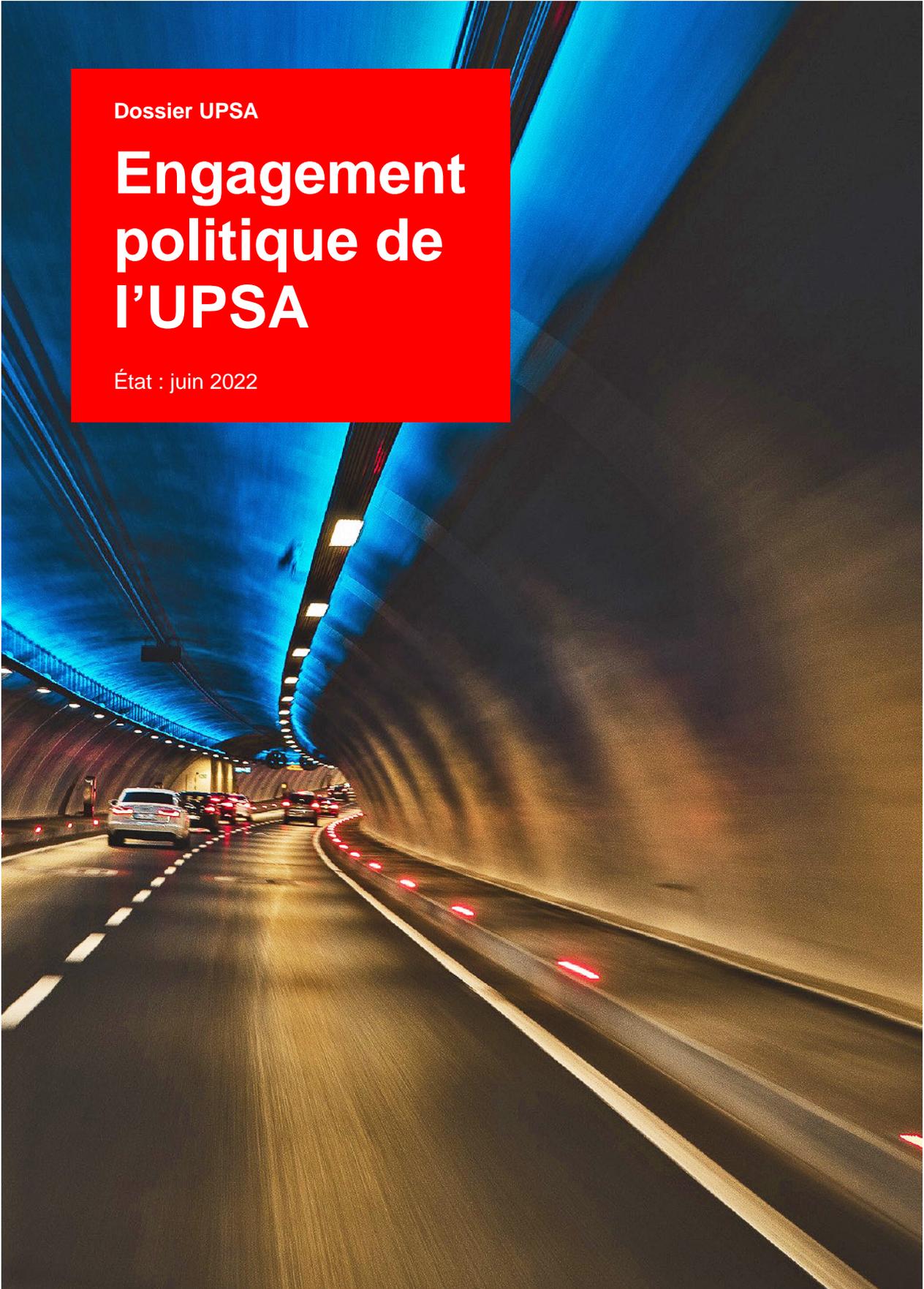


Dossier UPSA

Engagement politique de l'UPSA

État : juin 2022



SOMMAIRE

1. Introduction	3
2. Situation initiale (importance de l'engagement politique de l'UPSA)	4
3. Principes de politique des transports de l'UPSA	5
4. Principes de politique de formation de l'UPSA	9
5. Principes de politique industrielle de l'UPSA	14
6. Lignes d'actions possibles pour l'association, les sections et les membres individuels	16
7. Résumé des principales conclusions et mesures	18

1. INTRODUCTION

Le présent dossier traite d'un autre sujet très important pour l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) : l'engagement politique de l'association. Le dossier datant de 2017 a été entièrement remanié. Ce dossier se base cependant toujours sur l'objectif fixé en 2016 dans le cadre de la stratégie révisée de l'UPSA : « Afin de représenter efficacement les intérêts et les préoccupations de ses membres, l'UPSA entretient un réseau politique solide sur le plan régional et national. Les sections, elles, s'impliquent dans la politique locale. » Il a été complété par une enquête en amont réalisée auprès des membres et ayant pour but de définir les principaux thèmes dans les différents domaines du travail politique.

Dans ce cadre, l'UPSA met la priorité sur la politique des transports, de la formation et de l'industrie. Il s'agit en outre de sensibiliser chaque membre à la nécessité de l'engagement politique de son association et de montrer à quel point l'UPSA tend également vers une approche entrepreneuriale en politique.

2. SITUATION INITIALE (IMPORTANCE DE L'ENGAGEMENT POLITIQUE DE L'UPSA)

Pour comprendre le rôle de l'UPSA dans le paysage politique, il est utile de jeter un coup d'œil au passé : l'union a été fondée en 1927 sous la forme d'une association purement professionnelle. Les principales préoccupations étaient alors (et sont toujours) les questions de formation initiale et continue, les prestations aux membres et, de manière générale, le maintien de conditions-cadres favorables pour les garagistes suisses.

2.1 Un poste de travail sur huit dépend de la voiture

Près de 4,6 millions de voitures de tourisme circulent aujourd'hui sur les routes suisses. La Suisse fait ainsi partie des pays les plus motorisés d'Europe. La croissance du parc automobile a également entraîné le développement et l'expansion de la branche correspondante. L'UPSA compte 3866 garages et quelque 39 700 collaboratrices et collaborateurs. Un emploi sur huit en Suisse est directement ou indirectement lié à l'automobile. Au total, la branche automobile suisse compte un peu plus de 15 000 entreprises et emploie 84 000 collaboratrices et collaborateurs pour un chiffre d'affaires total de 90 milliards de francs. Les garages suisses génèrent à eux seuls près de 34 milliards de francs. L'impact économique de la branche automobile est donc considérable (cf. https://www.strasseschweiz.ch/app/uploads/2020/02/vademecum_2020_f.pdf, consulté le 29.12.2021).

2.2 L'UPSA fait entendre la voix de la raison

Dans un contexte politique de plus en plus complexe, l'UPSA s'occupe d'un large éventail de sujets dans l'intérêt de ses membres : les routes, les transports, la formation et les questions générales relatives aux entreprises. En tant que première association de la branche et consciente de ses responsabilités, elle se positionne comme la « voix de la raison » sur les questions liées aux transports. Elle ne recherche pas la confrontation avec ses adversaires politiques, mais plutôt la coopération avec ses partenaires. En effet, les objectifs politiques ne peuvent souvent être atteints qu'en commun. L'UPSA peut toutefois aussi créer seule des majorités grâce à des actions ciblées. C'est le comité qui décide en fonction de la situation. L'UPSA s'engage en outre avec véhémence partout où ses membres subissent une pression politique.

2.3 La solidarité engendre des majorités

L'UPSA joue un rôle majeur au sein des associations routières. Avec route suisse, l'Union suisse des arts et métiers (usam) et des associations proches, elle défend les intérêts du transport motorisé.

En Suisse, les processus politiques sont conçus de sorte qu'un combattant solitaire a du mal à gagner. Comme les intérêts des différentes associations ne coïncident pas pour toutes les thématiques, l'UPSA s'engage au sein d'alliances qui peuvent varier en fonction du projet.

3. PRINCIPES DE POLITIQUE DES TRANSPORTS DE L'UPSA

3.1 Défis

L'UPSA et ses membres considèrent que leurs champs d'action les plus importants concernent surtout les domaines suivants :

- Tarification de la mobilité (3.2)
- Financement des routes (3.3)
- Réduction de la vitesse à 30 km/h (3.4)
- Décarbonation du trafic routier (3.5)
- Loi sur le CO₂ (3.6)

Ces différents thèmes sont approfondis dans les chapitres suivants.

3.2 Tarification de la mobilité

La Constitution garantit la gratuité de l'utilisation des routes publiques en Suisse, mais l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions à ce principe général. Le principe de l'accès gratuit a été explicitement inscrit dans la Constitution fédérale en 1958 et il constitue un élément fondamental de notre État fédéral.

Dans sa prise de position sur les projets pilotes de tarification de la mobilité, l'UPSA a clairement indiqué qu'elle était prête à en discuter, à condition que les principes-cadres définis par la Confédération elle-même soient pleinement respectés :

- Pay as you use. Les personnes qui consomment de la mobilité doivent être incitées à se comporter en tenant compte des coûts.
- Compensation. Dans l'ensemble, la tarification de la mobilité ne vise pas à payer plus, mais à payer différemment. Les coûts qui en résultent ne doivent pas s'additionner aux taxes existantes.
- Effet de redistribution / structure sociopolitique. La tarification de la mobilité doit être conçue de sorte que la mobilité reste abordable pour toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs.
- Intermodalité. La tarification de la mobilité poursuit une approche englobant tous les modes de transport et comprend la route et le rail.
- Construction modulaire. Il doit être possible de mettre progressivement en place des mesures et de les étendre ainsi que de juxtaposer l'ancien et le nouveau.
- Protection des données. La collecte, l'utilisation et la conservation des données ainsi que leur suppression doivent être clairement définies dans une base légale.
- Transparence. Le financement, le fonctionnement, la réalisation des objectifs, la détermination des prix et l'utilisation des fonds encaissés doivent être transparents et compréhensibles.

L'UPSA rejette tout système tarifaire unilatéral tel que le péage routier. La tarification de la mobilité ne modifiera que peu les activités des garagistes dans un avenir proche. Il n'est pas encore possible de prédire avec exactitude quelles seraient pour eux les conséquences de l'introduction définitive d'une tarification de la mobilité.

3.3 Financement des routes

Assurer à long terme l'infrastructure routière et le budget fédéral est une préoccupation politique majeure pour l'UPSA et ses membres. Les recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales diminuent, une tendance accélérée par la part croissante des véhicules électriques mis en circulation.

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a élaboré un document de base important pour la Confédération, mais aussi pour les cantons et les communes. Celui-ci aborde les perspectives d'évolution du transport 2050. L'ARE y précise : « Le volume des transports va continuer à augmenter. Néanmoins, sous l'effet de tendances sociétales et économiques comme l'accroissement du télétravail, l'extension de l'urbanisation et le vieillissement de la population, le transport augmentera moins vite que la population.

C'est ce qui ressort des Perspectives d'évolution du transport 2050 préparées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). » (<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html>, consulté le 28.12.2021)

Les Perspectives d'évolution du transport 2050 présentent quatre scénarios possibles d'évolution du transport de voyageurs et de marchandises. Le scénario de base propose une évolution du trafic conforme aux objectifs de la Confédération dans ce domaine. Les trois autres scénarios présentent des perspectives de développement alternatives. Ces quatre scénarios reposent sur des hypothèses différentes, par exemple quant aux mesures prises par le monde politique pour atteindre les objectifs climatiques des accords de Paris, à la vitesse à laquelle les technologies respectueuses de l'environnement s'imposeront et à l'importance pour chacune et chacun de la propriété et de la durabilité (cf. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html>, consulté le 28.12.2021).

L'UPSA considère les résultats du scénario de base avec beaucoup de scepticisme. Ce scénario repose notamment sur l'hypothèse selon laquelle des mesures de politique des transports seront introduites : la part des transports publics doit être augmentée, le vélo est beaucoup plus utilisé et le trafic individuel motorisé est en baisse tout en restant important dans l'ensemble.

Une chose est essentielle pour l'UPSA : le financement de l'infrastructure routière doit être garanti à long terme de manière à permettre la planification. L'UPSA poursuit les objectifs suivants afin d'assurer les finances de l'infrastructure routière nationale à moyen et long terme :

- La liberté de choix du moyen et du mode de transport ne doit pas être mise en jeu.
- Il est nécessaire de mettre à disposition des infrastructures au moyen d'un agrandissement ou d'un désengorgement ciblé. Les goulets d'étranglement doivent tout d'abord être éliminés en développant l'infrastructure de transport en fonction de la demande.
- Assurer le financement à long terme de l'infrastructure routière (objectif principal). Les déficits du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doivent être compensés afin de garantir la planification des recettes.
- Recours aux innovations technologiques (automatisation, mise en réseau) pour améliorer l'efficacité.
- Les types de propulsion alternatifs doivent être dictés par le marché et non ordonnés par l'État.
- Si les impôts et les taxes actuels doivent être remplacés à long terme, les conditions du point 3.2 doivent être remplies.

3.4 Réduction de la vitesse (vitesse de 30 km/h)

L'UPSA demande de garantir la fluidité du trafic sur les principaux axes routiers et refuse une vitesse de 30 km/h sur ces routes pour les motifs suivants :

- Une réduction forcée de la vitesse générale à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier à l'intérieur des localités constituerait une atteinte à la compétence des cantons et des communes, car ces routes ne relèvent pas de la compétence de la Confédération.
- L'introduction généralisée de zones 30 rendrait les routes principales moins attrayantes et il faudrait alors s'attendre à ce qu'une partie du trafic traverse à nouveau les zones résidentielles, ce qui augmenterait les nuisances et le risque d'accident pour les habitantes et habitants.
- L'abaissement de la vitesse maximale générale à 30 km/h s'appliquerait à tous les véhicules, y compris au transport routier et aux transports publics. Afin que les villes restent accessibles tant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs par bus, il est important de maintenir la vitesse maximale générale à 50 km/h. Une réduction de la vitesse entraînerait des pertes de temps coûteuses, qui pourraient même entraîner l'achat de véhicules supplémentaires afin d'assurer le même service de transport.

3.5 Décarbonation du trafic routier

Pour l'UPSA, il est essentiel de rester ouverts aux technologies. Tout dépend de l'utilisation du mode de transport, mais aussi de la situation concrète. Il s'agit de trouver la solution de propulsion idéale en fonction de l'utilisation et de la développer.

La Suisse a la possibilité de faire progresser les technologies de décarbonation et de les établir sur le marché. C'est là que le monde politique entre en jeu. Une focalisation sur une seule forme de propulsion ne doit pas empêcher de telles innovations. L'UPSA s'engage ainsi afin que les conditions-cadres soient les meilleurs possibles pour de telles innovations. Il est peu judicieux de mener une discussion sur ce qui est « bon » ou « mauvais » sur le plan technologique des véhicules.

Pour que le système de transport fonctionne et que les formes de mobilité soient performantes, l'économie et la branche automobile ont besoin de conditions-cadres claires sans interdictions idéologiques ni mesures d'encouragement unilatérales. Il convient de combiner judicieusement les différents modes de transport. La sécurité de planification et d'investissement revêt une importance capitale, en particulier dans un environnement en constant changement en termes de comportement de mobilité. Les propriétaires de véhicules ont besoin d'une sécurité de planification et d'investissement. Les changements de cap politiques peuvent avoir de graves conséquences en l'absence de dispositions transitoires bien réfléchies, en particulier dans le domaine des flottes de véhicules exploitées de manière professionnelle. En conséquence, l'UPSA considère qu'il est de son devoir de contribuer activement, avec ses organisations proches, à l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt de ses membres.

3.6 Loi sur le CO₂

Alors que l'UPSA s'était engagée avec succès dans la lutte contre la loi sur le CO₂ en juin 2021, un nouveau projet de loi est déjà en discussion.

L'UPSA reconnaît et soutient les efforts visant à réduire les émissions nocives pour le climat, notamment au niveau de la circulation routière. Mais ce qui est nécessaire, c'est une loi avec moins d'interdictions et plus d'incitations, le but devant être d'encourager l'innovation dans le domaine des énergies renouvelables. Un débat ouvert sur les technologies doit avoir lieu.

Outre le développement rapide de l'infrastructure de recharge publique pour les véhicules électriques, l'UPSA demande également un soutien ciblé pour les stations de recharge privées. De plus, la nouvelle loi sur le CO₂ doit encourager les possibilités de ravitaillement en hydrogène ou les investissements dans la production de carburants synthétiques, qui peuvent également contribuer de manière significative à la protection du climat. L'approvisionnement en électricité doit impérativement être au centre de toutes les discussions, la Confédération ayant mis en garde contre une pénurie d'électricité de longue durée.

Même sans loi sur le CO₂, l'UPSA s'engage en faveur d'une mobilité plus respectueuse du climat par le biais de différents programmes d'efficacité énergétique comme le « CheckEnergieAuto » mis en place conjointement avec Suisse Energie, un programme de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), ou encore le « programme d'optimisation de la pression des pneus » (POP). En effet, les véhicules neufs ne sont pas les seuls à pouvoir et à devoir contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre; le parc automobile actuel le peut et le doit lui aussi.

L'UPSA s'impliquera également dans les futures discussions sur la révision de la loi sur le CO₂ tout en s'engageant en faveur de ses membres dans le cadre des thèmes importants susmentionnés.

4. PRINCIPES DE POLITIQUE DE FORMATION DE L'UPSA

4.1 Champs d'action

L'UPSA et ses membres considèrent que leurs champs d'action les plus importants concernent surtout les domaines suivants :

- Numérisation (4.2)
- Compétitivité sur le marché (4.3)
- Renforcement de la formation professionnelle dans le système éducatif (4.4)
- Reconnaissance de l'équivalence (4.5)
- Création de bonnes conditions-cadres (4.6)

Ces différents thèmes sont approfondis dans les chapitres suivants.

4.2 Numérisation

L'UPSA s'engage de diverses manières dans le domaine de la numérisation. Depuis 2018, les personnes en formation dans les métiers techniques de l'automobile utilisent des moyens didactiques électroniques aussi bien dans les écoles professionnelles spécialisées que dans les cours interentreprises.

À partir de 2022, une plate-forme d'apprentissage électronique avec moyen didactique intégré sera en outre introduite dans les métiers du commerce de détail. Depuis début 2021, l'UPSA met à disposition sur son site Internet metiersauto.ch un moyen didactique accessible au public et régulièrement complété sur le thème des « motorisations alternatives ». Une application d'orientation professionnelle qui peut être utilisée sur ordinateur et tablette est développée pour soutenir la promotion de la relève. Il s'agira à l'avenir d'examiner si la procédure de qualification écrite des quelque 2700 apprenti-e-s annuel-le-s peut également être effectuée par voie électronique. L'UPSA est notamment membre de l'organisation faîtière « Groupe d'intérêt Coopération électronique entre les lieux d'apprentissage » (IG-eLok) avec les associations Swissemem, Swissmechanic Suisse, ICT-Formation professionnelle Suisse, Suissetec, la Société Suisse des Entrepreneurs et Viscom.

L'IG-eLok

- fait la promotion de la standardisation nationale et de l'identification univoque des données électroniques relatives à la formation professionnelle initiale. Elle promeut un échange électronique ouvert et fluide des données entre les différents systèmes des cantons et des organisations du monde du travail (OrTra) ;
- demande aux cantons et aux écoles professionnelles de mettre à disposition les données nécessaires et exige le traitement des interfaces permettant la communication ainsi que l'interaction entre les systèmes des trois lieux de formation (cours interentreprises (CI) / écoles professionnelles spécialisées / entreprises);
- encourage l'échange d'expériences sur différents thèmes électroniques des associations professionnelles;
- cherche à participer aux projets relatifs à la formation professionnelle 2030. Les réactions découlant des collaborations à des projets sont transmis à l'IG-eLok et servent à l'échange d'expériences au sein de la communauté d'intérêts ;
- est l'interlocuteur des associations partenaires pour les questions liées à la numérisation.

L'UPSA s'engage en faveur de la coopération électronique entre les lieux de formation pour les raisons suivantes : une coopération optimisée entre les partenaires de formation que sont le canton et l'Office fédéral de la statistique (OFS), les CI et les entreprises permet aux participant-e-s de se concerter si besoin et de prendre des mesures suffisamment tôt, par exemple en cas de dégradation des performances d'une apprentie, et de contribuer ainsi à l'assurance qualité de la formation. De plus, les processus administratifs dans les entreprises et dans les CI sont optimisés grâce à une coopération électronique entre les lieux de formation, ce qui entraîne une augmentation de l'efficacité.

4.3 L'objectif premier de la formation professionnelle est la compétitivité sur le marché du travail

Près de 70 % des apprenti-e-s sont formé-e-s dans des petites et moyennes entreprises (PME). Cela montre l'importance des PME, et donc de nombreux membres de l'UPSA, pour la formation professionnelle.

En tant qu'association, l'UPSA s'engage avec l'usam auprès des cantons et de la Confédération pour que la conception et le développement des métiers restent du ressort des associations professionnelles sous la forme des OrTra. L'UPSA peut ainsi se défendre, pour ses membres, contre les idées de modification ou d'adaptation indésirables des autorités. L'objectif est de montrer les excellentes possibilités de promotion offertes par notre branche, et ce avec de nombreux diplômes reconnus à la clé.

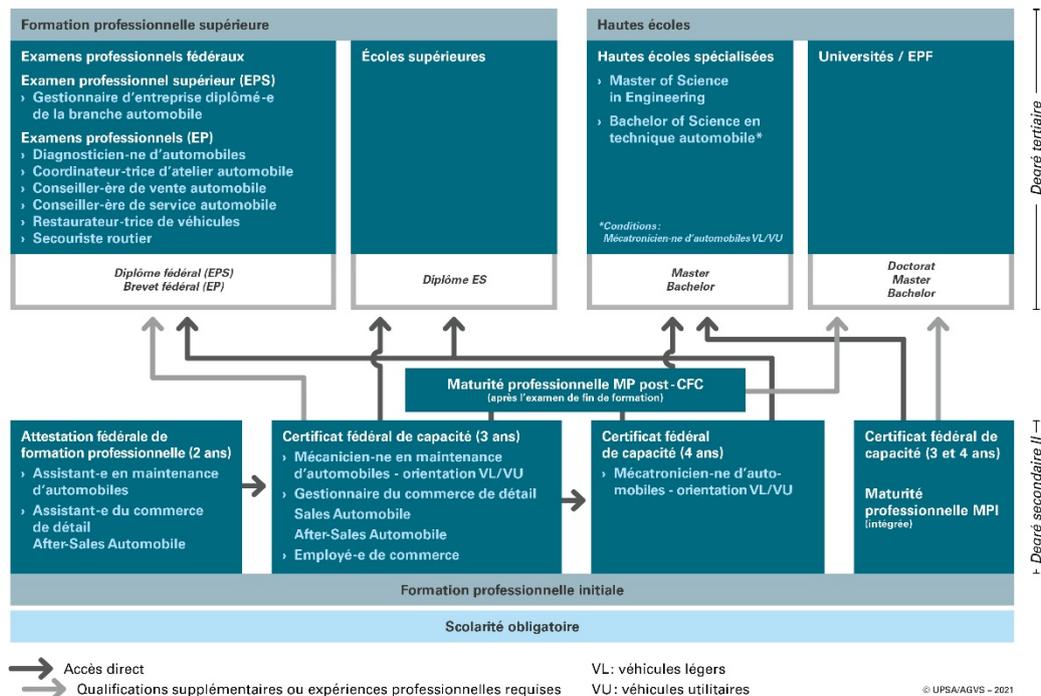
Étant donné que les véhicules électriques jouent un rôle clé dans une mobilité moderne et porteuse d'avenir, l'UPSA doit également s'engager dans ce domaine. C'est le seul moyen de garantir l'avenir des métiers de la branche automobile. La feuille de route mobilité électrique 2022 a été créée afin de promouvoir l'électromobilité en Suisse. Il s'agit d'un ouvrage commun : plus de 50 organisations et entreprises de différentes branches ainsi que des représentants de la Confédération, des cantons et des communes y participent. Toutes et tous s'efforcent de promouvoir la mobilité électrique en proposant des mesures dans leur domaine d'influence.

L'UPSA s'engage actuellement en faveur de la feuille de route mobilité électrique 2022, et continuera de le faire, avec les mesures suivantes dans le domaine de la formation et de la sécurité au travail :

- Accroissement des compétences de vente et de conseil pour les véhicules électriques et leur infrastructure de recharge
- Création de prescriptions juridiques claires pour les travaux sur les véhicules électriques et hybrides
- Module de formation pour les travaux sur des composants de véhicules sous tension
- Ces mesures ont été soumises par l'UPSA pour la feuille de route.

4.4 Renforcement de la formation professionnelle dans le système éducatif suisse

Les parcours de carrière, de la formation professionnelle supérieure à l'entrepreneuriat, doivent être davantage mis en évidence, tout comme la perméabilité de notre système de formation.



Une grande importance est accordée à cette perméabilité lors du développement des formations initiales et continues de l'UPSA.

Celle-ci permet par exemple à une apprentie de commencer une formation de base de deux ans (AFP) d'assistante en maintenance d'automobiles (AMA) ou une formation de base de trois ans (CFC) de mécanicienne en maintenance d'automobiles (MMA), et de suivre ensuite une formation initiale CFC supérieure de plus courte durée. Par exemple, deux années supplémentaires permettent aux mécanicien-ne-s en maintenance d'automobiles de devenir des mécatronicien-ne-s d'automobiles.

L'admission aux cursus de formation professionnelle supérieure avec brevet fédéral est ouverte aux diplômé-e-s ayant suivi une formation initiale UPSA de trois ou quatre ans. Les six formations continues du degré tertiaire dans les domaines de la technique, du conseil, de la vente et de la direction ainsi que la formation continue en entreprise au niveau de l'examen professionnel supérieur (EPS) permettent d'une part à la main-d'œuvre qualifiée de se développer dans le cadre d'une offre variée en fonction de ses points forts et de ses préférences, et d'autre part de contribuer à une situation de main-d'œuvre équilibrée sur le plan quantitatif et qualitatif au bénéfice des entreprises.

Dans le domaine de la formation professionnelle supérieure, l'UPSA s'efforce en outre d'exploiter les synergies avec d'autres associations (carrosserie suisse par exemple) afin de développer des offres communes. De plus, l'accent est mis sur une étroite collaboration avec l'offre de formation continue des constructeurs et des importateurs, afin de garantir avec leurs cursus une plus grande perméabilité vers la formation professionnelle supérieure de l'UPSA.

Les OrTra responsables de la formation professionnelle et de la formation continue doivent être considérées sur un pied d'égalité en tant que partenaires et ainsi renforcées dans leur travail. À cette fin, l'UPSA s'engage, au sein de plusieurs groupes de travail, dans des projets sur différents thèmes avec d'autres OrTra ainsi qu'avec les associations faitières patronales, l'usam et l'Union patronale suisse (UPS).

4.5 Reconnaissance de l'équivalence et de l'égalité de traitement de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle supérieure

L'UPSA œuvre dans ce sens avec l'usam. Cette dernière s'engage au niveau tertiaire pour la reconnaissance de l'équivalence entre la formation professionnelle supérieure et l'enseignement supérieur. Dans le cadre de l'initiative « Formation professionnelle 2030 », l'UPSA soutient les associations faitières que sont l'usam et l'UPS pour le projet « Conférence OrTra Positionnement ES/FPS ».

En ce qui concerne la reconnaissance de la formation professionnelle supérieure dans la désignation des titres, l'UPSA s'engage également avec l'usam pour les titres de « Professional Bachelor » et de « Professional Master ». La formation professionnelle supérieure ne doit pas être considérée comme un concurrent de la formation universitaire. L'UPSA s'engage dans ce sens en montrant aux apprenti-e-s et aux jeunes professionnel-e-s les multiples possibilités de formations continues, y compris la perméabilité dans le degré tertiaire. Les différents profils sont complémentaires et doivent être renforcés.

Pour l'UPSA, une offre étendue et actualisée de formation professionnelle supérieure est une condition sine qua non pour garantir à l'avenir la compétitivité de la main-d'œuvre qualifiée, offrir des possibilités de développement et de carrière, et favoriser ainsi la fidélisation des collaboratrices et collaborateurs à la branche. Néanmoins, l'UPSA étudie également des possibilités futures de coopérations avec des hautes écoles afin de transmettre des compétences entrepreneuriales et de gestion d'entreprise.

Pour sa part, le Conseil fédéral souhaite que le système de formation soit plus dynamique et davantage axé sur les exigences du marché. Il s'agit certes d'un signal positif pour l'UPSA, mais il doit être suivi de manière systématique par le Conseil fédéral et mieux communiqué.

4.6 Création de conditions-cadres favorables pour améliorer la situation de la main-d'œuvre qualifiée

« Formation professionnelle 2030 » est une initiative portée par les partenaires de la formation professionnelle qui anticipe les changements sur le marché du travail et dans la société tout en préparant la formation professionnelle pour l'avenir.

Dans le cadre de « Formation professionnelle 2030 », l'UPSA s'engage activement en faveur des différentes orientations dans des projets, en particulier dans le groupe thématique « Orientation professionnelle, universitaire et de carrière ». En tant que membre de l'IG-eLOK, l'UPSA représente également le groupe thématique « Transformation numérique ».

La votation préalable puis le front commun formé par les associations d'employeurs vis-à-vis du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) et des cantons ont fait leurs preuves pour représenter efficacement les requêtes des OrTra, et ce en particulier pour la mise en œuvre des projets dans le cadre de l'initiative « Formation professionnelle 2030 ». C'est la raison pour laquelle l'UPSA soutient la poursuite de la collaboration entre les associations patronales.

Pour l'UPSA, il restera très important à l'avenir de se faire entendre auprès des autorités en collaboration avec les associations partenaires.

5. PRINCIPES DE POLITIQUE INDUSTRIELLE DE L'UPSA

5.1 Champs d'action

L'UPSA et ses membres considèrent que leurs champs d'action les plus importants concernent surtout dans les domaines suivants :

- Coûts de la réglementation (5.2)
- Systèmes de distribution d'établissements de marque (5.3)
- Loi sur la protection des données (5.4)

Ces différents thèmes sont approfondis dans les chapitres suivants.

5.2 Coûts de la réglementation

La densité de la réglementation augmente à tous les niveaux, ce qui entraîne des charges administratives nettement plus élevées pour les PME, et donc pour une très grande partie des membres de l'UPSA.

La réduction des coûts actuels et le contrôle strict des coûts futurs de la réglementation libèrent les entreprises et équivaut ainsi à un programme de croissance économique.

Avec l'usam, l'UPSA s'engage pour réduire les coûts inutiles des réglementations existantes. Il s'agit par ailleurs d'éviter les coûts futurs de réglementation engendrés par les nouveaux projets de loi. Enfin, il faut également maîtriser les facteurs de ces coûts.

L'UPSA s'engage en faveur d'une économie libérale et mise sur une politique économique basée sur la concurrence et la responsabilité individuelle. Protéger la liberté entrepreneuriale est l'un des principaux objectifs de l'association. Cela permet notamment d'atteindre une plus grande efficacité et de promouvoir l'innovation.

En revanche, les coûts de la réglementation se répercutent sur les coûts fixes des entreprises, alors que ces derniers n'ont aucune influence sur les premiers et sont difficiles à compenser en l'absence d'économies dans d'autres domaines. L'UPSA continuera à s'engager contre les coûts inutiles de réglementation car ceci permet de libérer des ressources que ses membres peuvent investir de manière productive.

5.3 Systèmes de distribution d'établissements de marque

Avec l'avènement des nouvelles technologies et des formes de propulsion alternatives, le rôle des membres de l'UPSA évolue lui aussi de plus en plus. On peut citer dans ce contexte l'accès aux données techniques qui doit être garanti pour leurs réparations, la situation relative aux marges qui doit s'améliorer, etc.

Les garagistes suisses sont de plus en plus confrontés à des constructeurs et des importateurs internationaux qui tentent de les fidéliser avec des contrats extrêmement unilatéraux, limitant par là-même fortement la libre concurrence. L'UPSA a ancré dans sa vision la protection de la libre entreprise et donc de la libre concurrence.

Le système de distribution est aujourd'hui en pleine mutation. De nombreux constructeurs cherchent à entrer en contact direct avec les acheteurs de voitures. Ainsi, les constructeurs de différents pays convertissent leurs réseaux de concessionnaires en agences. Les concessionnaires deviennent alors de simples intermédiaires entre les automobilistes et les constructeurs.

Dans le cadre de ce modèle, les garagistes s'occupent de l'acquisition, du conseil, des tours d'essai, des tâches administratives et de la remise des véhicules. Les constructeurs leur versent une commission et une prime pour cela.

L'UPSA se penche très sérieusement sur ce thème et s'engage afin que les concessionnaires soient indemnisés de manière appropriée pour toutes leurs dépenses liées au modèle d'agence et qu'ils n'aient pas à préfinancer les véhicules. Les coûts de l'entreposage et des véhicules d'exposition ne doivent plus non plus être à la charge des concessionnaires. Il doit donc s'agir d'un véritable modèle d'agence.

L'UPSA s'engage en outre à l'international et échange principalement avec l'Allemagne et l'Autriche afin d'exploiter les synergies existantes dans l'intérêt de ses membres.

5.4 Loi sur la protection des données

À la suite de nombreux va-et-vient et après l'élimination des dernières divergences, le Parlement suisse a, dans le cadre de son vote final du 25 septembre 2020, adopté la révision totale de la loi fédérale sur la protection des données (LPD).

La révision totale visait à adapter la loi suisse sur la protection des données (datée de 1992) aux conditions sociales et technologiques actuelles et à se rapprocher des réglementations plus récentes et plus modernes dans l'environnement européen de la protection des données.

Les quatre aspects suivants étaient et restent aujourd'hui essentiels :

- Accroître la transparence et renforcer les droits des personnes concernées ;
- Promouvoir la prévention et la responsabilisation des personnes chargées du traitement des données ;
- Renforcer la surveillance de la protection des données ;
- Renforcer les dispositions pénales.

Sur la base du message et de l'avant-projet du Conseil fédéral, on pouvait craindre quelques durcissements de la loi qui auraient entraîné, pour de nombreux garagistes, une insécurité juridique et une charge de travail supplémentaire importante en matière de traitement des données personnelles.

C'est pourquoi l'UPSA et l'Association Suisse des Sociétés de Leasing (ASSL) se sont engagées en faveur d'une mise en œuvre libérale et adaptée à la pratique de la révision de la loi qui ne met pas en péril la décision d'adéquation de l'UE et donc le transfert de données de l'UE vers la Suisse tout en renonçant à des réglementations inutilement strictes qui vont au-delà de celles de l'Union européenne (le « perfectionnisme suisse »). Ces objectifs ont été en grande partie atteints dans la loi.

Le projet d'ordonnance relative à la loi sur la protection des données (P-OLPD), qui régit la mise en œuvre concrète de la loi, ne satisfait toutefois pas à ce mandat légal. Il contient de nombreuses réglementations qui vont bien au-delà de celles de l'UE. En outre, des points qui avaient été retirés du projet de loi au cours des débats y ont été inclus.

Dans sa prise de position, l'UPSA a donc prié le Conseil fédéral de réviser le projet d'ordonnance. Toutes les « spécificités du perfectionnisme suisse » et les contradictions avec la révision de la loi sur la protection des données doivent être supprimées.

La loi sur la protection des données représente une charge administrative importante pour de nombreuses entreprises. L'UPSA mettra par conséquent à la disposition de ses membres des documents, des modèles et des informations importantes afin que la nouvelle loi puisse être mise en œuvre correctement et aussi simplement que possible.

6. LIGNES D'ACTION POSSIBLES POUR L'ASSOCIATION, LES SECTIONS ET LES MEMBRES INDIVIDUELS

De tous les modes de transport que sont la route, le rail, l'air et l'eau, c'est la route qui est la plus importante pour la branche. Plus des deux tiers des prestations de transport de marchandises et plus des trois quarts du transport de voyageurs sont réalisés par la route. L'industrie a besoin à tout moment d'une infrastructure de circulation routière fonctionnelle pour pouvoir assurer la distribution finale des marchandises. Les PME ne resteront performantes et viables sur le plan économique que si elles sont en mesure de répondre constamment (24h/24) et à tout moment (365 jours/an) aux besoins actuels de mobilité et d'accessibilité.

De nos jours, les garagistes ne sont généralement pas très actifs sur le plan politique. La crainte de contrarier et de perdre des client-e-s à cause d'un engagement politique freine la volonté en la matière. De plus, l'enquête auprès des membres a clairement montré que le temps manque pour s'engager davantage.

6.1 Engagement de chacune et chacun

Il doit néanmoins être dans l'intérêt de l'UPSA et de ses sections de motiver les garagistes à se forger une opinion politique. Chaque garagiste est un entrepreneur et doit se présenter ainsi. Car la Suisse, organisée selon un système de démocratie directe, fonctionne surtout grâce au travail de milice. Quiconque choisit la voie politique en Suisse ne le fait généralement pas dans l'esprit d'une carrière planifiée, mais dans l'intérêt de la participation à la société et de la volonté d'assumer des responsabilités au sein de sa commune et pour celle-ci (cf. www.chgemeinden.ch/milizsystem-wAssets/docs/Schauplatz_11_Heft_2_RZ.pdf, consulté le 25.01.2022).

Ainsi, les garagistes n'ont pas forcément besoin d'être actifs sur le plan politique ou d'envisager une fonction publique. Il s'agit plutôt de faire en sorte qu'ils s'engagent au sein de leurs sections et de leurs associations professionnelles communales, régionales ou cantonales. De plus, la politique commence à petite échelle, dans un club sportif ou à la table des habitués par exemple. Ici aussi, voire ici surtout, les garagistes peuvent sensibiliser leur entourage aux préoccupations de la branche automobile.

6.2 Engagement des sections

L'engagement des sections se concentre sur les thèmes « Formation professionnelle » et « Collaboration avec le service des automobiles ». La section UPSA défend les requêtes de ses membres dans le cadre de votations cantonales.

En tant qu'association faîtière, l'UPSA Suisse se tient à tout moment à la disposition des sections si elles le souhaitent. L'objectif doit être que les sections, tout comme l'association faîtière, partagent la même orientation sur les thèmes traités dans le dossier. L'association n'est forte que si toutes les parties prenantes tirent sur la même corde.

6.3 Engagement de l'UPSA

L'UPSA est active au niveau fédéral. Elle poursuit ici ses objectifs avec les partenaires de coalition appropriés. Le président élu en 2021, le conseiller national Thomas Hurter, est le porte-parole politique de l'association et transmet les messages de l'UPSA directement aux décideuses et décideurs du Conseil national et du Conseil des États. Afin de renforcer la notoriété de l'UPSA auprès des politicien-ne-s, les prises de position sur les affaires politiques sont directement adressées aux secrétariats des partis politiques. L'objectif est de favoriser les échanges. La collaboration avec les autorités sera poursuivie et, si nécessaire, intensifiée. En outre, le réseau international, déjà bien établi, sera encore développé.

7. RESUMÉ DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET MESURES

- **Complexité croissante** : face à un paysage politique de plus en plus complexe, l'UPSA a renforcé son engagement politique et entend continuer à le développer à l'avenir. Elle s'exprime principalement dans les domaines de la route et des transports, de la formation ainsi que sur des sujets qui concernent les garagistes en tant qu'entrepreneurs.
- **Affaires locales et nationales** : afin de représenter efficacement ses membres, l'UPSA entretient un solide réseau politique au niveau régional et national. Les sections s'impliquent dans la politique locale.
- **Voix de la raison** : en tant que première association de la branche et consciente de ses responsabilités, l'UPSA évolue sur un pied d'égalité et en coordination avec les autres associations routières. L'UPSA se positionne comme la « voix de la raison ».
- **Partenaires de coalition** : la majorité ne peut être acquise par des combattants solitaires. Afin d'atteindre ses objectifs, l'UPSA forme des alliances avec d'autres organisations.
- **Succès** : l'image de la branche s'est détériorée ces dernières années. L'association doit être en mesure de montrer les évolutions positives que la branche a déjà connues.
- **S'engager, c'est sensibiliser** : les garagistes peuvent eux aussi influencer les processus politiques. Pour ce faire, ils ne doivent pas forcément viser un mandat politique mais peuvent essayer de sensibiliser leur entourage (famille, ami-e-s, clientèle) aux préoccupations de la branche automobile suisse. De nombreux défis attendent les garagistes suisses.

Directeur de la publication :
Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)
Auteur:
Olivia Solari, service juridique (Master of Law)
Wölflistrasse 5, 3006 Berne
Téléphone : 031 307 15 34