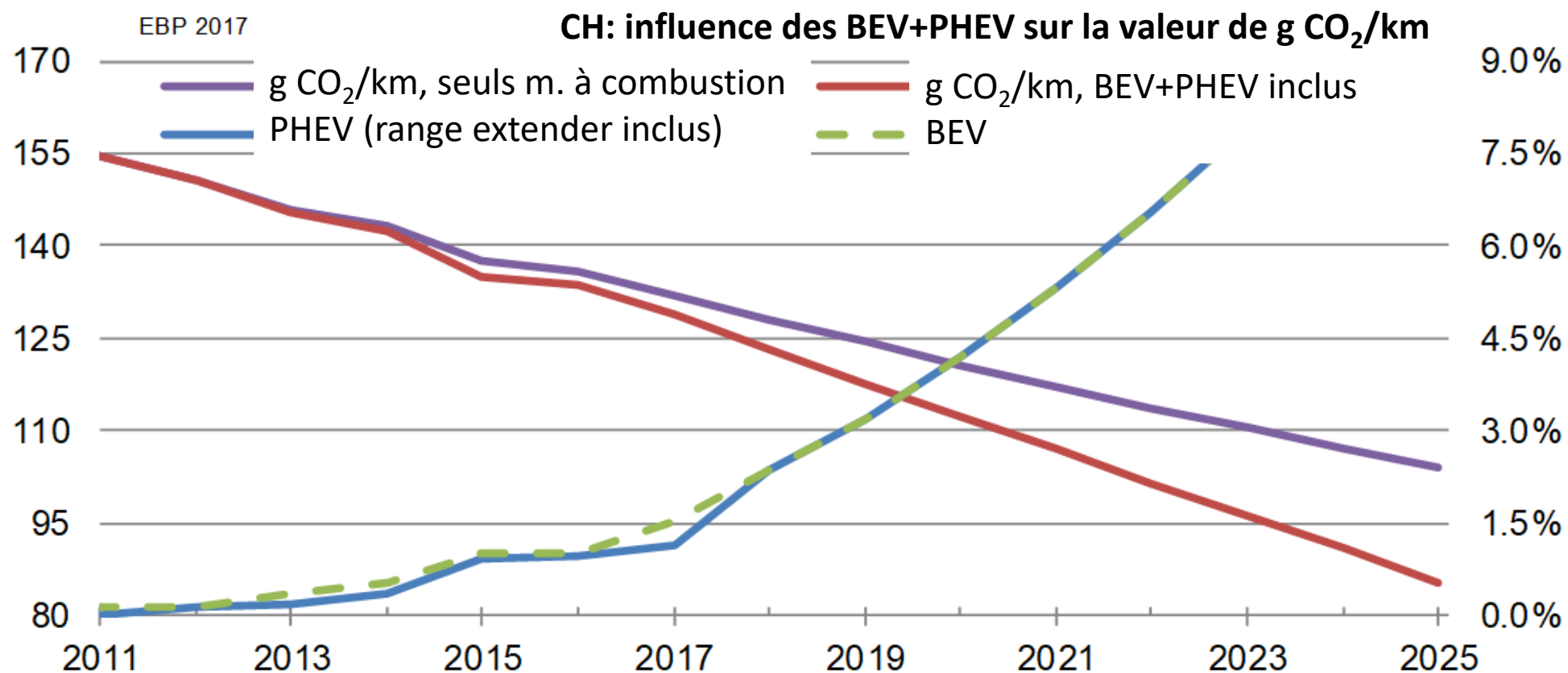


Figure 1 : Activités de la Confédération ciblées sur la promotion de l'électromobilité

Nous pouvons le faire en unissant nos forces

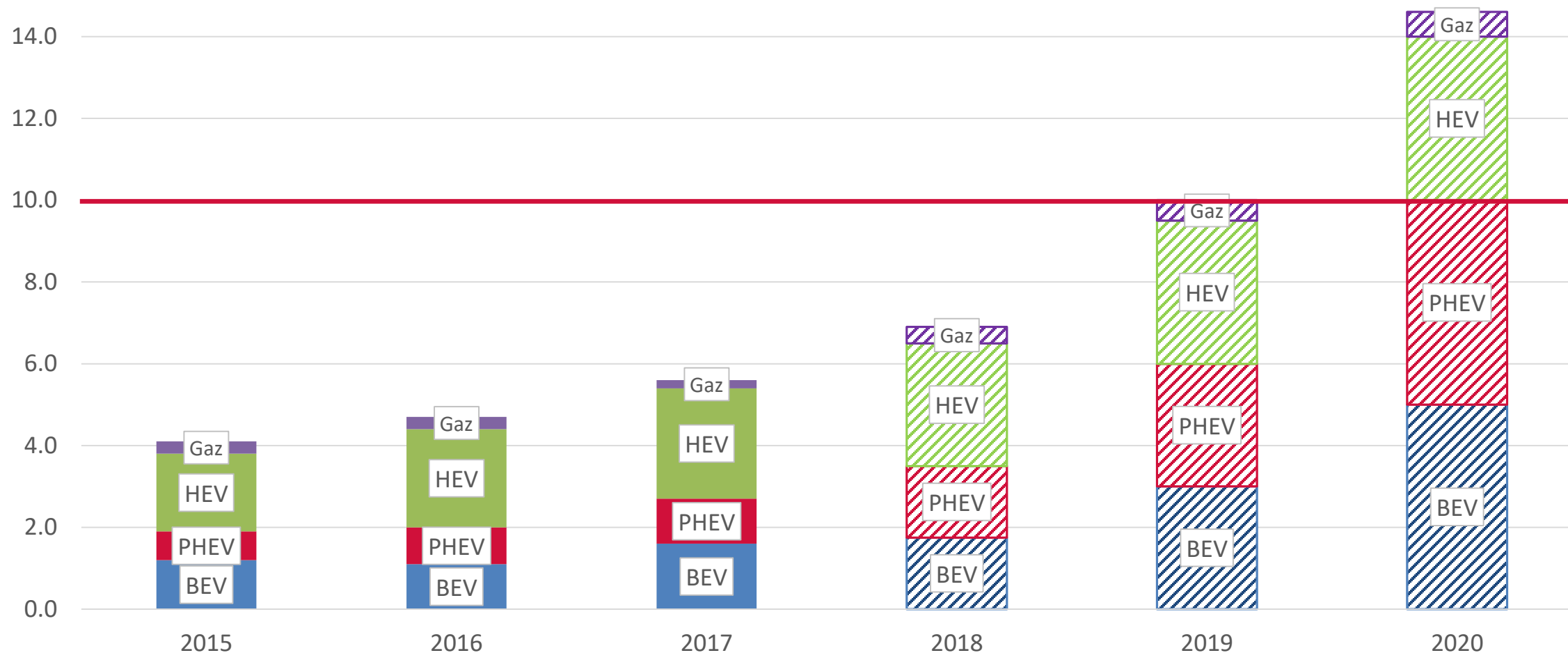
Avec des incitations et des subventions supplémentaires de l'Etat (scénario «push-and-pull»), la Suisse atteindra la **valeur cible de 95 g en 2023/2024**.



Grafique: EBP

Hybrides, véhicules à gaz avec contribution importante

Part de marché BEV, HEV et gaz en pourcentage, dès 2018 évolution possible



Véhicules Fuel Cell compris dans «BEV» (0 g CO₂/km)

Conditions pour 10/20

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène électrique et hybride (plug-in).
2. Soutien important de la part de la Confédération, des cantons et des communes: aménagement de l'infrastructure de recharge en électricité et en carburants de substitution ainsi qu'incitations fiscales.
3. Investissements privés dans l'infrastructure de recharge par les fournisseurs d'énergie, les exploitations du réseau électrique des pionniers, les employeurs ou les propriétaires d'immeubles.
4. **Maintien des modalités d'introduction prévues pour l'objectif de 95 g (introduction échelonnée dite «phasing-in», super-crédits).**

Modalités d'introduction pour l'objectif de 95 g

	Phasing-in	Super-crédits
2020	85%	2.00
2021	90%	1.67
2022	95%	1.33
2023	100%	1.00

Conditions pour 10/20

1. Grand choix de modèles avec propulsion alternative: gaz, hydrogène électrique et hybride (plug-in).
2. Soutien important de la part de la Confédération, des cantons et des communes: aménagement de l'infrastructure de recharge en électricité et en carburants de substitution ainsi qu'incitations fiscales.
3. Investissements privés dans l'infrastructure de recharge par les fournisseurs d'énergie, les exploitations du réseau électrique des pionniers, les employeurs ou les propriétaires d'immeubles.
4. Maintien des modalités d'introduction prévues pour l'objectif de 95 g (introduction échelonnée dite «phasing-in», super-crédits).

Glossaire

BEV	B attery E lectric V ehicle, véhicule électrique à batterie
HEV	H ybrid E lectric V ehicle, véhicule électrique hybride
PHEV	P lug-in H ybrid E lectric V ehicle, véhicule hybride avec possibilité de recharge extérieure
Fuel Cell	Pile à combustible, souvent avec hydrogène comme source d'énergie
Phasing-in	Part des véhicules les plus efficaces du parc roulant d'un importateur/groupement prise en compte pour le calcul de la moyenne de CO ₂ d'une année donnée
Super-crédits	Surpondération des véhicules très efficaces (moins de 50 g CO ₂ /km) lors du calcul de la moyenne de CO ₂ d'un importateur/groupement