

20.02.2025 - 10:45 Uhr

Plan de mesures pour la mobilité: stopper la surréglementation néfaste de l'industrie automobile, accélérer la mobilité électrique

Berne (ots) -

À l'occasion de sa conférence de presse, auto-suisse a présenté aujourd'hui un "plan de mesures pour la mobilité". Celui-ci a pour objectif d'augmenter massivement l'attrait commercial des véhicules électriques tout en mettant un terme à la menace de surréglementation en matière d'émissions de CO2. Les dix mesures proposées vont des avantages fiscaux pour l'installation de stations de recharge à l'abandon de l'entrée en vigueur rétroactive de l'ordonnance sur le CO2, en passant par la libéralisation complète du marché de l'électricité avec des baisses de prix. Les représentants de la troisième branche importatrice de Suisse ont fait comprendre que le passage à la mobilité électrique ne peut se faire qu'en collaboration avec de nombreux acteurs et branches: la politique et l'administration ainsi que les exploitants de réseaux, les groupes électriques, les propriétaires de maisons, les fournisseurs d'infrastructures de recharge et les employeurs ont tous encore beaucoup de devoirs à faire. L'industrie automobile contribue à la réussite de la transition de l'industrie clé européenne en investissant énormément dans la recherche et le développement; le résultat en est déjà un choix énorme de voitures, de camionnettes et de camions électriques dans toutes les catégories de véhicules et de prix.

L'ordonnance sur le CO2, qui a été mise en consultation par le Conseil fédéral et n'a toujours pas été adoptée, s'écarte sur des points centraux des réglementations en vigueur dans le reste de l'Europe; cela rend quasiment impossible de réaliser les valeurs cibles abaissées au début 2025 pour les voitures de tourisme et de livraison neuves et d'éviter des sanctions dans les années à venir. Car dans le même temps, la demande de véhicules électriques stagne, alors qu'ils devraient augmenter très fortement leur part de marché pour atteindre les valeurs cibles de CO2. Pourtant, les importateurs suisses d'automobiles ont systématiquement développé l'offre sans cesse croissante de modèles à propulsion électrique des constructeurs et vendent aujourd'hui bien plus de 200 voitures électriques et hybrides rechargeables différentes. Mais les conditions cadres pour la mobilité électrique dans notre pays sont loin d'être idéales à bien des égards - ce mélange toxique de surréglementation de l'économie automobile, de sanctions unilatérales contre les fournisseurs de véhicules et de manque d'incitations à l'achat de véhicules électriques a constitué le point central de la conférence de presse annuelle d'auto-suisse.

"L'économie automobile suisse est aujourd'hui confrontée à une jungle de réglementations étatiques et à une économie planifiée qui limitent de plus en plus, voire rendent impossible une activité commerciale fructueuse. La compétitivité de l'ensemble de l'économie automobile suisse avec plus de 100'000 emplois et plus de 4'000 entreprises s'en trouve massivement réduite", a déclaré le **président d'auto-suisse, Peter Grünenfelder**. La charge fiscale excessive sur l'automobile, les coûts élevés de l'énergie ainsi que le manque de transparence des prix de la recharge électrique exigent une optimisation rapide des conditions cadres établies par l'État. De plus, le secteur s'inquiète vivement de l'ordonnance sur le CO2, nuisible à l'industrie automobile. "La mise en vigueur rétroactive de l'ordonnance sur le CO2, telle que prévue par le Conseil fédéral, est contraire au principe de la bonne foi - c'est ce que prouve l'avis de droit du professeur Peter Hettich mandaté par auto-suisse", a constaté Peter Grünenfelder.

Le décalage entre le manque d'incitations à l'achat de véhicules électriques et une réglementation sur le CO2 qui va bien au-delà du niveau européen devient une menace fondamentale pour l'économie automobile suisse. Le Conseil fédéral a jusqu'à présent manqué l'occasion d'intégrer des réglementations judicieuses en provenance d'Europe dans l'ordonnance sur le CO2, a observé le **vice-président président d'auto-suisse Donato Bochicchio**, en même temps **Managing Director PCDOL et Logep du Groupe Emil Frey**. "Les règles proposées dans l'ordonnance sur le CO2 vont beaucoup plus loin que les normes internationales, ce qui n'est pas réaliste et rend le tout encore plus cher. Si la population suisse n'achète pas autant de véhicules électriques qu'exigé, les importateurs risquent de devoir payer des pénalités allant jusqu'à un demi-milliard de francs pour 2025. Une telle politique, basée sur des voeux pieux idéologiques et dépourvue de base juridique sûre, mettra en péril l'existence des entreprises automobiles suisses, car elle rend une activité rentable pratiquement impossible." Il faut s'attendre à des suppressions de milliers d'emplois, à la réduction du réseau de concessionnaires et à la fermeture de garages, a dit Donato Bochicchio: "La politique suisse doit faire face à la réalité du marché, où la montée en puissance des

véhicules électriques et à faibles émissions est un projet intergénérationnel et l'industrie automobile ne peut pas résoudre seule le tournant énergétique. Il faut le soutien concret des plus de 600 entreprises électriques, des fournisseurs de réseau et des propriétaires d'immeubles, mais aussi des cantons et des communes."

L'une des principales raisons pour lesquelles les voitures de tourisme et de livraison électriques ne font pas l'objet d'une demande plus forte réside dans les conditions cadres insuffisantes en Suisse. Ainsi, dans le "pays de locataires" qu'est la Suisse, il reste difficile, voire impossible, pour de nombreux clients privés d'obtenir une borne de recharge sur leur propre place de stationnement dans un parking souterrain d'un immeuble collectif. "Sans l'avantage de confort et de prix d'une possibilité de recharge personnelle, de nombreux acheteurs optent toujours pour une voiture à essence ou diesel", a dit le **vice-président d'auto-suisse Helmut Ruhl, CEO d'AMAG Group AG**, en évoquant le quotidien de nombreux garages. "D'autres pays en Europe résolvent ce conflit bien mieux que la Suisse, par exemple en mettant davantage l'accent sur le développement de l'infrastructure de recharge privée. En Norvège, où 81 % des habitants sont propriétaires, les 19 % de locataires ont néanmoins un 'droit à la recharge', permettant à toute la population de recharger leur véhicule stationné. Cela n'étant de loin pas le seul domaine où les conditions cadres pour la mobilité électrique dans notre pays ne soutiennent pas la comparaison internationale, la Suisse a entre-temps quitté le top 10 des pays européens de l'électromobilité." Outre des prix avantageux pour la recharge publique, les pays qui se transforment le plus rapidement ont, par exemple, apporté leur soutien en réduisant les charges fiscales pour les véhicules d'entreprise électriques ou en renonçant aux impôts sur l'importation ou à la TVA sur l'achat d'une voiture électrique, a observé Helmut Ruhl: "La branche automobile soutient les objectifs climatiques de la Suisse et, en tant que sociétés d'importation, nous faisons bien plus que d'offrir des véhicules: nous installons des stations de recharge, proposons des tarifs de recharge réduits et développons la production d'énergies renouvelables. Mais de nombreux autres secteurs et acteurs participent à la réussite de la mobilité électrique - or, seule l'économie automobile doit être sanctionnée financièrement. Cela n'est ni fondé sur l'économie de marché, ni réglementé de manière cohérente."

Pour résoudre le noeud gordien entre la surréglementation de l'industrie automobile et les conditions cadres non optimales pour la mobilité électrique, auto-suisse présente un "plan de dix mesures pour la mobilité". Celui-ci comprend divers devoirs pour la politique et l'administration, a expliqué **Thomas Rücker, directeur d'auto-suisse**: "Outre des mesures réglementaires, qui doivent être prises avec la décision imminente du Conseil fédéral sur l'ordonnance sur le CO2, la liste couvre également d'autres domaines. Nous demandons par exemple une plus grande transparence des prix pour la recharge publique et la libéralisation du marché privé de l'électricité, prévue depuis des années. La concurrence obligera les fournisseurs d'énergie à proposer des prix plus avantageux - une situation qui va de soi pour l'industrie automobile." Il s'agit en outre de corriger les erreurs du passé et de suspendre pendant cinq ans l'impôt de 4 % prélevé lors de l'importation des véhicules automobiles pour les véhicules électriques: "La perception de cet impôt est tout simplement venue trop tôt. Au vu des finances fédérales toujours saines, le Conseil fédéral doit être prêt à renoncer temporairement à ces recettes pour soutenir la mobilité électrique et réaliser ses propres objectifs climatiques." Il est également dommage que les très bonnes expériences faites avec la sécurité d'investissement pour les camions zéro émission ne soient aucunement appliquées aux voitures de livraison et de tourisme.

Le "plan de dix mesures pour la réussite de la mobilité électrique" complet:

1. Moratoire de 5 ans sur l'impôt automobile pour les véhicules électriques

Accélère la transition vers des technologies de propulsion neutres en CO2 à l'aide de prix d'achat plus bas.

2. Avantage fiscal pour l'installation de stations de recharge privées et droit à la recharge

Crée des incitations plus fortes pour les propriétaires, les employeurs et les personnes souhaitant investir - cela profiterait particulièrement aux locataires.

3. Transparence des prix pour la recharge publique

Déclenche une concurrence de prix entre les fournisseurs, profitant aux conducteurs de voitures électriques.

4. Libéralisation complète du marché de l'électricité

Entraîne des tarifs plus avantageux pour les utilisateurs privés lors de la recharge à domicile et au travail.

5. Renoncement systématique aux réglementations de type "finition suisse" qui font grimper les coûts

Évite l'insécurité juridique pour les fournisseurs et empêche un renchérissement massif de l'électromobilité en Suisse.

6. Pas de mise en vigueur rétroactive de l'ordonnance sur le CO2

Évite de sanctionner illégalement les mises sur le marché et ventes déjà conclues.

7. Flexibilisation de la trajectoire de réduction du CO2 Évite le renchérissement de la mobilité individuelle et commerciale grâce à une adaptation flexible des objectifs intermédiaires de CO2 aux conditions du marché.

8. Ouverture technologique

Permet la concurrence et les meilleures motorisations zéro émission, c'est-à-dire permet d'exploiter le potentiel des différents modes de propulsion - non seulement pour les nouveaux véhicules, mais aussi pour le parc existant.

9. Harmonisation des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, examiner l'abandon de la TVA sur les nouveaux BEV

Réduit sensiblement le coût de la mobilité électrique, en particulier pour les personnes privées - coup de pouce peu bureaucratique vers le zéro net, compte tenu de la bonne santé des finances fédérales.

10. Augmentation de l'attractivité des véhicules de livraison électriques

Coup de pouce pour les camionnettes électriques jusqu'à 4,25 tonnes et réduction des obstacles pour les entreprises qui passent à la mobilité électrique.

Contact:

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

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100928927> abgerufen werden.