

Tesla est en chute libre en Suisse, ses concurrents progressent

VOITURES ÉLECTRIQUES Le constructeur américain a vu ses ventes chuter de 27,8%. Il paye les frasques d'Elon Musk, mais pas seulement

ANOUCHE SEYDTAGHIA

Ce n'est peut-être qu'une question de mois. D'ici peu, Tesla pourrait passer sous le seuil symbolique des 10% de part de marché des voitures totalement électriques en Suisse. Le constructeur dirigé par Elon Musk s'est sensiblement rapproché de ce niveau en 2025, ses ventes s'étant effondrées de 27,8% sur l'ensemble de l'année, avec 6448 véhicules vendus, selon les chiffres publiés par Auto-Suisse. Résultat: l'entreprise américaine n'a représenté que 12,1% du marché 100% électrique. En 2024, sa part était encore de 19,4%.

On se souvient que l'année avait extrêmement mal démarré pour le constructeur texan: après une baisse des ventes de 26,6% en janvier, la chute avait atteint les 66,6% en février. L'entreprise payait cher non seulement l'action d'Elon Musk au sein du Département de l'efficacité gouvernementale à Washington, son salut nazi lors de la cérémonie d'investiture de Donald Trump, mais aussi l'absence de nouveaux véhicules. Le Model Y constitue toujours l'écrasante majorité de ses ventes, avec 78,8% du total. Désormais, Skoda est le numéro un suisse de l'électrique.

L'électrique progresse

Tesla a reculé en Suisse, mais aussi au niveau mondial. La firme américaine a écoulé 1,64 million d'unités en 2025, contre 1,79 million en 2024. En face, son principal concurrent à l'échelle planétaire, le chinois BYD, vendait 2,26 millions de véhicules l'an dernier, contre 1,76 million un an plus tôt.

Sur le marché helvétique, la firme d'Elon Musk ne peut imputer cette baisse à un désintérêt des consommateurs pour les modèles électriques. Au contraire: après



«La Suisse présente les conditions-cadres les plus défavorables d'Europe»

KRISPIN ROMANG,
DIRECTEUR DE SWISS EMOBILITY

une baisse des ventes des modèles 100% électriques en 2024, les immatriculations sont reparties à la hausse en 2025. Ainsi, les ventes de ces voitures ont progressé de 15,4% l'année passée, pour atteindre 22,8% du total (contre 19,3% en 2024).

«Insuffisant»

Comment expliquer cette progression? «Il y a l'autonomie croissante des batteries, une offre plus attractive avec plus de 300 véhicules rechargeables dans toutes les gammes de prix ou encore la réduction de la différence de prix d'achat entre les voitures électriques et les voitures à motorisation classique. Mais cela ne suffit pas pour réaliser une percée décisive: à l'inverse de la Suisse, d'autres pays prévoient des avantages fiscaux temporaires ou permanents ou offrent certains avantages aux conducteurs de véhicules électriques», répond Frank Keidel, porte-parole d'Auto-Suisse.

L'électrique gagne du terrain, mais pas assez vite du point de vue de l'association Swiss eMobility, qui milite pour cette technologie



«Avec ses sanctions, la politique climatique suisse fait figure d'exception»

FRANK KEIDEL, PORTE-PAROLE
D'AUTO-SUISSE

de propulsion. Selon cette dernière, le taux de croissance de la mobilité électrique en Suisse ne s'élève qu'à 8% par rapport à l'année précédente, «ce qui est nettement inférieur à la moyenne européenne d'environ 20% et très loin des pays de tête, comme l'Islande, avec une croissance de 12,5%. L'écart avec les marchés leaders de la mobilité électrique s'est ainsi encore creusé.»

Pourquoi la Suisse est-elle en retard? «La Suisse présente les conditions-cadres les plus défavorables d'Europe: une mise en œuvre laxiste des objectifs de CO₂, l'absence d'un droit à la prise encore non entré en vigueur, une discrimination persistante dans l'imposition des véhicules de fonction, l'introduction en 2024 d'une taxe à l'importation sur les voitures électriques et, d'ici à la fin de la décennie, l'annonce d'une nouvelle redevance supplémentaire», énumère au *Temps* Krispin Romang, directeur de Swiss eMobility. Sans parler du manque de bornes publiques de recharge, dont le nombre s'élève à environ 17 000 dans le pays.

Et les importateurs risquent bientôt des sanctions. «La pénétration des véhicules 100% électriques et des véhicules électriques hybrides rechargeables est de 34%, ce qui est bien en deçà de l'objectif de 50% d'ici à fin 2025 fixé par le Conseil fédéral dans sa «Feuille de route pour la mobilité électrique». C'est à peu près la part nécessaire pour que les limites d'émissions prévues par la loi et l'ordonnance sur le CO₂ puissent être atteintes sans sanctions. En raison de cet objectif non rempli, les importateurs suisses de véhicules risquent des sanctions de plusieurs centaines de millions de francs, qui pèseront sur l'économie et entraîneront un renchérissement de la mobilité individuelle et commerciale. Avec cette politique de sanctions, la politique climatique suisse fait figure d'exception en Europe», regrette Frank Keidel. Auto-Suisse plaide aussi pour un prix de l'électricité plus bas et un développement de l'infrastructure de recharge publique.

Nouvelle taxe prévue

A noter qu'une autre menace pèse sur les futurs acquéreurs de véhicules électriques. En automne, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet pour taxer davantage ces voitures dès 2030, avec deux variantes, une sur le nombre de kilomètres parcourus, l'autre sur l'électricité, via une imposition au niveau des bornes de recharge. Lundi, l'Association transports et environnement (ATE) a demandé que ce nouveau système de taxation n'intervienne pas avant 2035.

Pour 2026, Swiss eMobility s'attend à une nouvelle hausse des ventes de voitures électriques, mais sans articuler de prévision. Il est possible que l'arrivée progressive de constructeurs chinois sur ce marché, tel BYD, ait un effet. Mais il ne sera que marginal en 2026, selon Swiss eMobility. De son côté, Auto-Suisse, qui a sondé ses membres, s'attend à ce que les véhicules 100% électriques représentent 27% des ventes cette année. ■