

## Ouverture technologique et flexibilisation s'imposent

Berne, 16 décembre 2025

**auto-suisse** salue le fait que l'annonce de la Commission européenne tienne compte de la réalité du marché sur la voie vers le zéro net. La Berne fédérale fera également bien d'améliorer les conditions cadres pour la défossilisation du secteur des transports.

auto-suisse salue la décision de la Commission européenne de soulager l'industrie automobile européenne, dont dépendent 13 millions d'emplois, dans sa transformation fondamentale. La correction de cap doit être considérée comme un aveu qu'il ne sera pas possible de créer un écosystème viable pour la mobilité électrique à l'échelle européenne d'ici 2035 et que c'était une erreur sur le plan de la politique industrielle de fixer un objectif de zéro émission pour les véhicules neufs pour cette date. Cette décision unilatérale polarise les sociétés et empêche une approche technologique ouverte pour atteindre les objectifs.

Ces signaux méritent également d'être entendus par la politique suisse, car la situation y est comparable. De plus, la Suisse est le seul pays d'Europe où le secteur automobile est soumis à des sanctions financières exorbitantes, se chiffrant en centaines de millions, car malgré des offres attractives, trop peu d'acheteurs optent pour des voitures neuves à faibles émissions (véhicules électriques à batterie (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV)). À cela s'ajoute le fait que l'assouplissement européen de la réglementation sur le CO<sub>2</sub> n'a pas encore trouvé d'équivalent pour le parc automobile suisse. Suite à la dernière décision de l'UE, l'industrie automobile en Suisse est confrontée à une politique climatique nettement plus dogmatique que dans le reste de l'Europe. Si nous maintenons ces réglementations «Swiss finish» supplémentaires et que la politique continue à ignorer les réalités du marché, la mobilité deviendra plus coûteuse pour la population et les entreprises suisses.

Peter Grünenfelder, président d'auto-suisse, souligne: «C'est une erreur de vouloir atteindre les objectifs climatiques du transport motorisé par un décret gouvernemental misant uniquement sur la mobilité électrique, sans cadre de soutien. La Commission européenne en a pris conscience et a corrigé le cap. On fera également bien de faire preuve de plus de réalisme à Berne, et il nous faut surtout une politique qui soutienne l'industrie automobile suisse, qui emploie quelque 120'000 personnes. Au lieu de forcer une technologie, il faut des conditions cadres qui favorisent une électricité bon marché, une infrastructure de recharge suffisante et facilement accessible, ainsi qu'une ouverture au développement de nouvelles technologies.» Cela profite également à la population avec 78 % de ménages qui possèdent une voiture et aux millions de personnes actives qui dépendent de l'automobile.

### **L'amélioration des conditions cadres pour la mobilité électrique et l'ouverture technologique sont les clés pour atteindre les objectifs climatiques de la Suisse**

Pour accélérer le développement de la mobilité électrique, il faut faciliter considérablement l'accès à une électricité bon marché pour les locataires et les propriétaires par étage (environ 70 % de la population) ainsi que dans les agglomérations (74 % de la population). En outre, une approche ouverte à toutes les technologies est également judicieuse en Suisse, où le parc automobile a en moyenne 10,5 ans et où la demande en véhicules entièrement électriques (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV) ne progresse que successivement. [Les carburants durables](#) (y compris les carburants biogènes et synthétiques) peuvent rapidement réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et aider la Suisse à atteindre ses objectifs climatiques. C'est dans cet esprit qu'auto-suisse s'engage [avec ses associations partenaires](#).

#### **Beaucoup de chemins mènent à Rome**

L'efficacité, les performances et le potentiel de réduction des émissions des véhicules électriques sont nettement supérieurs à ceux des autres technologies actuellement disponibles. Outre les carburants biogènes et synthétiques, d'autres technologies de propulsion permettent également de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>: les véhicules électriques à hydrogène (FCEV), les moteurs à combustion d'hydrogène, les hybrides et même les moteurs à combustion ont fait d'énormes progrès ces dernières années. Bien que les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme en Suisse aient augmenté de 57 % entre 1990 et 2020, les émissions de CO<sub>2</sub> ont diminué de 6 % au cours de la même période.

#### **Informations supplémentaires:**

Frank Keidel

Porte-parole

T +41 76 399 69 06

[frank.keidel@auto.swiss](mailto:frank.keidel@auto.swiss)