

20.01.2026 - 18:05 Uhr

**Tournant politique urgentement nécessaire pour la mobilité automobile en Suisse**

Zurich (ots) -

À l'occasion de sa conférence de presse, auto-suisse a revendiqué aujourd'hui un tournant politique de la Suisse en matière de climat et de mobilité automobile. Il faut rapidement mettre fin à la surréglementation, rendre la mobilité à nouveau abordable et améliorer les conditions cadres. C'est la seule façon de concilier les objectifs climatiques suisses avec les besoins du secteur et des consommateurs.

Le marché suisse des voitures de tourisme a atteint un niveau historiquement bas. Les près de 234'000 nouvelles immatriculations en 2025 correspondent au niveau le plus bas depuis plus de 25 ans, si l'on fait abstraction de la période de pandémie. Tandis que les marchés européens se redressent progressivement, la Suisse reste clairement en dessous du niveau d'avant-pandémie, qui était de plus de 300'000 véhicules par an. Cette évolution est le fruit de la politique interne: une réglementation irréaliste, des prix de l'énergie élevés et l'absence d'incitations économiques freinent la demande. Pourtant, le secteur de l'importation automobile a fait sa part du travail: les constructeurs automobiles investissent chaque année plus de 80 milliards d'euros dans la recherche et le développement, soit plus que tout autre secteur en Europe. Les clients peuvent choisir parmi quelque 300 voitures de tourisme électriques, 70 voitures de livraison et 45 camions dans toutes les catégories de prix et d'utilisation.

Malgré cette offre variée, la montée en puissance des véhicules à faibles émissions ne progresse que lentement. La part de marché des véhicules rechargeables a été d'environ 34 % en 2025 et donc clairement en dessous des valeurs cibles politiques. L'objectif de 50 % fixé dans la feuille de route de la Confédération a été clairement manqué; l'expansion de la mobilité électrique prend plus de temps que prévu par la politique. Le problème réside dans les conditions cadres fixées par la politique et les délais trop ambitieux: les prix élevés de l'électricité, l'insuffisance des infrastructures de recharge urbaines, l'incertitude réglementaire et les projets de nouvelles taxes et redevances inquiètent tant les particuliers que les entreprises.

**Le président d'auto-suisse, Peter Grünenfelder**, dit: "La politique doit cesser de harceler l'industrie automobile et de renchérir les coûts de la mobilité pour les personnes privées et les entreprises. Il faut plutôt un écosystème fonctionnel pour la mobilité électrique, une plus grande sécurité des investissements et des signaux politiques fiables pour les automobilistes. Cela profitera à tout le monde: aux particuliers, aux entreprises, à notre secteur économique et au climat."

**Une mobilité abordable et de meilleures conditions cadres sont les clés du succès**

C'est pourquoi auto-suisse demande de réduire la charge financière pesant sur l'industrie automobile et les automobilistes. Cela passe notamment par un ensemble de mesures de déréglementation, incluant une réduction rapide des contraintes bureaucratiques qui génèrent des coûts sans avoir d'effet incitatif, la renonciation à de nouvelles taxes et redevances, la suppression de la taxe de 4 % sur les importations automobiles, ainsi qu'une véritable concurrence sur le marché de l'électricité. Il est tout aussi essentiel d'améliorer les conditions cadres politiques pour la mobilité électrique. La Suisse doit adopter les mesures d'assouplissement européennes et renoncer systématiquement à un "Swiss finish" génératrice de coûts. La réalisation des objectifs doit être étalée dans le temps et la trajectoire de réduction doit tenir compte des réalités du marché. Il s'agit d'abandonner la politique de sanctions inefficace qui coûte des millions, et renforcer à la place l'ouverture technologique. **Helmut Ruhl, vice-président d'auto-suisse** et CEO de l'AMAG Group AG, ajoute: "L'essor du marché dépend en outre d'un développement accéléré des infrastructures de recharge publiques dans les villes ainsi que de la mise en oeuvre du droit à la recharge."

**Les huit revendications d'auto-suisse:**

1. Déréglementer le secteur automobile
2. Pas de nouveaux impôts (taxe sur les véhicules électriques, RPLP)
3. Supprimer l'impôt de 4 % sur les importations automobiles
4. Concurrence sur les prix sur le marché de l'électricité
5. Adopter la flexibilisation européenne

6. Réviser le mécanisme de sanctions liés au CO2
7. Développer l'infrastructure publique de recharge
8. "Transports '45": plus de projets pour le transport routier

### **La voie particulière de la Suisse renchérit la mobilité et freine la réalisation des objectifs climatiques**

La Suisse dispose de l'un des régimes de sanctions CO2 les plus rigides d'Europe, avec des amendes s'élevant à plusieurs centaines de millions de francs qui touchent unilatéralement les importateurs automobiles, et ce indépendamment de la demande réelle. **Donato Bochicchio, vice-président d'auto-suisse** et Managing Director chez Emil Frey AG, explique: "Alors que le reste de l'Europe a assoupli ses objectifs en matière de CO<sub>2</sub>" et souhaite les aligner davantage sur le marché, la Suisse maintient un modèle de sanctions qui renchérit la mobilité et affaiblit les investissements de remplacement." Associé à une charge fiscale élevée pour les propriétaires de véhicules, cela complique considérablement le développement de la mobilité électrique.

### **La taxe sur les véhicules électriques doit être reportée**

Une taxe supplémentaire sur les véhicules électriques est contre-productive à l'heure actuelle et freine la montée en puissance urgente du marché. Tant que les véhicules électriques ne représentent qu'une faible part du parc automobile total, auto-suisse s'oppose fermement à toute nouvelle taxation et réclame au contraire des conditions cadres stables et favorables aux investissements.

### **Révision de la redevance poids lourds**

L'électrification du trafic lourd est jusqu'à présent un succès de la politique suisse des transports qui ne doit pas être compromis par des incertitudes réglementaires. Si les entreprises doivent continuer à investir dans des camions à faibles émissions, elles doivent bénéficier d'une sécurité de planification et d'investissement à long terme, ainsi que de dispositions transitoires fiables, dans le cadre de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

### **Pas de détournement des fonds provenant des automobilistes**

Les automobilistes versent déjà quelque 13 milliards de francs par an sous forme d'impôts et de taxes et financent les infrastructures de transport bien au-delà de la couverture des coûts. Ces fonds doivent être utilisés systématiquement et intégralement au profit des infrastructures de mobilité - tout détournement de leur objectif nuit à l'acceptation, à la volonté d'investir et à la confiance.

### **Sortir le programme d'infrastructure "Transports '45" de l'impasse**

Le programme d'infrastructure "Transports '45" constitue un autre levier essentiel pour une politique de mobilité durable. Bien que le trafic routier assure la majeure partie du transport de personnes et de marchandises et qu'il arrive largement à s'autofinancer, des projets routiers urgents sont reportés pour des raisons politiques. Il en résulte environ 55'000 heures d'embouteillages par an, qui entraînent des pertes économiques de plusieurs milliards de francs. auto-suisse demande donc d'augmenter considérablement le nombre de projets routiers. Les moyens financiers nécessaires sont disponibles.

Contact:

Frank Keidel  
Porte-parole  
T +41 76 399 69 06  
frank.keidel@auto.swiss