



L'ÉDITO DE JÉRÔME MARCHON

## *Ite missa est*

Le marché des voitures électriques en Suisse ralentit sa croissance. Selon une étude du comparateur en ligne Bonus.ch, 74% des personnes interrogées n'ont pas l'intention d'acheter une voiture électrique, contre 18% qui envisagent un achat et 8% qui en possèdent déjà une. Voilà un quasi-plébiscite en défaveur de la voiture électrique, n'en déplaise à nos politiques.

Deux nouvelles d'importance ont surgi durant cet été. La première nous transporte en Belgique. Là-bas, Audi annonçait une «restructuration» de son site de production de Bruxelles d'où sortent notamment les Q8 e-tron, modèle qui peine à se vendre et dont la carrière sera aussi abrégée. Après le non-renouvellement des contrats intérimaires annoncé ce printemps voici donc que le constructeur biffe plus de 1400 postes sur les 3000 dès octobre, avant une seconde vague en 2025. Sans l'avoir ouvertement confirmé (ni infirmé), Audi prévoit très probablement la fermeture de son usine belge. Epilogue d'une tendance amorcée avec la fermeture de Renault Vilvoorde en 1997 et qui avait fait la une des journaux durant de nombreux mois et bien au-delà des frontières du Plat pays. Suivirent Opel à Anvers en 2010, puis Ford à Genk en 2014 et maintenant Audi. De 1,2 millions de véhicules à la fin des années 90, la Belgique n'en assemble plus que 270 000 par an, principalement chez Volvo à Gand et... Audi à Bruxelles.

La seconde nouvelle nous provient d'Italie. Alors que l'Etat transalpin s'est engagé dans un bras de fer épique (et contre-productif) avec Stellantis depuis qu'il constata, telle une madone effarouchée, que le groupe faisait fabriquer des Fiat et Alfa Romeo en Pologne et au Maroc qui arboraient des signes distinctifs italiens trompeurs «en violation des lois et règlements sur le *Made in Italy*», on apprenait que le constructeur chinois Dongfeng souhaitait construire dans la Botte sa première usine automobile européenne. A tout le moins, Giorgia Meloni et son gouvernement lui font les yeux doux, à condition de respecter certaines exigences, notamment un approvisionnement local des pièces. L'affaire n'a rien d'une anecdote, puisque nombre des grands groupes automobiles chinois envisagent d'installer des unités de production en Europe afin de contourner les droits de douane auxquels sont soumis les véhicules chinois importés depuis la mi-2024.

Sans vouloir jouer les Cassandre, si d'un côté les gouvernements accueillent à bras presque grands ouverts les principaux concurrents des constructeurs historiques européens en leurs terres et que ceux-ci lèvent le camp en laissant sur place des usines ultra-modernes avec les clefs sur la porte, c'est peu dire que la messe est dite! ■

## Les chiffres du mois

**-0,9**

En pour-cent, la baisse des nouvelles immatriculations en Suisse et au Liechtenstein au cours du premier semestre 2024, comparativement à la même période en 2023.

**25**

Le nombre de succès accumulés par le pilote suisse Sébastien Buemi en Endurance (WEC) après sa victoire aux 6 Heures de São Paulo à fin juillet. C'est tout simplement le record absolu dans l'histoire de la discipline!

**32,1**

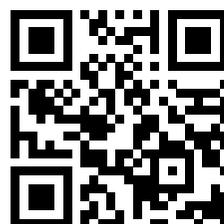
En pour-cent, la part de marché des véhicules hybrides et hybrides rechargeables vendus en Suisse entre janvier et juillet, dépassant ainsi pour la première fois celle des véhicules thermiques essence (31,3%).

## Top

L'usine Porsche de Leipzig s'est équipée d'une installation électrique constituée de 4400 modules de batteries de Porsche Taycan de présérie. Cette unité de stockage d'une capacité de 10 MWh et alimentée par des panneaux solaires permettra de lisser les appels de puissance et les pics de consommation sans tirer sur le réseau électrique.

## Flop

Fin de partie pour deux des plus célèbres équipementiers automobiles: après le fabricant de jantes BBS le 26 juillet, c'est le fabricant de sièges Recaro qui s'est déclaré en faillite le 31 juillet. Ces deux fermetures laissent respectivement 270 et 215 emplois sur le bord de la route. Les deux entreprises expliquent leurs déboires entre autres par la flambée des coûts des matières premières et de l'énergie, associée au ralentissement du marché automobile.



Retrouvez tous les articles parus dans

**CONTACT!**

sur jim.media