RAPPORT ANNUEL 2018|19

auto schweiz
suisse

Impressum
Cette publication paraît en langues allemande et française
Conception et production : KREBStypo, Innerberg
Publications : Avril 2019
© auto-suisse

TABLE DES MATIÈRES

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT 4

Objectif «10/20» 4

AUTOMOBILE/ÉCONOMIE/TRANSPORTS/POLITIQUE/ENVIRONNEMENT 6

Rétrospective conjoncturelle et perspective 6
Parc de véhicules et degrés de motorisation 8
Politique des transports et environnementale 12
Communication 14
Fondation Auto Recycling Suisse 16

RAPPORT D'ACTIVITÉS 19

Adhésions 19
Composition du Comité directeur et des commissions 20
Assemblée générale 2018 23
Secrétariat 24
De l'activité des commissions et groupes de travail 25
Adhésions et représentations 26

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ 28

L'électrique c'est magique, mais… 28

CONCLUSION 2018 30

STATISTIQUES 31

LISTE DES ABRÉVIATIONS 44

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

François Launaz, Président

Objectif «10/20»

Auto-suisse a fait quelque chose d'assez inattendu en 2018. Quelque chose que tous les observateurs, critiques et media n'auraient jamais douté. Sous le concept «10/20», nous nous sommes fixés un objectif très difficile à atteindre. Nous voulons qu'en 2020 chaque 10ème voiture nouvellement immatriculée soit un véhicule électrique ou un véhicule plug-in. 10 % des nouvelles immatriculations doivent donc être rechargeables, ou autrement dit avoir une prise électrique.

Deux points rendent ces véhicules particulièrement intéressants: Premièrement ils peuvent rouler à l'électricité, donc sans émissions polluantes. Et deuxièmement, sans ces véhicules rechargeables, il est quasiment impossible pour certaines marques d'atteindre les objectifs ambitieux d'émissions de CO_2 et d'éviter ainsi de payer d'énormes pénalités dès l'année prochaine. Nos calculs prévisionnels ont effectivement montré qu'un minimum de 10 % de voitures E est nécessaire pour remplir les objectifs de réduction, en tenant compte des modalités d'introduction. En 2018, leur part se montait à 3,2 % et il nous reste donc un bon chemin à parcourir pour arriver au but. La répartition entre les électriques pures et les plug in hybride est de 1,7 % contre 1,5 %.

On me demande souvent si cet objectif est raisonnable et réalisable? Naturellement, c'est le cas, et je ne le dis pas simplement au feeling. Les résultats de notre dernier «Moniteur de la mobilité» l'ont démontré. Cette études faite par auto-suisse et le très sérieux institut de sondage gfs.bern, à intervalle régulier, questionne les automobilistes sur leur position envers la mobilité individuelle,. Nous avons posé aux participants à ce sondage des questions concernant leur vision de la mobilité de demain et leurs envies. Ce sondage à mis à jour des faits intéressants. Par exemple, 85 % des suisses et des suissesses se verraient bien acheter un véhicule plug-in hybride et bénéficier ainsi de la puissance et du couple de deux motorisations. Avec 83 %, les véhicules électriques se positionnent en deuxième position.

Naturellement, un sondage reste un sondage et il y a parfois un fossé entre lui et la réalité. Malgré tout, ces résultats sont encourageants. De plus, exactement 5 % des sondés ont dit envisager l'achat d'un véhicule électrique dans les deux prochaines années. Et comme nous pensons que les électriques feront part égale avec les plug-in hybride, ces 5 % sont exactement le résultat que nous devons réaliser. Un hasard? Ce qui est vrai, c'est que nous avons publié notre objectif avant de connaître les résultats du sondage. Cela nous renforce dans nos convictions.

Fixer un objectif ne suffit pas à lui seul. Afin que le nombre de véhicules à prise augmente sur les routes suisses, les conditions cadres sont indispensables. Et cela, nous l'avons très clairement expliqué lors de notre conférence de presse «10/20». Naturellement, cela ne se fera pas sans un choix acceptable de modèles de ce type. En 2019 déjà, presque 30 modèles de véhicules à prise seront introduits sur le marché, ou présentés. Et en 2020, ce chiffre devrait considérablement augmenter. Naturellement, nous comptons également sur les autres propulsions alternatives telles que le gaz, l'hydrogène et une grande quantité de propulsions hybrides pour lesquels aucune prise électrique n'est nécessaire. Tous vont contribuer à baisser les émissions de CO_2 pour les nouvelles immatriculations. Le client se verra proposé un très grand choix de véhicules émettant peu ou pas de CO_2 dans les mois à suivre

Mais cela ne va pas suffire. Afin d'éliminer la peur de l'autonomie, respectivement du manque d'autonomie, ce qui n'a d'ailleurs pas lieu d'être pour les voitures électriques modernes, une infrastructure de recharge est nécessaire. Et pour certaines propulsions alternatives, une infrastructure de «Remplissage», notamment pour les véhicules à hydrogène et/ou à gaz. C'est seulement ainsi que les véhicules pourront être utilisées chaque jour dans des conditions optimales, sans émissions. Et les investissements proviennent de nombreux acteurs différents, des entreprises indépendantes, des régisseurs d'haltes autoroutières, des marques, des agents, des entreprises fournisseur d'énergie et okus encore. Le risque et la charge sont réparties sur de nombreux partenaires, ce qui est juste et bien. De plus, le courant utilisé pour la propulsion des voitures devrait être de préférence propre et provenir de sources renouvelables, faute de quoi le bilan environnemental ne sera pas amélioré. Et l'industrie automobile seule ne peut pas faire face à ce défi. Nous avons besoin de partenaires valables et fiables.

Cette réflexion a motivé auto-suisse à participer à l'élaboration de la «Feuille de route pour la promotion de l'électromobilité» et d'y être partenaire. Initiée par l'ex conseillère fédérale Doris Leuthard, cette feuille de route met de nombreux partenaires en contact avec le même objectif: apporter sa pierre au chantier de la propulsion électrique. A côté de la confédération, de quelques cantons, villes et communes, de nombreuses sociétés privées ont signé cette feuille de route. L'objectif fixé par madame Leuthard de vendre en 2022 15 % de véhicules électriques et ambitieux, mais correspond à notre objectif «10/20». Auto-suisse est heureux d'avoir provoqué cet élan en plaçant la barre à un niveau seulement réalisable avec l'aide de tous.

Une autre condition est indispensable pour que cet objectif ambitieux soit atteint : Les modalités d'introduction proposées par le conseil fédéral pour le nouvel objectif de 95 grammes doit absolument être maintenu. Le poids supplémentaire donné aux véhicules émettant moins de 50 g de CO_2/km jusqu'en 2022, appelé communément «Super crédit» en fait partie. Ce levier est une motivation importante pour les importateurs de pousser la vente de véhicules propres. De même, la suppression dégressive (phasing-in) de 15, 10 respectivement 5 % des véhicules les moins écologiques dans le calcul des émissions pour 2020, 2021 et 2022 rend la transition moins brutale et moins couteuse lors du passage de 130 à 95 grammes de CO_2, soit une baisse de 27% en un an. Il est utopique de croire que ce saut peut se faire sans mesure d'accompagnement d'une année à l'autre.

Et c'est exactement pour cela que les constructeurs ont préparé ces mesures de transition avec les autorités compétentes de l'EU. Et la Suisse les a adoptées avec une légère adaptation pour tenir compte des spécificités du pays (véhicules plus puissants et mieux équipés, plus de 4×4). Les citoyens ont par ailleurs approuvé ces mesures en acceptant la stratégie énergétique 2050 soumise en votation populaire. Et le conseil fédéral a fait un usage modéré et raisonnable de ce pouvoir que les suisses lui ont confié. Le Parlement se doit de respecter cette décision populaire et de doit pas faire l'erreur politique de supprimer ces modalités d'introduction lors de la révision en cours de la loi sur le CO_2. Faute de quoi, des importantes pénalités payées par les importateurs vont irrémédiablement se reporter sur le prix de vente des véhicules, n'amenant aucun effet positif sur les émissions de CO_2. Il est en effet plus utile d'utiliser cet argent pour la promotion des véhicules à faible niveau d'émission.

Ce regard sur 2018 n'est pas un retour en arrière puisqu'il me permet de mettre à l'ordre du jour notre principale préoccupation; le CO_2. Et 2019 sera en ce sens une année clé, la révision de la loi sur le CO_2 en cours fixera en effet le sort des activités autour de l'électromobilité. Et en ce sens, l'année sera décisive pour régler le rythme de vente des véhicules électriques en vue de la réalisation de notre objectif «10/20».

Avec mes plus amicales pensées.

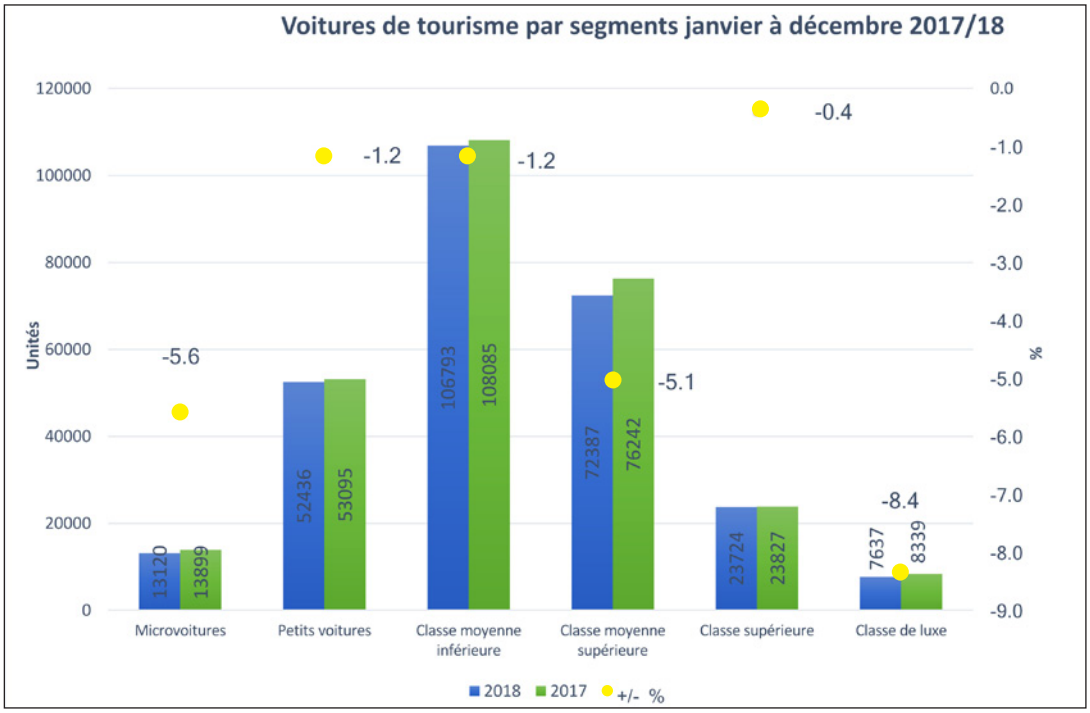
François Launaz
Président auto-suisse

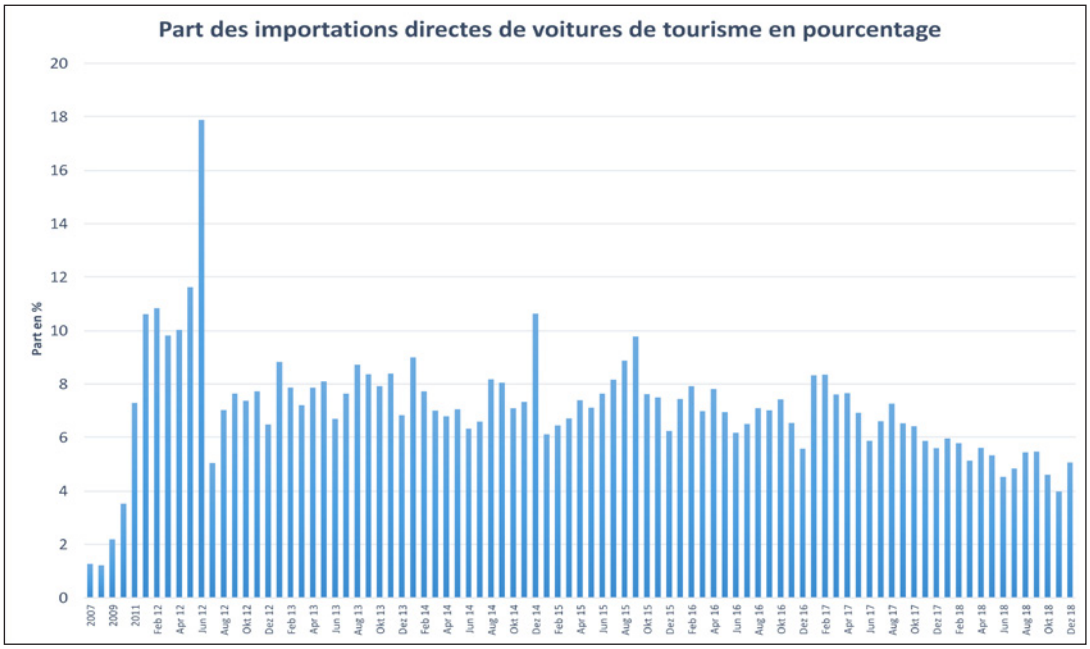
AUTOMOBILE/ÉCONOMIE/TRANSPORTS/ POLITIQUE/ENVIRONNEMENT

Rétrospective et perspectives conjoncturelles

En 2018, la branche automobile suisse a vendu et fait immatriculer 299716 voitures de tourisme neuves (2017: 314028). Cela représente un recul du marché de 4,6 % ou de 14312 unités. Vu le passage aux nouvelles normes sur les gaz d'échappement et les retards de livraison en résultant, de nombreux véhicules commandés n'ont plus pu être livrés aux clients à la fin 2018.

Les livraisons retardées se sont notamment fait sentir en décembre. Les 27539 voitures neuves immatriculées au cours du dernier mois de 2018 se situent 11,4 % en dessous du résultat de l'année précédente. Tandis que les années d'avant, décembre figurait d'habitude parmi les mois les plus solides, il occupait le quatrième rang en 2018, derrière mars, mai et juin.





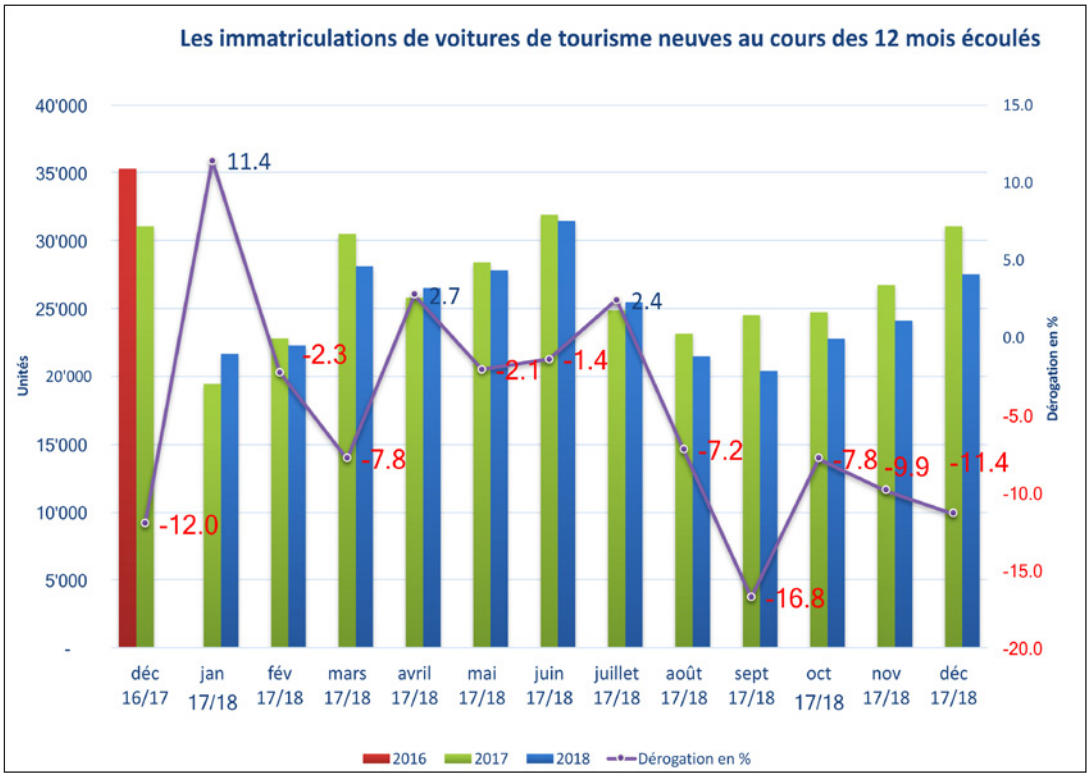
Le boom des 4×4 continue. Leur part du marché de 49,1 % représente en effet le neuvième record de suite. Si l'accroissement de la demande de véhicules à traction intégrale, due à ses caractéristiques de confort et de sécurité, devait se poursuivre à un rythme similaire à celui des années passées, la barre des 50 % pourrait être dépassée en 2019. Il y a deux ans seulement, la part des 4×4 était encore de 44,2 %, et en 2017 elle se montait à 47,5 %. En revanche, la part de marché des voitures diesel a encore une fois baissé et ne présentait plus que 30,0 %. Une croissance réjouissante a été enregistrée par les propulsions alternatives. Leur partie du marché se situait au-dessus de 7 % (7,2 %, +1,6 %), les moteurs hybrides à essence (14476) et les voitures électriques (5109) ayant atteint les valeurs absolues les plus élevées. La statistique par segments ne montre aucune augmentation.

La part des importations directes était certes un peu plus faible, elle demeure néanmoins à un bon niveau. Se situant longtemps entre 1 et 2 %, le taux a nettement augmenté à partir de l'été 2010, frôlant déjà le seuil des 10 % une année plus tard. En raison des sanctions liées au CO_2 en vigueur depuis le mois de juillet 2012, des véhicules à fortes émissions de CO_2 ont été immatriculés de manière anticipée en juin de la même année, atteignant ainsi une valeur record de 17,9 %. Depuis, la courbe s'est de nouveau aplatie. La moyenne annuelle était de 5,1 % en 2018, ce qui correspond à une nette baisse par rapport à 2017 (6,8 %).

L'économie suisse progresse, et le marché des véhicules utilitaires en fait de même: au cours de 2018, 41639 véhicules utilitaires neufs ont été immatriculés en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein. La demande de voitures de livraison, de poids lourds et de véhicules de transport de personnes se situait donc à nouveau 0,1 % ou 314 unités au-dessus de l'année record qu'était 2017. L'objectif d'auto-suisse consistant à maintenir ce haut niveau du marché en 2018 a dès lors été atteint. Les segments individuels ont toutefois évolué de façon très diverse.

Les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers d'un poids total de jusqu'à 3,5 tonnes ont connu une forte demande, battant le record de l'année précédente de 1,7 % pour passer à 32231 immatriculations. Cette demande élevée témoigne de la bonne conjoncture de l'année dernière et du besoin de l'économie en véhicules de transport correspondants.

Pour ce qui est du marché des poids lourds caractérisé par de fortes fluctuations, le chiffre



Parc de véhicules et degré de motorisation

Catégorie de véhicules	1990	2000	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures de tourisme	2 985 399	3 545 247	4 430 375	4 503 865	4 571 994	4 621 237	4 666 015
Augmentation en % par rapport à l'année précédente	3,1	2,2	1,43	1,63	1,49	1,10	0,95
Véhicules de transport de personnes	31 293	40 260	65 794	69 230	73 267	77 521	82 063
Véhicules de transport de choses	252 136	278 518	394 405	404 929	417 590	429 691	445 825
Véhicules agricoles	162 939	177 963	191 207	192 211	193 233	193 938	194 432
Véhicules industriels	45 920	48 949	68 982	70 355	72 015	73 430	75 092
Total quatre-roues	3 477 687	4 090 937	5 150 763	5 240 590	5 328 099	5 395 817	5 463 428
Motocycles	299 264	493 781	704 429	715 279	725 763	735 252	746 630
Total véhicules à moteur	3 776 951	4 584 718	5 855 192	5 955 869	6 053 862	6 131 069	6 210 057
Cyclomoteurs*	464 609	238 770	175 000	175 000	175 000	175 000	175 000
Vélos*	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Population suisse en 1000	6 750	7 164	8 140	8 238	8 392	8 420	8 527
Augmentation en %	1,1	0,2	1,3	1,2	1,8	1,1	1,2

Source: OFS (à partir 2008 auto-suisse, PL y compris) *estimations

atteint de 4389 véhicules neufs est tout à fait respectable, même si le niveau record de 2017 – la meilleure année de la décennie – a été manqué de 4,3 % ou de 197 immatriculations. A titre de comparaison, 2016 a déjà enregistré un excellent résultat avec 4076 camions nouvellement immatriculés. Il est donc légitime de parler d'un léger recul du marché à un niveau très élevé en 2018.

Il en va de même pour les véhicules de transport de personnes. Une fois de plus, les camping-cars, autocars et bus ont dépassé la barre des 5000 unités, à savoir de 19 immatriculations. Cela correspond à un repli plus ou moins négligeable de 37 unités ou de 0,7 % par rapport à l'année précédente. Comme en 2017, quatre véhicules sur cinq mis en circulation dans ce segment étaient des camping-cars; les 4006 unités immatriculées ont en effet frôlé le nombre record de l'année d'avant, qui a été manqué de 11 véhicules ou de 0,3 % seulement.

Les perspectives pour 2019 sont stables selon le point de vue d'auto-suisse. Les membres de l'association tablent en moyenne sur quelque 33000 nouvelles immatriculations sur le marché des véhicules utilitaires légers pour l'année en cours. Pour les voitures de tourisme, les prévisions sont de 308000 unités.

L'intérêt pour la voiture reste intact, car la mobilité individuelle et l'indépendance temporelle et géographique plaident en faveur des véhicules motorisés. Cela se reflète aussi dans la nouvelle augmentation de l'effectif (au 30. 09. 2018) d'environ 0,95 % (44778 unités) à un total de 4666015 voitures de tourisme (CH + FL).

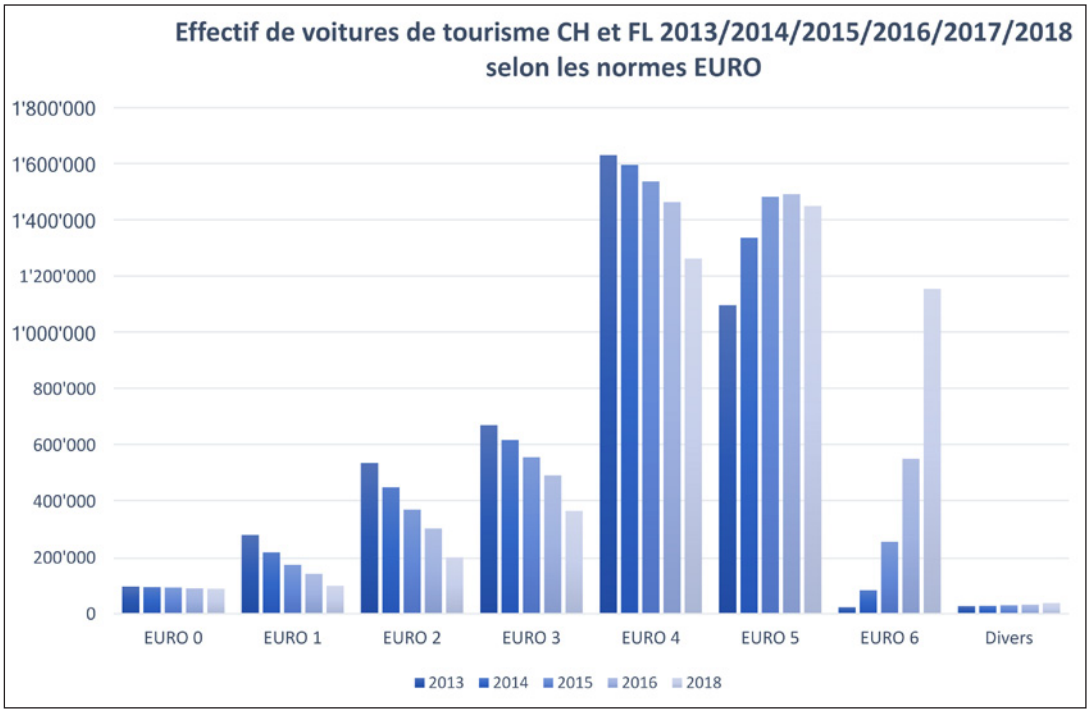
L'augmentation de l'effectif de véhicules et de la population a influencé le degré de motorisation comme suit:

Motorisation / Année	Voitures de tourisme par 1000 habitants	Véhicules utilitaires par 1000 habitants	Quatre-roues par 1000 habitants
1990	447	74	521
2000	495	76	571
2005	521	79	600
2006	523	80	603
2007	527	81	608
2008	525	81	607
2009	521	81	601
2010	523	81	604
2011	529	83	612
2012	535	84	619
2013	537	85	623
2014	539	86	624
2015	541	87	628
2016	543	88	631
2017	540	89	629
2018	540	90	630

Source: Vadémécum routesuisse

Vous trouverez les statistiques actuelles détaillées des véhicules de tourisme et utilitaires sous www.auto.swiss.

L'âge moyen des voitures de tourisme a fortement augmenté au cours des dernières années. Encore inférieur à 6 ans dans les années 80 et au début des années 90 du 20e siècle, il a constamment augmenté et se situe actuellement à environ 8,4 ans selon l'Office fédéral de la statistique. Le grand nombre de voitures particulières âgées constitue effectivement une source de préoccupations, car ils ne satisfont ni aux critères actuels de sécurité ni aux seuils d'émissions. Plus de 1,6 million de voitures de tourisme ont aujourd'hui un âge supérieur à 10 ans.



Première légère augmentation des émissions de CO_2

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) est compétent pour l'application des prescriptions sur les émissions de CO_2 des voitures de tourisme. Selon la fiche de données de l'OFEN du 28. 06. 2018, quelque 316000 voitures particulières ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2017. Conformément aux prescriptions sur le CO_2 actuellement en vigueur, ce chiffre englobe aussi les voitures ayant été mises en circulation à l'étranger moins de 6 mois avant d'être dédouanées en Suisse.

En 2017, les émissions de CO_2 des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse étaient de 134,1 g/km environ (2016: environ 133,6 g/km).

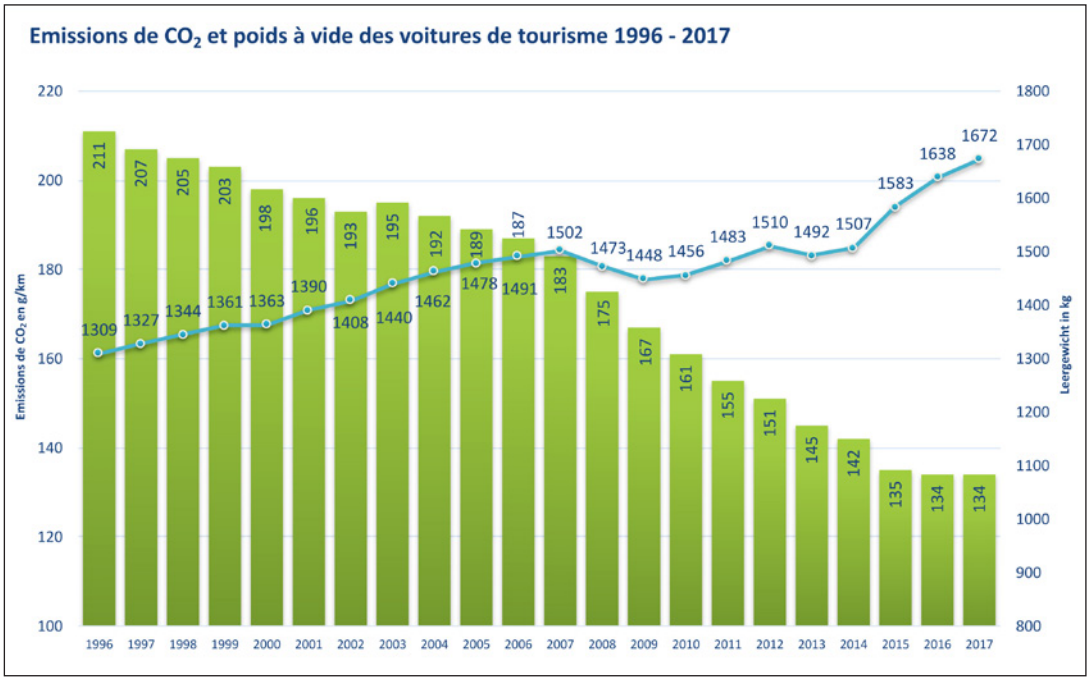
Le poids à vide moyen a de nouveau sensiblement augmenté, passant de 1638 kg à 1672 kg.

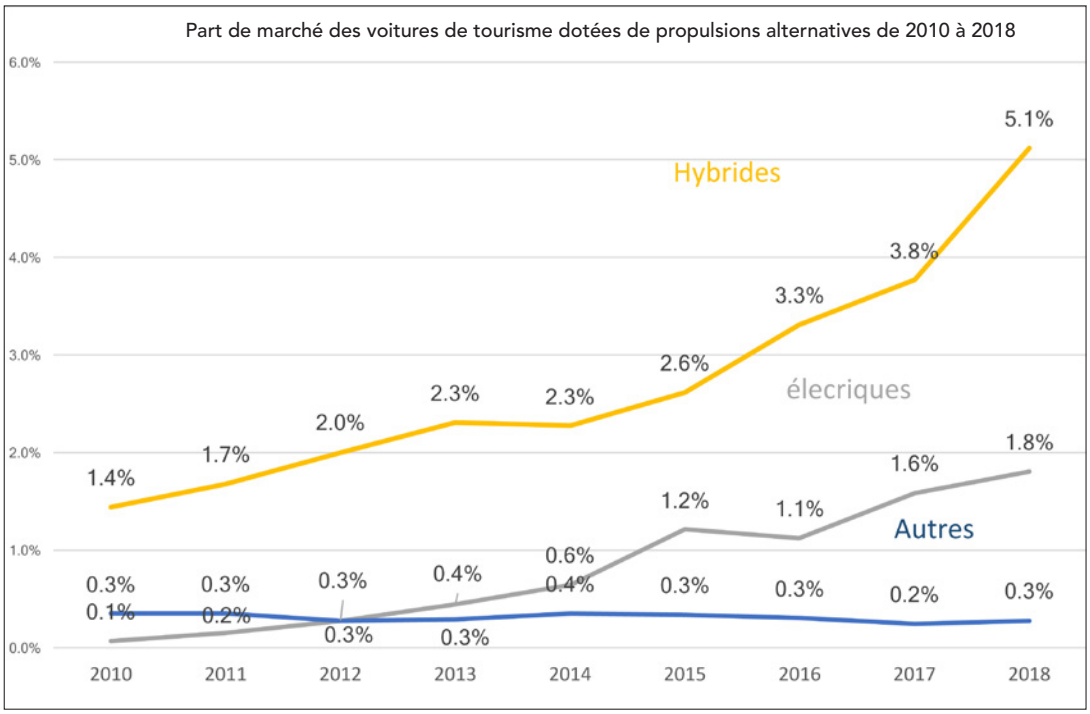
L'objectif de flotte de 130 g CO_2/km a de nouveau été manqué de justesse en 2017 avec une moyenne de 134,1 g/km. En comparaison à 2016 (133,6 g/km), on a enregistré une hausse de 0,4 %. Pour le calcul des sanctions, un objectif de CO_2 individuel est fixé pour la flotte de voitures neuves de chaque gros importateur (plus de 50 VT par année). Cet objectif est calculé sur la base du poids à vide moyen de la flotte et du poids à vide de référence (qui correspond au poids moyen des VT nouvellement immatriculées dans l'avant-dernière année civile).

Le poids à vide se situant en moyenne au-dessus du poids à vide de référence en 2017, les objectifs individuels des importateurs étaient en moyenne supérieurs à 130 g/km.

C'est pourquoi 59 parmi les 82 gros importateurs enregistrés auprès de l'OFEN ont atteint leur objectif et n'ont pas dû payer de sanctions.

Le montant total des sanctions à payer par les gros et petits importateurs s'est monté à près de 2,9 millions de francs en 2017. Déduction faite des frais d'exécution, la Confédération a encaissé des recettes de 1,8 million de francs.





Propulsions alternatives

La baisse des émissions de CO_2 au cours des dernières années est entre autres due aux voitures de tourisme à propulsion alternative ou alimentées par des carburants de substitution. En 2018, ce sont toujours les véhicules hybrides à essence qui ont connu le plus grand nombre d'immatriculations (14476 unités), suivis par les voitures électriques (5109 unités). L'ensemble des propulsions alternatives ont enregistré en 2018 une hausse de 22,9 % par rapport à l'année précédente.

Prescriptions sur les émissions

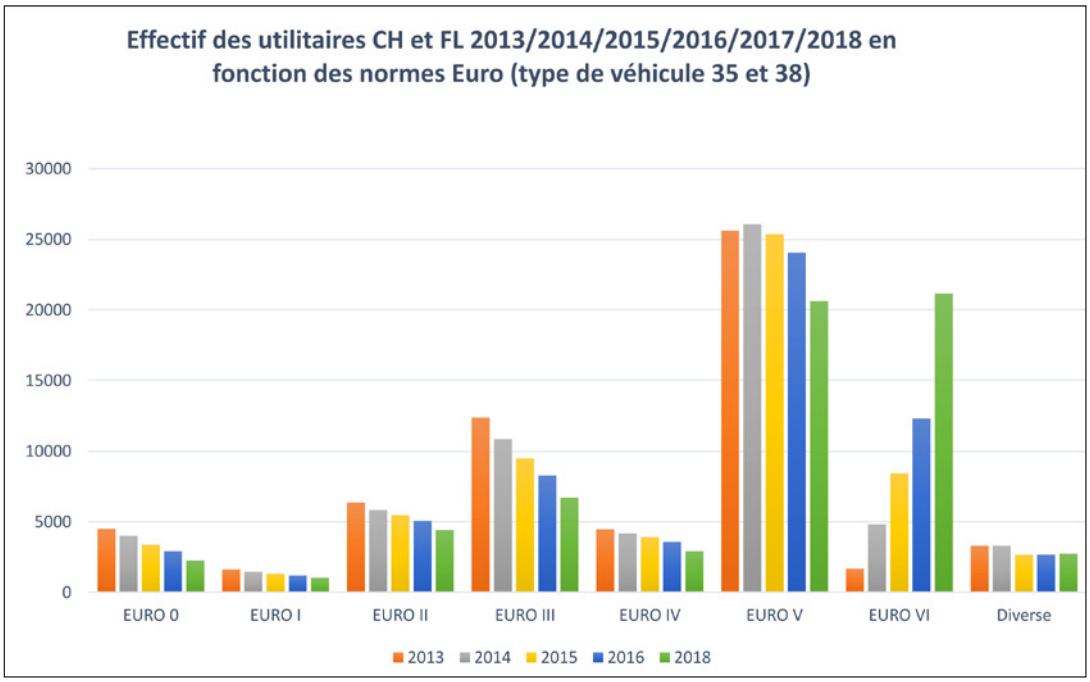
Véhicules utilitaires

Pour réduire les émissions de gaz d'échappement, l'UE a promulgué des directives très strictes, qui sont également en vigueur en Suisse.

Seuils de gaz d'échappement VU UE

Niveau		Valeurs limites [g/kWh]			
		Monoxyde de carbone CO	Hydrocarbures HC	Oxydes d'azote NOx	Particules PM
Euro II	1996	4.0	1.1	7.0	0.15
Euro III	2001	2.1	0.66	5.0	0.10
Euro IV	2006	1.5	0.46	3.5	0.02
Euro V	2009	1.5	0.46	2.0	0.02
Euro VI	2014	1.5	0.13	0.4	0.01

Valeurs limites Euro III à VI dans le cycle ESC



Pour les véhicules utilitaires, la norme Euro IV avait succédé à la norme Euro III le 1. 10. 2006. Des véhicules répondant déjà à la norme Euro V encore actuelle jusqu'à la fin 2013 (dès le 1.10. 2009) étaient toutefois déjà disponibles. A partir de 2012, on pouvait déjà obtenir des véhicules conformes à la norme Euro VI entrant en vigueur en janvier 2014.

Les normes Euro exercent une grande influence sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). C'est pourquoi le parc de véhicules utilitaires se renouvelle assez rapidement. Pour la première fois, le parc est composé en majorité de véhicules Euro VI formant la catégorie RPLP la plus avantageuse. Dans la catégorie de redevance la plus chère (Euro III et plus anciens), l'effectif a une fois de plus sensiblement reculé l'an dernier.

Rudolf Blessing

Politique des transports et de l'environnement

Révision totale de la loi sur le CO_2 après 2020

A la fin 2017, le Conseil fédéral a présenté une proposition concernant la révision totale de la loi sur le CO_2 pour la période de 2021 à 2030. Ce dans le contexte de l'accord sur le climat de Paris ratifié par la Suisse, qui s'est ainsi engagée à réduire, jusqu'en 2030, les émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990. Le Conseil national a traité le projet pendant la session d'hiver 2018 et l'a rejeté en votation finale après une discussion par article durant quatre jours. Cette décision correspond à un refus d'entrer en matière sur le projet, qui sera désormais traité par le Conseil des Etats.

A l'exception de la publication annuelle des valeurs moyennes de CO_2 du parc de chaque importateur ou groupement d'émission, la proposition du Conseil fédéral ne prévoit pas de grands changements pour les membres d'autosuisse. Les nouvelles valeurs cibles de CO_2 de 95 g CO_2/km pour les voitures de tourisme et de 147 g/km pour les véhicules utilitaires légers ont déjà été fixées dans la loi avec l'acceptation de la stratégie énergétique 2050 par le peuple en mai 2017. Les modalités d'introduction pour ces cibles, composées d'un «phasing-in» et de super crédits pendant trois ans, ont été intégrées dans l'ordonnance sur le CO_2 y relative par le Conseil fédéral, qui en a reçu l'autorisation par le peuple suisse avec l'adoption de la stratégie énergétique.

Lors des discussions sur le projet, une petite majorité de la commission de l'environnement compétente du Conseil national n'était manifestement plus consciente de cette décision du peuple et voulait limiter les modalités d'introduction à la même durée que dans l'UE moyennant un ajout dans la loi sur le CO_2 (voit tableau). Cela aurait pour conséquence que la valeur cible spécifique devrait être atteinte par le parc automobile entier d'un importateur ou groupement en 2021 déjà. En outre, la décision de la commission envisageait une exception optionnelle des véhicules électriques lors du calcul de la moyenne de flotte, ce qui aurait uniquement servi aux fournisseurs vendant exclusivement des véhicules à émissions locales nulles (raison pour laquelle cette règle a aussi été surnommée «Lex Tesla»). Heureusement, les deux décisions de la commission ont ensuite été corrigées par le Conseil national complet. Vu que ce dernier a fini par ne pas entrer en matière sur le projet, l'ensemble des décisions sont de toute façon «remises à zéro» et le tour est maintenant au Conseil des Etats. autosuisse suivra étroitement les délibérations de la loi au Parlement ainsi que la votation fédérale le cas échéant.

30 km/h sur les principaux axes routiers

L'année dernière, l'échéance d'un délai dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit de la Confédération a ravivé la discussion sur la limitation de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales. Les cantons, villes et communes ont eu le temps jusqu'au 31 mars 2018 pour mettre en œuvre des assainissements correspondants des routes, respectivement des mesures d'isolation acoustique pour protéger les habitants contre les émissions sonores élevées. Le délai avait été prolongé à plusieurs reprises pendant de nombreuses années. Désormais, certaines villes limitent aussi la vitesse à 30 km/h sur les axes principaux, au motif de ne pas vouloir être juridiquement attaquables. Souvent, il semble toutefois plus probable que l'on y ait trouvé un prétexte pour refréner le trafic individuel motorisé.

Suisse

	Phasing-in	Super-crédits
2020	85%	2.00
2021	90%	1.67
2022	95%	1.33
2023	100%	1.00

UE

	Phasing-in	Super-crédits
2020	95%	2.00
2021	100%	1.67
2022	100%	1.33
2023	100%	1.00

Chose incompréhensible, la jurisprudence soutient les cantons et les villes qui veulent transformer les principaux axes routiers en voies lentes. Ce faisant, les tribunaux ouvrent les vannes à un trafic d'évitement dangereux. Si la circulation sur les routes principales n'avance pas plus ou moins rapidement, le trafic – à l'image de l'eau – se dispersera et cherchera à se frayer un chemin à travers les quartiers résidentiels. C'est pour ces zones que la limitation à 30 km/h avait été créée, pour protéger les habitants et les passants en réduisant les passages de véhicules. Cette réglementation efficace est désormais compromise inconsidérément par le refrènement systématique du trafic motorisé sur les routes principales.

En vue de mettre fin à cette approche, le Conseiller national Gregor Rutz a déposé une initiative parlementaire intitulée «Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers». Celle-ci demande qu'en général, la vitesse ne peut être limitée à moins de 50 km/h sur les routes principales que pour des raisons de sécurité, mais non pour des raisons de protection anti-bruit uniquement. L'intervention est actuellement traitée pour la deuxième fois par le Parlement, après avoir été approuvée par la commission des transports du Conseil national, mais non par celle du Conseil des Etats. Ici aussi, après l'acceptation par le plénum du Conseil national, c'est le tour du Conseil des Etats. L'affaire est prise en charge par l'organisation faîtière routesuisse, dont les membres ont un grand intérêt commun et légitime à ce que la circulation se fasse de façon fluide dans les villes et les agglomérations.

Nouveau cycle d'essai WLTP, nouvelles normes sur les gaz d'échappement

Depuis le 1er septembre 2018, toutes les voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse et dans l'UE sont soumises à la norme sur les gaz d'échappement Euro 6c, et le nouveau cycle d'essai WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) s'est dès lors généralisé. Ce cycle doit fournir des valeurs de consommation et des niveaux d'émissions plus proches de la réalité que ceux fournis par l'ancien NCEC (Nouveau Cycle Européen de Conduite). Le changement de cycle d'essai est donc tout à fait dans l'intérêt de la clientèle des membres d'auto-suisse. En 2019, les chiffres sont toutefois encore reconvertis en valeurs NCEC pour la consommation selon les normes indiquée sur l'étiquette-énergie. Ce «NCEC 2.0» doit garantir une comparabilité avec les modèles de fin de série uniquement examinés selon le procédé NCEC qui ne seront plus homologués selon le cycle WLTP. A partir de 2020, seules les valeurs de consommation selon WLTP seront applicables sur l'étiquette-énergie aussi.

Les nouvelles réceptions par type se font déjà selon la norme Euro 6d-TEMP depuis septembre 2017. Outre le test WLTP en laboratoire, cette norme prescrit l'homologation de nouveaux véhicules sur la route. Ces Real Driving Emissions (RDE) doivent démontrer les niveaux d'émissions en conduite réelle sur la route. Il convient entre autres de respecter les valeurs limites fixées pour les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM). La mesure de ces RDE à l'aide d'un système de mesure mobile (Portable Emissions Measurement System, PEMS) est très complexe et coûteuse. Au 1er septembre 2019, la norme sur les gaz d'échappement Euro 6d-TEMP sera appliquée à l'intégralité des voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse et dans l'UE.

Andreas Burgener

Communication

Objectif «10/20»: Assemblée générale sous le signe de l'avenir

10/20

Objectif d'auto-suisse:
La part des voitures électriques et hybrides plug-in sur le marché des voitures de tourisme neuves doit être de 10 pour cent en 2020.

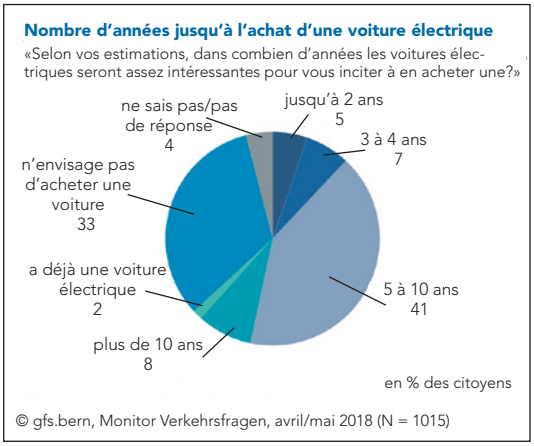
La 60ème Assemblée générale d'auto-suisse, qui a eu lieu le 30 mai 2018 avec de nombreux membres et invités au Riverside à Glattfelden, a offert une plate-forme pour la présentation de propulsions alternatives. Plus d'une douzaine de marques y ont montré des modèles actuels avec divers systèmes d'entraînement. Elles ont ainsi souligné l'objectif «10/20» d'auto-suisse visant à atteindre une part de marché de voitures de tourisme neuves électriques et hybrides rechargeables de 10% en 2020, un taux quatre fois plus haut qu'en 2017 et trois fois supérieur à 2018.

«Le secteur automobile suisse soutient les objectifs de la stratégie énergétique 2050, même s'il ne sera certainement pas facile à les atteindre», a déclaré le Président d'auto-suisse, François Launaz, dans son discours. Seule une part élevée de propulsions alternatives – des véhicules purement électriques, en passant par les hybrides, jusqu'au voitures à gaz et à hydrogène – permettra de réaliser les taux sévères de CO_2 visés dès 2020. C'est pourquoi auto-suisse a fixé l'objectif «10/20», prête à réaliser une part de marché des voitures électriques et hybrides rechargeables à deux chiffres en 2020.

La présentation des différents modèles a eu lieu après l'Assemblée générale et a rencontré un grand écho dans les médias. L'exposition de voitures a en outre permis de produire divers matériels graphiques, dont une vidéo réalisée avec un drone. Cette dernière peut être regardée via un lien direct sur la page «10/20» du site auto.swiss. A l'occasion de l'AG, l'objectif «10/20» a également été diffusé dans de nombreux articles, interviews, entrées de blog ou publications de médias sociaux, comme cela a d'ailleurs été le cas durant toute l'année.

Baromètre de la mobilité 2018

Les propulsions alternatives constituaient aussi un sujet important du «Baromètre de la mobilité 2018», dont les résultats ont également été présentés lors de l'Assemblée générale par le co-directeur de l'institut de recherche gfs. bern, Urs Bieri. Régulièrement lancée par auto-suisse depuis 2005, cette étude à pour but de mesurer l'attitude de la population suisse à l'égard de l'automobile et du trafic individuel motorisé. «72%, soit presque trois personnes interrogées sur quatre, peuvent s'imaginer acheter une voiture avec un système d'entraînement alternatif», a constaté Bieri lors de sa présentation. Il s'agit du taux le plus élevé depuis le premier sondage il y a 13 ans. «En même temps, trois quarts des participants à l'étude considèrent les embouteillages comme



un problème.» Encore un taux record, a-t-il fait observer.

Le baromètre de la mobilité 2018 a fourni d'autre résultats intéressants en rapport à l'objectif «10/20» d'auto-suisse. A titre d'exemple, 53 % des personnes interrogées peuvent s'imaginer acheter une voiture électrique dans les dix prochaines années, 5 % déjà dans les deux années à venir. Etant donné qu'il faut s'attendre en 2020 à une répartition des véhicules «enfichables» à parts égales environ entre modèles purement électriques et hybrides plug-in, cette valeur coïncide avec l'objectif «10/20».

Rubrique «Point de vue» dans la Revue Automobile

A l'instar des années dernières, la chronique d'auto-suisse «Am Schalthebel» dans l'Automobil Revue a été poursuivie en 2018. Toutes les deux semaines, le Président et le Directeur d'auto-suisse, François Launaz et Andreas Burgener, y expriment à tour de rôle leur point de vue sur des développements actuels dans le monde automobile, avec la Suisse en point de mire naturellement. Les textes sont ensuite publiés dans le blog d'auto-suisse sur auto.swiss et peuvent dès lors être consultés par la suite. Les articles sont en outre diffusés via divers canaux de réseaux sociaux. Pour 2019, on prévoit également de publier la chronique dans la Revue Automobile francophone sous le simple titre «Point de vue».

Newsletter VISIBILITÉ

Au cours de l'année passée six éditions de notre newsletter ont été publiées en deux langues (allemand et français). L'éventail de thèmes abordés a comme d'habitude été varié: outre l'objectif «10/20» ont été traités l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme, la révision totale de la loi sur le CO_2, le Geneva International Motor Show, la feuille de route pour la mobilité électrique, l'Assemblée générale ainsi que les communiqués de presse actuels en rapport avec le sujet de l'automobile et avec auto-suisse. On y a aussi régulièrement informé sur l'évolution actuelle du marché et sur les décisions du Parlement touchant au transport routier.

Blog sur auto.swiss

Depuis la fin 2017, auto-suisse dispose d'un propre blog. Un lien sur notre site web auto.swiss conduit vers des articles de fond intéressants, qui sont mis en ligne à intervalles réguliers. Ils sont notamment consacrés aux transports, à la politique, à la technique et à l'environnement. Dans le cadre de notre campagne sur l'objectif «10/20», ce blog est également utilisé davantage pour aborder les thèmes des propulsions alternatives, tels que les statistiques du marché alternatif.

Réseaux sociaux

Les canaux des réseaux sociaux d'auto-suisse sur Facebook, Twitter et désormais LinkedIn jouissent d'une popularité croissante. Outre les communiqués de presse, on y diffuse de nombreux articles de blog ou attire l'attention sur des publications intéressantes du monde de l'automobile et des transports, et d'autres articles de ou sur des représentants d'auto-suisse y sont partagés. La demande, c'est-à-dire le nombre des «J'aime» sur Facebook ou des «followers» sur Twitter et LinkedIn, ne cesse d'augmenter.

Travail médiatique

De janvier à décembre 2018, auto-suisse a publié 18 communiqués de presse en deux langues (allemand et français). Les catégories étaient les suivantes:

Immatriculations de voitures de tourisme:	*12*
Immatriculations de véhicules utilitaires:	*4*
Autres propos:	*2*

Tous les communiqués de presse et les newsletters peuvent être consultés et téléchargés sur www.auto.swiss. Il est en outre possible sur ce site de s'abonner ou de se désabonner soi-même de la version française et/ou allemande des communiqués de presse et/ou de la newsletter.

Christoph Wolnik

Fondation Auto Recycling Suisse

La Fondation Auto Recycling Suisse encourage l'élimination écologique des véhicules à moteur. C'est ce que l'on trouve écrit dans l'acte de fondation. Aujourd'hui, on n'utiliserait sans doute plus le mot «élimination», mais «valorisation» et «recyclage». En effet, les automobiles sont recyclées et valorisées énergétiquement à un taux élevé de 90 % environ.

Au cours de l'année dernière, 72 000 véhicules (–6,5 % par rapport à l'année précédente) ont fait l'objet d'une valorisation finale par un des broyeurs suisses. Le nombre de véhicules exportés a toutefois encore une fois augmenté comparé à 2017. Vu qu'il s'agit en majeure partie de voitures d'occasion plus anciennes, celles-ci manqueront tôt ou tard dans nos installations de broyage. En revanche, la quantité de véhicules pouvant être attribués à aucun groupe a connu une baisse réjouissante.

Il est bien connu que les véhicules utilisent des ressources pour la production et leur exploitation. Mais que peut-on récupérer à la fin de la vie du véhicule? Seul un bilan écologique très complexe permet de répondre à cette question. La Fondation a procédé au calcul à l'aide de l'acier et de l'aluminium. Les métaux peuvent infiniment être réintroduits dans le cycle des matières sans grandes pertes ni au niveau du volume ni de la qualité. Cela constitue un avantage important par rapport aux matières plastiques. L'acier et l'aluminium secondaires récupérés des 72 000 véhicules broyés ont permis d'économiser 100 000 tonnes de minerai de fer et 22 000 tonnes de bauxite, ce qui a réduit le besoin en énergie de 370 000 MWh. Si l'on compte également les économies de 100 000 tonnes d'émissions de CO_2, on compense environ un cinquième des émissions de CO_2 de l'ensemble des voitures neuves (2018: 138 g CO_2/km), un résultat tout à fait respectable.

S'y ajoute l'exploitation thermique des résidus de broyage automobile (RBA) dans les usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM). Les RBA provenant de véhicules hors

Statistique des voitures de tourisme suisse

Année	Nouvelle immatriculations[1] (OFROU/auto-suisse)	Impotations[2] (AFD)	Effectif (OFROU/auto-suisse)	Mise hors service[3]	Exportations[2] (AFD)	Véhicules annulés en Suisse[4]	Broyés en Suisse[5]	Différence annulés - broyés
2000	315'398	332'880	3'545'247	254'908	73'404	181'504		
2001	317'126	330'541	3'629'713	246'075	83'319	162'756		
2002	295'109	302'763	3'700'951	231'525	90'034	141'491	166'198 [6]	-24'707
2003	271'541	288'192	3'753'890	235'253	94'682	140'571	153'412 [6]	-12'841
2004	269'211	281'588	3'811'351	224'127	108'235	115'892	147'096 [6]	-31'204
2005	259'426	287'371	3'864'994	233'728	90'354	143'374	129'704 [6]	13'670
2006	269'421	284'182	3'899'917	249'259	106'857	142'402	104'600	37'802
2007	284'674	305'102	4'002'584	202'435	131'695	70'740	88'261	-17'521
2008	288'525	310'841	4'031'205	282'220	108'205	174'015	82'195	91'820
2009	266'018	276'833	4'051'832	256'206	82'967	173'239	58'279	114'960
2010	294'239	333'808	4'119'684	265'956	91'965	173'991	78'657	95'334
2011	318'958	367'961	4'209'672	277'973	96'430	181'543	90'338	91'205
2012	328'139	374'379	4'300'036	284'015	127'806	156'209	99'448	56'761
2013	307'885	342'762	4'366'895	275'903	125'325	150'578	107'282	43'296
2014	301'942	337'653	4'430'375	274'173	120'977	153'196	105'034	48'162
2015	323'783	373'721	4'503'865	300'231	118'145	182'086	71'607	110'479
2016	317'318	349'433	4'571'994	281'304	131'319	149'985	76'112	73'873
2017	314'028	343'241	4'621'237	293'998	156'293	137'705	77'076	60'629
2018	299'716	333'148	4'666'015	288'370	169'664	118'706	72'032	46'674

OFROU: Office fédéral des routes (effectif au 30 septembre)
AFD: Administration fédérale des douanes (statistique du commerce extérieur)
1) Premières immatriculations en suisse y compris les importations directes et parallèles
2) toutes les importations et exportations selon la statistique du commerce extérieur
3) Calcul: importations moins l'audmantation de l'effectif
4) Calcul: véhicules annulés moins les exportations
5) Véhicules manifestement broyés (aujourd'hui permis de circulation, jusqu'à 2005 bulletins de pesée)
6) Calculé sur la base des bulletins de pesée (850 kg/véhicule), à partir de 2006 permis de circulation annulés

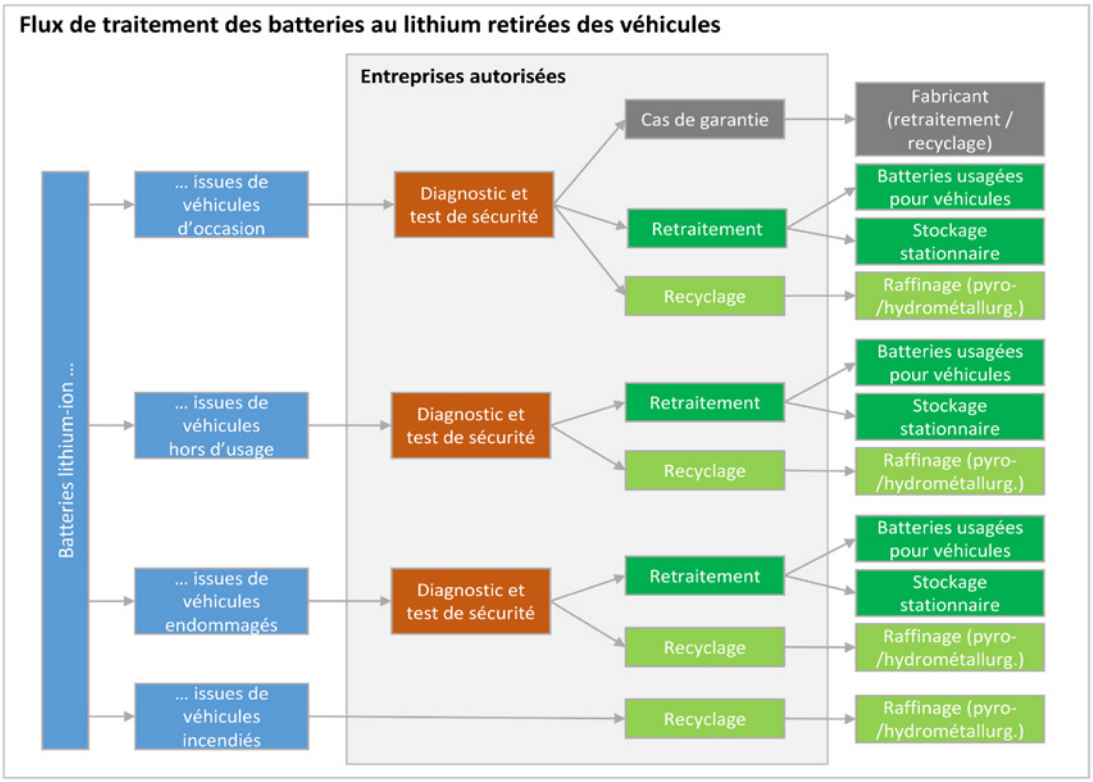
d'usage couvrent le besoin en électricité de 7000 ménages.

La Fondation participe à différents projets, dont deux concernent les résidus solides des UIOM. Pressé par l'économie circulaire et le législateur, on essaye de récupérer de plus en plus de métaux résiduels à partir des scories et des cendres volantes. Cela correspond absolument aux intérêts de la Fondation, vu que les RBA aussi contiennent encore des métaux résiduels. Le principal problème, c'est que les métaux précieux se trouvent surtout dans les fractions fines, rendant ainsi les efforts très importants.

Un défi majeur pris en main par la Fondation de concert avec auto-suisse concerne le traitement des batteries lithium-ion. Il reste beaucoup de questions dans ce domaine. La récupération, le stockage et le traitement de véhicules accidentés avec systèmes à haute tension notamment doivent être réglementés de façon homogène. Toutefois, il ne faut encore pas s'attendre à de nombreuses batteries de traction usagées de ce type. Leur nombre augmentera toutefois dans cinq à dix ans. Les diverses possibilités de réutilisation ou de recyclage des batteries au lithium-ion figurent dans le schéma ci-dessous:

La Fondation a largement contribué à la révision de l'aide à l'exécution sur l'élimination des véhicules hors d'usage, qui porte sur une réglementation uniforme du traitement, du stockage et de l'élimination des véhicules hors d'usage. La Fondation s'engage en faveur de normes minimales devant être appliquées dans tous les cantons. L'aide à l'exécution est conçue sur la base de l'état actuel de la technique.

Daniel Christen



Organes de la Fondation Auto Recycling Suisse

a. Conseil de fondation

Président du Conseil de fondation	Dr iur. Hermann Bürgi
auto-suisse	Christine Ungricht, Vice-présidente
	François Launaz
	Walter Frey
	Andreas Burgener
	Tobias Lukas
Automobile Club de Suisse	Thomas Hurter
Union professionnelle suisse de l'automobile	Urs Wernli
Association suisse des transports routiers	Adrian Amstutz
Office de l'environnement, canton d'Argovie	Dr Peter Kuhn
Association suisse du shredder	Dr Tobias Thommen
Touring Club Suisse	Christoph Erb

b. Comité du Conseil de fondation

Hermann Bürgi
Christine Ungricht
François Launaz
Christoph Erb
Tobias Thommen

c. Secrétariat

Daniel Christen, Directeur
Urs Eberle, administration

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Adhésions

Au cours de la période sous révision ont eu lieu les changements suivants de l'effectif des membres:

Allemagne
AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
EvoBus (Schweiz) AG
FORD MOTOR COMPANY (Switzerland) SA
Opel Suisse SA
Max HEIDEGGER AG
MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
MERCEDES-BENZ Schweiz AG
MERCEDES-BENZ Trucks Schweiz AG
PORSCHE Schweiz AG

France
CITROEN (Suisse) SA
PEUGEOT (Suisse) SA
RENAULT Suisse SA
RENAULT Trucks (Schweiz) AG

Grande-Bretagne
EMIL FREY AG
ASTON MARTIN ST. GALLEN (AF RACING AG)
JAGUAR LAND ROVER Schweiz AG

Italie
DOCAR AG
FCA Switzerland SA
IVECO (Schweiz) AG
MASERATI (Suisse) SA

Corée
HYUNDAI Suisse
KIA Motors AG
SSANGYONG Schweiz AG

Japon
HONDA (Suisse) SA
INFINITI
MAZDA (Suisse) SA
MERCEDES-BENZ Schweiz AG
MM Automobile Schweiz AG
NISSAN Center Europe GmbH
SUBARU Schweiz AG
SUZUKI Automobile Schweiz AG
TOYOTA AG

Suède
SCANIA Schweiz AG
VOLVO Car Switzerland AG
VOLVO Trucks (Schweiz) AG

L'effectif au 1er janvier 2019 est **de 36 entreprises d'importation**. Les **56 marques** importées (classées par pays d'origine) sont les suivantes:

18 marques
Audi, Volkswagen, véhicules utilitaires VW
BMW, MINI
Mercedes-Benz Busse, Setra
Ford
Opel
BMW-Alpina
MAN, Neoplan
Mercedes-Benz, Smart,
Mercedes-Benz Trucks, Fuso, Unimog
Porsche

6 marques
Citroën, DS
Peugeot
Renault, Alpine
Renault-Nutzfahrzeuge

4 marques
Aston Martin
Aston Martin
Jaguar, Land Rover/Range Rover

6 marques
Piaggio
Fiat, Lancia, Alfa-Romeo
véhicules utilitaires Iveco
Maserati

3 marques
Hyundai
Kia
SsangYong

10 marques
Honda
Infiniti
Mazda
Fuso
Mitsubishi
Nissan
Subaru
Suzuki
Toyota, Lexus

3 marques
Scania
voitures de tourisme Volvo
véhicules utilitaires Volvo

USA	**1 marque**
FCA Switzerland SA	Jeep

Pays producteurs divers	**6 marques**
AMAG Automobil- und Motoren AG	CZ Skoda
AMAG Automobil- und Motoren AG	E Seat, Cupra
DAF Trucks (Schweiz) AG	NL DAF
DOCAR AG	CN DFSK
RENAULT Suisse SA	RO Dacia

François Launaz

Morten Hannesbo

Philipp Rhomberg

Donato Bochicchio

Marc Langenbrinck

Composition du Comité directeur et des commissions

Comité directeur	
François Launaz	Président auto-suisse / présidence
Morten Hannesbo	Vice-président, AMAG Automobil- und Motoren AG
Philipp Rhomberg	Vice-président, Groupe Emil Frey
Donato Bochicchio	Ford Motor Company
Marc Langenbrinck	Mercedes-Benz Schweiz AG

Membres du bureau d'auto-suisse
François Launaz
Morten Hannesbo
Philipp Rhomberg
Andreas Burgener

Membres d'honneur d'auto-suisse	
Claude F. Sage	
Alex Schnurrenberger	
Tony Wohlgensinger	Président d'honneur
Max Nötzli	Président d'honneur

Commission RP (15 membres au max)	
Andreas Burgener	Présidence auto-suisse
Dino Graf	AMAG Automobil- und Motoren AG
Oliver Peter	BMW (Schweiz) AG
Fanny Cabanes	PSA Peugeot Citroën
Serenella Artioli De Feo	FCA Switzerland SA
Dominic Rossier	Ford Motor Company (Switzerland) SA
Lukas Hasselberg	Opel Suisse SA
Lionel Zimmer	Honda (Suisse) SA
Giuseppe Loffredo	Mazda (Suisse) SA
Patrick Bossart	Mercedes-Benz Schweiz AG
Karin Kirchner	Renault Suisse SA
Peter Bucher/Werner Bärtschi	Subaru Schweiz AG
Sascha Heiniger	Volvo Car Switzerland AG

(1 à 2 fois par an, les responsables des relations publiques de tous les membres d'auto-suisse sont invitées à une séance d'information et d'échange d'expériences [Erfa].)

Commission technique CT (20 membres au max.)

Rudolf Blessing	Présidence, auto-suisse
Hans Willimann	AMAG Automobil- und Motoren AG
Christoph Ernst	BMW (Schweiz) AG
Nicola Caiazza	Citroën (Suisse) SA
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Paolo Liistro	FCA Switzerland SA
Peter Baumann	Ford Motor Company (Switzerland) SA
Aldo Chierchia	Opel Suisse SA
Frédéric Bernard	Honda Automobiles (Suisse) SA
Daniel Kaiser	Hyundai Suisse AG
Josef Locher	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Reto Gasser	Mercedes-Benz Schweiz AG
Rolf Mattmüller	MM Automobile Schweiz AG
Michael da Silva	Porsche Schweiz AG
Claude Gregorini	Renault Suisse SA
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
René Schenk	Subaru Schweiz AG
Hannes Gautschi	Toyota AG
Romeo Poltera	Volvo Car Switzerland AG

Commission technique des importateurs de véhicules utilitaires CT-VU

Rudolf Blessing	Présidence auto-suisse
Hans Willimann	AMAG Automobil- und Motoren AG
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Salvino Di Verde	Iveco (Schweiz) AG
Domenico Donatucci	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Alessandro de Tomi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Ralf Bär	Renault Trucks Schweiz AG
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
Konrad Sauser	Volvo Trucks (Schweiz) AG

En fonction des besoins, on met en place des groupes de travail pour aborder des thèmes spécifiques ou on invite les collaborateurs techniques de tous les membres d'auto-suisse aux séances de la CT.

Groupe de véhicules utilitaires

Andreas Burgener	Présidence auto-suisse
Rico Christoffel	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Thomas Rücker	Iveco (Schweiz) AG
Daniel Bernhard	MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
Jürg Lüthi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Urs Gerber	Renault Trucks (Schweiz) AG
Gerhard Waser	SCANIA Schweiz AG
Urs Gerber	Volvo Trucks (Schweiz) AG

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Le secrétariat d'auto-suisse est composé des collaboratrices et collaborateurs suivants (situation au 04. 02. 2019):

		depuis
Rudolf Blessing	Ingénieur automobiles ETS	21. 02. 2000

Andreas Burgener	Directeur	01. 12. 2003

Anita Burkhard	Employée de commerce/secrétariat et comptabilité	21. 09. 1998

Lucienne Hinderling	Traductrice	04. 11. 2013

Manuela Weber	Employée de commerce/secrétariat	01. 02. 2009

Christoph Wolnik	Relations publiques, porte-parole	16. 03. 2015

Ramona Zysset	Employée de commerce/secrétariat	04. 02. 2019

Assemblée générale 2018

La 60ème Assemblée générale d'auto-suisse a eu lieu le 30 mai 2018 dans l'hôtel Riverside à Zweidlen-Glattfelden.

L'assemblée placée sous la présidence de François Launaz a été divisée en deux parties. 22 membres et six collaborateurs du secrétariat ont participé à la première partie statuaire. Le président a particulièrement souhaité la bienvenue à Andreas Bänziger, AF Racing/Aston Martin Saint-Gall, Donato Bochicchio, Ford Motor Company Switzerland, Sergio Sorrentino, Infiniti Switzerland, Damian Donnellan, Jaguar Land Rover Schweiz, et Jerome De Haan, Mazda Suisse, qui ont participé pour la première fois à une Assemblée générale d'auto-suisse en partie après avoir pris de nouvelles fonctions.

Le procès-verbal de la 59ème Assemblée générale du 11 mai 2017 a été adopté à l'unanimité.

Les membres ont approuvé le rapport annuel détaillé d'auto-suisse, qui leur avait été envoyé avec la demande du Comité directeur de l'approuver. Sur décision de la 59ème Assemblée générale, aucune version imprimée n'a plus été envoyée.

L'Assemblée générale a également entériné à l'unanimité les comptes annuels 2017, le bilan et les comptes du fonds d'action ainsi que le rapport de révision. Le budget 2018 a également été accepté. Le Comité directeur, le président et le secrétariat ont été remerciés de leur travail et quitus à été donné pour l'année 2017.

Les membres ont adopté les changements et approuvé le nouveau règlement interne.

L'Assemblée générale a confirmé en bloc les différentes mutations qui sont intervenues dans le Comité du Salon depuis l'assemblée précédente.

L'Assemblée générale a confirmé par acclamation les élections suivantes:

La nouvelle élection pour trois ans de Donato Bochicchio (Ford) en tant que membre du Comité directeur.

La réélection pour trois ans de Philipp Rhomberg (Emil Frey AG) en tant que membre du Comité directeur.

La nouvelle élection pour trois ans de Philipp Rhomberg (Emil Frey AG) en tant que Vice-président.

L'Assemblée générale a aussi réélu à l'unanimité BDO AG comme organe de révision pour les deux prochaines années.

Anita Burkhard

Secrétariat

En 2018, le secrétariat d'auto-suisse s'est acquitté, outre les tâches administratives, des travaux suivants:

– Sondages ou enquêtes auprès des membres sur les questions suivantes: estimations du marché pour 2018 et 2019, satisfaction des membres, prix moyen des véhicules neufs, sondages de dates pour les réunions des groupes de travail

– Organisation et mise en œuvre de trois soirées auto et transports

– Organisation et mise en œuvre d'une réunion des présidents des associations d'agents de marque le 16 octobre 2018 auprès de RUAG Schweiz AG, Emmen

– Organisation et mise en œuvre du souper traditionnel au Salon de l'auto

– Monitoring médiatique

– Publication de la newsletter VISIBILITÉ

– Etablissement de diverses statistiques pour les membres et le public

– Statistique des immatriculations de voitures de tourisme neuves (Mofis) 4 fois par mois

– Nouvelle statistique mensuelle des immatriculations de voitures de tourisme neuves avec propulsion alternative

– Nouvelle statistique mensuelle des immatriculations de voitures automobiles légères M1 + N1 (y compris les types de véhicules 1 voitures de tourisme, 2 voitures de tourisme lourdes, 10 voitures automobiles légères, 21 minibus, et 30 voitures de livraison)

– Statistique mensuelle des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires

– Etablissement et envoi de la statistique mensuelle VT Mofis détaillée

– Etablissement et envoi de la statistique mensuelle Mofis par modèle et type d'homologation

– Statistique des importations directes et statistique du code d'utilisation A (voitures de tourisme avec 1ère immatriculation à l'étranger) par marques

– Traitement et mise à jour de l'agenda de presse sur le site Internet d'auto-suisse

– Emission de carnets antipollution pour les véhicules importés en tant qu'effets déménagés et pour les importations directes

– Organisation et mise en œuvre de diverses séances avec le Conseil consultatif politique

– Organisation et mise en œuvre de l'Assemblée générale du 30 mai 2018

– Organisation et mise en œuvre de l'Assemblée des membres du 25 octobre 2018

– Edition des procès-verbaux de l'Assemblée générale et de l'Assemblée des membres ainsi que de diverses séances du Comité directeur et des commissions

– Information des membres d'auto-suisse et de leurs différentes commissions internes

auto-suisse a entretenu de nombreux contacts avec les autorités et des organisations partenaires:

– Correspondance diverse, telle que demandes, suggestions et renseignements à l'OFROU, à l'OFEV, au CFVhc, à l'OFS, au DETEC/OFEN et à d'autres bureaux administratifs

– Siège dans le Comité directeur de routesuisse

– Siège dans le Directoire et dans la Commission des transports d'economiesuisse

– Siège au Directoire de VSIG Commerce Suisse

– Siège de vice-présidence du Conseil de fondation du Salon de l'automobile

– Siège dans le Comité du Salon de l'automobile

– Siège dans le Directoire des Journalistes suisses de la presse motorisée JSPM

– Adhésion à l'Organisation internationale des constructeurs automobiles OICA

– Adhésion et siège dans la commission de l'Union suisse des arts et des métiers USAM

– Nouvelle enquête 2018 sur les réseaux concessionnaires en Suisse

– Encadrement de la mise en œuvre de l'étiquette-énergie

– Prise de position dans la procédure d'audition relative à la modification de l'Ordonnance sur l'énergie

Anita Burkhard, Manuela Weber

Les activités des commissions et des groupes de travail

Commission technique

Au cours de l'exercice 2018, la CT des importateurs de voitures de tourisme s'est réunie deux fois.

Durant cette année de référence, l'accent a été mis sur les sujets suivants:

– La CT s'est penchée en détail sur les directives sur le CO_2 envisagées dans le cadre de la stratégie énergétique 2050. Les discussions ont de nouveau porté sur le renforcement de la valeur limite pour les voitures de tourisme ainsi que sur l'introduction d'un tel seuil pour les véhicules utilitaires légers, aussi bien que sur les diverses propositions d'auto-suisse à l'adresse des commissions politiques.

– Plusieurs interventions concernant des interprétations de directives ont été déposées auprès de l'OFROU.

– Les techniciens ont collaboré à l'élaboration des prises de position relatives aux modifications de différentes directives mises en consultation dans le domaine des transports routiers.

– Les techniciens ont reçu des documents relatifs à des nouvelles prescriptions de la Confédération ainsi que des communiqués techniques et des notices de l'association des services des automobiles.

La CT des importateurs de véhicules utilitaires s'est réunie une fois au cours de l'exercice 2018.

– Les techniciens VU ont également collaboré à l'élaboration des prises de position concernant les modifications de différentes directives mises en consultation ans le domaine des transports routiers.

– Les techniciens VU ont reçu des documents relatifs à des nouvelles prescriptions de la Confédération ainsi que des communiqués techniques et des notices de l'association des services des automobiles.

Rudolf Blessing

Commission des relations publiques

Les responsables des relations publiques des membres d'auto-suisse sont invités à une réunion au moins une fois par an.

Lors de la réunion en 2018, traditionnellement tenue à l'occasion de la première journée de l'Auto Zürich, la commission a discuté les sujets suivants:

– Révision totale de la loi sur le CO_2 pour la période postérieure à 2020

– Situation actuelle de l'étiquette-énergie et changements visés par auto-suisse

– Actualités des activités passées et futures de communication d'auto-suisse

– Initiative parlementaire visant à empêcher les limitations à 30 km/h sur les axes routiers principaux

– Contrôle de l'affichage des prix conforme aux règles par la police économique pendant l'Auto Zürich

Ensuite, l'équipe du Geneva International Motor Show, soit le directeur André Hefti et la responsable des relations publiques Marianne Gyger, ont présenté les développements actuels et futurs du Salon de l'auto.

Christoph Wolnik

Adhésions et représentations

Salon de l'auto à Genève (situation au 31. 01. 2019)

Fondation/Conseil de fondation	*Membres d'honneur*
Launaz François, Vice-président	Sage Claude F. Président d'honneur
Rhomberg Philipp (Groupe Emil Frey), Vice-président	Bösiger Werner
Langenbrinck Marc (Mercedes-Benz Schweiz AG.)	Gmür Walter
Hannesbo Morten (AMAG)	Meile Alexander Dr.
	Nötzli Max
	Stüber Peter Dr.
	Wohlgensinger Tony
	Würth Fred

Comité du Salon (25 sièges occupés par auto-suisse, situation au 31. 01. 2019)

01.	Battiston Diego	FCA Switzerland SA
02.	Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
03.	Bochicchio Donato	Ford Motor Company (Switzerland) SA
04.	Borge Stephanie	BMW (Schweiz) AG
05.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
06.	Burgener Andreas	auto-schweiz
07.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
08.	de Haan Jerôme	Mazda (Suisse) SA
09.	Diserens Cédric	PSA Peugeot Citroën Suisse
10.	Frey Walter	Emil Frey-Gruppe
11.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
12.	Glinski Michael	Porsche Schweiz AG
13.	Hasselberg Lukas	Opel Suisse SA
14.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
15.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
16.	Jarno Vincent	PSA Peugeot Citroën Suisse
17.	Jermann Dieter	AMAG Automobil- und Motoren AG
18.	Meyer Claudia	Nissan Center Europe GmbH
19.	Muller Jean-Christophe	Honda (Suisse) SA
20.	Müller Stephan	Mercedes-Benz Schweiz AG
21.	Perrais Sébastien	FCA Switzerland SA
22.	Sahlmann Nicole	SsangYong Schweiz AG
23.	Schmid Peter	AMAG Automobil- und Motoren AG
24.	Stegmann Oliver	AMAG Automobil- und Motoren AG
25.	Wittmann Olivier	Renault Suisse SA

Commission des exposants VT

Gubser Alfred	Président
Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
Burgat Laurent	Renault Suisse SA
Cauderay Philippe	Toyota AG
Dumondelle Eric	PSA Peugeot Citroën Suisse
Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
Kucsera Dominic	AMAG Automobil- und Motoren AG
Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA
Commission Assurance qualité conseillers de vente automobiles et conseillers du service après-vente

Président: Patrick Ganière	Brunswick Marine AG, Switzerland
Co-assesseur: Andreas Burgener	auto-suisse

Dynamic Test Center DTC

Andreas Burgener	Conseil d'administration / Vice-président

Association suisse des transports routiers ASTAG

Rudolf Blessing	Commission technique

routesuisse – Fédération routière suisse FRS

François Launaz	Vizepräsident

VSIG Commerce Suisse

François Launaz	Conseil du Comité directeur

economiesuisse

François Launaz	Comité directeur/commission infrastructure
Andreas Burgener	Commission rail/route

Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM

Rudolf Blessing	Comité directeur/CT

Fonds de sécurité routière

Andreas Burgener	Conseil d'experts

Autres adhésions

Salon de l'auto Vice-président Conseil de fondation (F. Launaz)
Groupe de travail sécurité routière, OFROU (A. Burgener)
Eco-Drive Quality Alliance
Association de promotion de la Fondation PME Suisse
Union du commerce et de l'industrie du canton de Berne
Partenaire its-ch Intelligent Transport Systems Switzerland (A. Burgener)
Union suisse des arts et des métiers USAM (Commission transports)
Swiss eMobility
Society of Automotive Engineers Switzerland (A. Burgener und R. Blessing)
Association suisse des sciences des transports ASST
Musée suisse des transports à Lucerne
Conseil de la sécurité routière

Participations

Palexpo SA (halle 6)
auto-i-dat
Dynamic Test Center DTC Vauffelin
Auto Sport Suisse

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ

Philippe Clément
journaliste automobile

L'électrique c'est magique, mais…

AU GIMS de Genève, l'ambiance est survoltée: des électriques, partout. Dans les statistiques, c'est l'électrochoc: 21 591 voitures à «propulsion alternative» immatriculées en Suisse en 2018. Un score qui s'apprécie de 23 %. Un total qui représente 7,2 % des parts de marché, dont 3,2 % pour les seules électriques et hybrides rechargeables. À ce rythme-là c'est sûr, on atteindra le fameux 10/20, c'est-à-dire 10 % de parts de marché d'ici 2020.

Longtemps, pourtant, la «voiture à piles» a été considérée comme un gadget. La «Jamais Contente» avait beau avoir été la première à faire tomber la barre des 100 km/h personne, à part des hurluberlus comme Fisker et Tesla, ne voulait y croire. Et pourtant…

De la Jaguar I-Pace, sacrée voiture de l'année, à la grande offensive du VW Group au Salon GIMS 2019 de Genève, en passant par l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, qui fut la première à parier massivement sur la fée électricité, tous les indicateurs semblent montrer que l'industrie est en passe d'oublier des termes aussi surannés que «chevaux», «0–100» ou «V8» pour leur préférer des énoncés plus trendy, comme «kilowatt-heure», «temps de recharge», «Chademo» «T2» ou «autonomie maximale».

Fort bien…

Reste que cette course aux électrons a de quoi laisser un tantinet songeur. Non pas que l'on veuille ici remettre en cause les qualités intrinsèques des voitures électriques ou hybrides plug-in. Le degré de maturité qu'elles ont atteint en fait des véhicules performants, confortables et intéressants à plus d'un titre. Leur confort est égal à celui des voitures conventionnelles, leur agrément de conduite bien réel et leurs performances globales très satisfaisantes. Mais…

Mais de là à en faire la panacée, l'exemple à suivre ou le «futur de la mobilité individuelle», il y a un pas. Que certains essaient de nous imposer, parce que c'est effectivement le seul moyen d'atteindre les limites irréalistes et utopiques, mécaniquement parlant, de rejet de CO_2 que les politiciens ont arbitrairement fixées, mais que nous ne franchirons pas. Parce que pour séduisante qu'elle soit, la solution électrique n'est – et ne sera toujours – qu'une alternative parmi d'autres.

D'abord parce que, contrairement à ce que l'on essaie de nous faire croire, l'auto électrique n'est pas synonyme d'auto écologique. Loin s'en faut. Plusieurs études sérieuses et bien documentées ont démontré que, de la construction au recyclage, une électrique ou une hybride ne sont pas plus «vertes» que la plupart des voitures dites conventionnelles. Bien au contraire. Ensuite, parce que la voiture électrique est si chère qu'elle n'est pas encore à la portée de tous les budgets. Enfin parce que, seule, la voiture électrique ne suffit pas. Trop limitée en autonomie, elle nécessite de repenser entièrement la façon dont on envisageait, jusqu'ici, ladite mobilité individuelle. Températures extérieures, relief, bornes et temps de recharge sont autant de facteurs limitants qui font qu'une voiture conventionnelle gagne largement, «aux points», son match face à l'électrique.

Parfaitement adaptée à la ville, où elle pourrait jouer un rôle majeur de «commuteur urbain» selon le langage cher aux stratèges du marketing, la voiture électrique perd tout son intérêt dès que l'acheteur potentiel habite hors des zones où se trouvent les - encore trop rares – bornes de recharge. Impossible, non plus, d'envisager de longs trajets pour les vacances où les week-ends à ski, à moins de disposer d'une borne privée accessible au chalet ou de faire preuve de sens de la planification hors du commun. L'excellent reportage d'un couple de Hollandais, partis faire des vacances en Autriche (https://www.linkedin.com/pulse/9-lessons-from-ski-trip-amsterdam-austria-electric-car-steinmetz) en voiture électrique, permet de se rendre compte à quel point ce mode de propulsion impose un changement complet de paradigme dans la façon d'envisager son rapport à l'automobile. Et l'on ne parle même pas, ici, de la qualité «écologique» de l'électricité utilisée pour recharger ses batteries, autre facteur pourtant essentiel qui vient apporter un gros bémol à l'exaltation des adeptes du «tout électrique».

Alors la voiture branchée, oui. Pas en tant que solution unique et imposée, mais bien en tant que partenaire complémentaire d'une mobilité plus globale, comprenant des voitures à essence, à gaz (de loin les plus écologiques pour l'instant), à diesel (si, si, il y a encore des arguments qui plaident en faveur des diesels modernes…), hybrides et même, dans un futur qu'on espère très proche, à hydrogène.

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ

En attendant, on ne peut que louer les efforts des ingénieurs et des motoristes qui, année après année, s'ingénient à nous proposer des moteurs plus aboutis, plus intelligents, plus innovants. Qui prouvent, à l'instar de la technologie SKYACTIV-X de Mazda par exemple, que les bons «vieux» moteurs à combustion possèdent encore, quoi qu'on en dise, une réelle marge de progression en termes de rendement et de rejets d'émissions nocives.

Les routes suisses ont beau être de plus en plus encombrées, il y a encore de la place pour tout le monde. Et nous avons, heureusement, la grande chance de vivre dans un pays où l'offre est large et pléthorique. À vous, donc, de choisir, de façon logique et réfléchie, quel type de véhicule vous allez utiliser, en fonction de vos besoins. Et de vos moyens.

Bonne route.

Philippe Clément
journaliste automobile

CONCLUSION 2018

Andreas Burgener, Direktor

La stratégie énergétique 2050 acceptée en votation populaire n'a sans doute pas pour objectif de paralyser la mobilité. En effet, impossible de faire barrage à la mobilité. La mobilité individuelle, c'est important, c'est la vie. La circulation n'est qu'un moyen pour atteindre le but. Nous parcourons une distance pour obtenir ce que nous voulons. La capacité de construire les meilleures voies de circulation contribue à la réussite d'une économie. Le fait de toujours chercher mieux est la force motrice de l'être humain. C'est sur ce fondement que se base la force d'innovation. Et là réside une énorme force de notre branche. C'est ainsi que s'explique le bon résultat de presque 300 000 voitures de tourisme et de plus de 41 000 véhicules utilitaires nouvellement immatriculés en 2018. Tout aussi réjouissant le fait que le peuple suisse est extrêmement mobile. Selon l'Office fédéral de la statistique, la population a parcouru une distance quotidienne de 36,8 kilomètres en 2015, dont une grande partie – soit 23,8 km – en voiture. Toutes les études pronostiquent une nette hausse des passagers-kilomètres ainsi que des tonnes-kilomètres dans le domaine des transports de marchandises. Nous nous trouvons donc dans un marché en croissance.

Jusque-là tout va bien. Or, la politique a adopté un dynamisme difficile à digérer pour l'économie. Le fait est que nous vivons à une époque où la concentration de CO_2 et la température moyenne augmentent sensiblement, un point c'est tout. Les conséquences, tel que le recul des glaciers dans les Alpes, sont visibles et évidents pour moi en tant qu'alpiniste. C'est là qu'interviennent les calculs des climatologues se basant sur des hypothèses. La science exacte quitte ses sentiers et la foi commence à prendre pied. Nous devons faire attention à ne pas replonger dans les profondeurs du Moyen Âge. Pour la politique, c'est un excellent domaine chargé d'émotions. Nous tous voulons un environnement préservé. Aucun ingénieur de notre industrie ne développe plus de produit qui ne soit pas plus sûr, plus efficace, plus propre que le modèle précédent, faute de quoi le produit ne peut réussir sur le marché. Nous tous recherchons des produits écologiques pouvant répondre à nos besoins.

Dans notre monde, les émotions inhérentes à nos produits sont elles aussi merveilleuses. Merveilleuses pour les clients, pour les constructeurs, mais aussi pour les politiques. Nous sommes en partie vulnérables dans ce domaine, et nous devons réfléchir à la question de savoir quelle critique est justifiée, laquelle ne l'est pas, et où l'on lutte activement contre notre secteur. Les interdictions de circuler basées sur une valeur limite de dioxyde d'azote sont-elles légitimes, si cette valeur repose sur un fondement scientifiquement controversé? Qu'en est-il si la valeur limite en Suisse est inférieure de 10 microgrammes par mètre cube d'air à celle de l'UE? A l'origine pour protéger les tourbières hautes et non les êtres humains. Le monde doit-il donc tourner le dos au moteur hautement efficace qu'est le diesel? Si tel est le cas, quels en seraient les effets, par exemple sur la stratégie énergétique? La perte de confiance dans le moteur diesel, conduisant en majeure partie à un passage au moteur à essence, se traduit par une tendance à la hausse des émissions de CO_2. Alors, quoi faire? Faut-il viser une politique des subventions, à l'instar du secteur des cleantech? Ou, comme la branche électrique, réclamer un soutien – pour l'instant temporaire – de l'Etat afin de ne pas être frappé trop fortement par le marché? Les exemples sont nombreux.

Je pense qu'il est temps de regarder les faits. Nous devons informer franchement les citoyens et leur dire que la stratégie énergétique aura un impact significatif sur la vie quotidienne, qu'elle est chère et que tout le monde doit faire attention à ce que la liberté de décision ne soit pas de plus en plus limitée. Une certaine désillusion de la population à l'égard de la mise en œuvre de la stratégie énergétique peut être observée dans différents cantons. Dans le canton de Soleure, par exemple, une révision partielle de la loi sur l'énergie a clairement été rejetée le 10 juin 2018 par plus de 70 % des voix. Pour nous, cela présente une chance de fournir un travail d'information approfondi pour que la mobilité, le libre choix du moyen de transport, et la liberté de circulation restent des droits du citoyen. Je me réjouis de relever ce défi avec l'équipe d'auto-suisse.

Andreas Burgener

STATISTIQUES

Immatriculations de voitures de tourisme neuves (CH + PL) 2018 OFROU/MOFIS

Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de passagers OFROU/MOFIS

Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de marchandises légers OFROU/MOFIS

Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de marchandises lourds OFROU/MOFIS

Statistique des ventes/voitures de tourisme nouvellement immatriculées dès 2007 OFROU/MOFIS

Nouvelles immatriculations et effectifs de voitures de tourisme dès 1975 auto-suisse

Véh. diesel: nouvelles immatriculations et effectifs dès 1980 auto-suisse

Véh. 4×4: nouvelles immatriculations et effectifs dès 1980 auto-suisse

Comparaison mensuelle des immatriculations de VT dès 1989 auto-suisse

Immatriculations des voitures de tourisme neuves 2008–2018 auto-suisse

Effectifs des véhicules utilitaires selon l'OFS dès 1980 OFS

Développement du parc des véhicules routiers 2013–2018 ASTRA/MOFIS

Mises en circulation des voitures de tourisme neuves (CH+FL) **janvier - décembre 2018**

Date limite: 31. décembre 2018 rb

	Part du marché [%]					Part du marché [%]				
Marques	**déc 18**	*déc 17*	**déc 18**	*déc 17*	**+/- %**	**cum. 18**	*cum. 17*	**cum. 18**	*cum. 17*	**+/- %**
Alfa Romeo	0.7	*0.7*	194	*224*	**-13.4**	1.2	*1.0*	3'617	*3'288*	**10.0**
Aston Martin	0.0	*0.0*	4	*14*	**-71.4**	0.1	*0.1*	165	*217*	**-24.0**
Audi	6.8	*9.3*	1'862	*2'898*	**-35.7**	6.1	*6.6*	18'378	*20'618*	**-10.9**
BMW	9.1	*10.1*	2'518	*3'148*	**-20.0**	8.1	*7.9*	24'227	*24'865*	**-2.6**
BMW Alpina	0.0	*0.0*	0	*10*	**-100.0**	0.0	*0.0*	62	*51*	**21.6**
Chevrolet	0.1	*0.1*	33	*19*	**73.7**	0.1	*0.1*	256	*356*	**-28.1**
Citroën	1.8	*2.0*	482	*613*	**-21.4**	2.1	*2.3*	6'416	*7'088*	**-9.5**
Dacia	2.1	*2.4*	577	*737*	**-21.7**	2.8	*2.7*	8'301	*8'555*	**-3.0**
DS	0.2	*0.1*	64	*29*	**120.7**	0.2	*0.2*	747	*680*	**9.9**
Fiat	2.0	*2.4*	540	*760*	**-28.9**	3.1	*3.3*	9'170	*10'352*	**-11.4**
Ford	4.5	*4.5*	1'238	*1'409*	**-12.1**	5.1	*4.4*	15'185	*13'884*	**9.4**
Honda	1.3	*0.9*	361	*284*	**27.1**	1.2	*1.3*	3'702	*3'972*	**-6.8**
Hyundai	2.6	*3.0*	722	*919*	**-21.4**	2.7	*2.7*	8'204	*8'598*	**-4.6**
Infiniti	0.0	*0.1*	11	*20*	**-45.0**	0.0	*0.1*	128	*286*	**-55.2**
Jaguar	0.8	*0.4*	209	*111*	**88.3**	0.7	*0.4*	1'958	*1'295*	**51.2**
Jeep	1.4	*1.1*	386	*356*	**8.4**	1.6	*1.1*	4'843	*3'456*	**40.1**
Kia	1.6	*1.2*	434	*379*	**14.5**	1.6	*1.2*	4'879	*3'835*	**27.2**
Land-Rover	2.1	*1.1*	574	*331*	**73.4**	1.3	*1.1*	3'809	*3'546*	**7.4**
Lexus	0.4	*0.4*	112	*127*	**-11.8**	0.2	*0.2*	734	*689*	**6.5**
Maserati	0.2	*0.2*	45	*71*	**-36.6**	0.2	*0.3*	600	*917*	**-34.6**
Mazda	1.8	*1.6*	506	*506*	**0.0**	2.1	*2.5*	6'227	*7'878*	**-21.0**
Mercedes	10.7	*7.6*	2'946	*2'357*	**25.0**	8.6	*8.3*	25'661	*26'081*	**-1.6**
MINI	1.9	*1.8*	532	*548*	**-2.9**	1.9	*1.8*	5'712	*5'689*	**0.4**
Mitsubishi	1.7	*1.0*	480	*308*	**55.8**	1.5	*1.0*	4'549	*3'077*	**47.8**
Nissan	1.2	*1.5*	343	*476*	**-27.9**	1.6	*2.0*	4'720	*6'381*	**-26.0**
Opel	4.3	*4.0*	1'175	*1'248*	**-5.8**	4.0	*4.5*	11'933	*14'042*	**-15.0**
Peugeot	3.2	*2.8*	886	*867*	**2.2**	3.2	*3.3*	9'712	*10'213*	**-4.9**
Porsche	0.8	*1.0*	208	*315*	**-34.0**	1.2	*1.3*	3'565	*3'965*	**-10.1**
Renault	3.3	*4.3*	900	*1'344*	**-33.0**	4.2	*4.4*	12'729	*13'873*	**-8.2**
Seat	3.4	*3.6*	924	*1'118*	**-17.4**	3.8	*3.8*	11'468	*12'053*	**-4.9**
Skoda	7.1	*6.6*	1'953	*2'051*	**-4.8**	6.4	*6.6*	19'160	*20'582*	**-6.9**
Smart	0.5	*0.5*	150	*158*	**-5.1**	0.7	*0.7*	2'025	*2'327*	**-13.0**
Ssangyong	0.2	*0.3*	66	*84*	**-21.4**	0.3	*0.3*	773	*806*	**-4.1**
Subaru	1.4	*1.5*	386	*473*	**-18.4**	1.6	*1.6*	4'681	*4'987*	**-6.1**
Suzuki	2.4	*1.8*	659	*561*	**17.5**	2.6	*2.6*	7'673	*8'231*	**-6.8**
Toyota	2.3	*2.1*	635	*649*	**-2.2**	3.2	*3.3*	9'508	*10'307*	**-7.8**
Volkswagen	11.4	*13.1*	3'153	*4'070*	**-22.5**	11.0	*11.5*	32'949	*35'975*	**-8.4**
Volvo	2.9	*3.6*	804	*1'105*	**-27.2**	2.7	*2.4*	8'122	*7'497*	**8.3**
Marques diverses	1.7	*1.2*	467	*375*	**24.5**	1.1	*1.1*	3'168	*3'516*	**-9.9**
TOTAL	100.0	*100.0*	**27'539**	***31'072***	**-11.4**	100.0	*100.0*	**299'716**	***314'028***	**-4.6**
Dont 4 x 4	50.9	*53.2*	**14'005**	***16'534***	**-15.3**	49.1	*47.5*	**147'038**	***149'281***	**-1.5**
Dont DIESEL	31.9	*35.9*	**8'789**	***11'152***	**-21.2**	30.0	*36.0*	**90'055**	***113'118***	**-20.4**
Hybride (essence)	5.7	*3.8*	1'559	*1'175*	**32.7**	4.8	*3.7*	14'476	*11'538*	**25.5**
Hybride (diesel)	0.8	*0.1*	211	*35*	**502.9**	0.3	*0.1*	867	*280*	**209.6**
Electrique	2.7	*1.8*	743	*546*	**36.1**	1.7	*1.5*	5'109	*4'773*	**7.0**
Electrique (range ext.)	0.1	*0.0*	19	*15*	**26.7**	0.1	*0.1*	299	*212*	**41.0**
GNC	0.1	*0.3*	24	*86*	**-72.1**	0.3	*0.2*	803	*760*	**5.7**
Hydrogène / électr.	0.0	*0.0*	3	*1*	**200.0**	0.0	*0.0*	29	*2*	**1'350.0**
Dont propulsion alternative	9.3	*6.0*	**2'559**	***1'858***	**37.7**	7.2	*5.6*	**21'591**	***17'569***	**22.9**

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 3.01.19

Immatriculations de véhicules de transport de passagers

janvier à décembre 2018

Marques	V. d'habitation		Minibus		Autocar		Autobus		Autres		Part du marché		Total par marque		
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	+/- %
CITROEN	278	103							2	4	5.6	2.1	280	107	161.7
DACIA	1										0.0	0.0	1	0	
DAF											0.0	0.0	0	0	
DFSK											0.0	0.0	0	0	
FIAT	1'702	1'838			2		1		11	11	34.2	36.6	1'716	1'849	-7.2
FORD	133	68	23	23	4	8			2	3	3.2	2.0	162	102	58.8
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0	
IVECO	49	33			10	20	14	21	15	9	1.8	1.6	88	83	6.0
LAND-ROVER											0.0	0.0	0	0	
MAN	3				8	15	80	113	7	1	2.0	2.6	98	129	-24.0
MERCEDES	312	278	66	74	74	80	240	247	49	46	14.8	14.3	741	725	2.2
MITSUBISHI											0.0	0.0	0	0	
FUSO									2		0.0	0.0	2	0	
NISSAN	4	1							5	6	0.2	0.1	9	7	28.6
OPEL	1		6	7	4	2			9	13	0.4	0.4	20	22	-9.1
PEUGEOT	59	36							5	1	1.3	0.7	64	37	73.0
PIAGGIO									1	2	0.0	0.0	1	2	-50.0
RENAULT	15	9	51	34	10	26			7	14	1.7	1.6	83	83	0.0
SCANIA							17	10	4		0.4	0.2	21	10	110.0
SKODA									1	6	0.0	0.1	1	6	-83.3
SSANGYONG											0.0	0.0	0	0	
TOYOTA	3	1	3	1					1		0.1	0.0	7	2	250.0
VOLVO					11	7	53	51	6	4	1.4	1.2	70	62	12.9
VW	1'249	1'423	3	4					44	48	25.8	29.2	1'296	1'475	-12.1
DIVERSES	197	227	3	3	84	72	69	40	6	13	7.2	7.0	359	355	1.1
Total global	**4'006**	4'017	**155**	146	**207**	230	**474**	482	**177**	181	100.0	100.0	**5'019**	5'056	-0.7

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 8.1.19

Immatriculations de véhicules de transport de marchandises légers

janvier à décembre 2018

Marques	Véhicule de transport de marchandiese légers < 3,5 t										Total		
	PT < 2.25 t		PT 2.25 < 2.6 t		PT 2.6 < 3.45 t		PT 3.45 < 3.5 t		Part du marché		Total par marque		
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	+/- %
CITROEN	542	656	31	26	918	914	326	296	5.6	6.0	1'817	1'892	-4.0
DACIA	551	482							1.7	1.5	551	482	14.3
DAF									0.0	0.0	0	0	
DFSK	136	164	8						0.4	0.5	144	164	-12.2
FIAT	442	433	162	151	988	866	686	672	7.1	6.7	2'278	2'122	7.4
FORD	828	752	227	474	3'064	2'514	705	640	15.0	13.8	4'824	4'380	10.1
HYUNDAI					22	29	61	123	0.3	0.5	83	152	-45.4
IVECO					4	3	1'808	1'899	5.6	6.0	1'812	1'902	-4.7
LAND-ROVER			2	6	1	7			0.0	0.0	3	13	-76.9
MAN					4	1	196	56	0.6	0.2	200	57	250.9
MERCEDES	191	158	2	1	1'460	1'411	1'782	1'771	10.7	10.5	3'435	3'341	2.8
MITSUBISHI			1		306	284	1		1.0	0.9	308	284	8.5
FUSO	5						127	141	0.4	0.4	132	141	-6.4
NISSAN	345	300	4	30	757	867	437	486	4.8	5.3	1'543	1'683	-8.3
OPEL	260	325	102	164	1'090	1'223	436	455	5.9	6.8	1'888	2'167	-12.9
PEUGEOT	408	359	10	1	762	628	373	317	4.8	4.1	1'553	1'305	19.0
PIAGGIO	74	83							0.2	0.3	74	83	-10.8
RENAULT	766	777	28	24	1'488	1'634	1'437	1'385	11.5	12.1	3'719	3'820	-2.6
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	1	35							0.0	0.1	1	35	-97.1
SSANGYONG					25	14			0.1	0.0	25	14	78.6
TOYOTA	2			2	880	998	85	95	3.0	3.5	967	1'095	-11.7
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	942	767	858	936	2'754	2'991	1'508	1'153	18.8	18.5	6'062	5'847	3.7
DIVERSES	75	40	6	2	327	297	404	365	2.5	2.2	812	704	15.3
Total global	**5'568**	**5'331**	**1'441**	**1'817**	**14'850**	**14'681**	**10'372**	**9'854**	100.0	100.0	**32'231**	**31'683**	**1.7**

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 8.1.19

Immatriculation de véhicules de transport de marchandises lourds

janvier à décembre 2018

Marken	Schwere Sachentransportfahrzeuge > 3,5 t																Total		
	GG > 3.5<8 t		GG 8<16 t		GG 16<18 t		GG =18 t		GG >18 - 26 t		GG> 26 - 32 t		GG über 32 t		Marktanteil [%]		Markentotal SNF		
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	+/- %
CITROEN	1														0.0	0.0	1	0	
DACIA															0.0	0.0	0	0	
DAF	3	1	15	18	11	14	110	183	55	52	7	12	7	5	4.7	6.2	208	285	-27.0
DFSK															0.0	0.0	0	0	
FIAT		2													0.0	0.0	0	2	-100.0
FORD	1	2													0.0	0.0	1	2	-50.0
HYUNDAI															0.0	0.0	0	0	
IVECO	128	147	91	81	10	11	111	132	64	49	39	38	11	5	10.3	10.1	454	463	-1.9
LAND-ROVER															0.0	0.0	0	0	
MAN	3	5	54	54	5	9	187	239	158	141	78	90	136	93	14.1	13.8	621	631	-1.6
MERCEDES	78	40	124	129	40	35	295	367	178	173	169	148	89	74	22.2	21.1	973	966	0.7
MITSUBISHI															0.0	0.0	0	0	
FUSO	46	20	13	8											1.3	0.6	59	28	110.7
NISSAN	1	2													0.0	0.0	1	2	-50.0
OPEL	1														0.0	0.0	1	0	
PEUGEOT	1														0.0	0.0	1	0	
PIAGGIO															0.0	0.0	0	0	
RENAULT	4	6	31	30	22	18	153	219	59	78	32	37	40	50	7.8	9.6	341	438	-22.1
SCANIA			8	2	11	18	372	334	203	194	121	125	102	123	18.6	17.4	817	796	2.6
SKODA															0.0	0.0	0	0	
SSANGYONG															0.0	0.0	0	0	
TOYOTA	2	3													0.0	0.1	2	3	-33.3
VOLVO			29	39	38	19	331	389	183	229	82	73	64	67	16.6	17.8	727	816	-10.9
VW	2	4													0.0	0.1	2	4	-50.0
DIVERSES	90	85	84	61			1		2	1	3	3			4.1	3.3	180	150	20.0
Gesamttotal	**361**	317	**449**	422	**137**	124	**1'560**	1'863	**902**	917	**531**	526	**449**	417	100.0	100.0	**4'389**	4'586	-4.3

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 8.1.19

Neuimmatrikulationen
Nouvelles immatriculations

Personenwagen / Voitures de Tourisme — **2008 bis 2018** / **2008 à 2018**

Bern, 8. Februar 2018 RB/LM

Marken		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Audi		16'964	16'793	16'910	18'502	22'083	21'254	20'949	22'225	19'582	20'618	18'378
Porsche		1'666	1'320	1'843	2'178	2'310	2'518	3'165	4'305	4'240	3'965	3'565
Volkswagen		32'183	29'487	33'839	40'594	44'258	40'925	40'146	42'212	42'142	35'975	32'949
BMW		16'134	14'288	16'061	17'532	18'947	20'303	21'057	24'039	24'708	24'865	24'227
Mini		3'917	3'647	3'791	4'581	4'593	4'726	4'463	4'861	5'267	5'689	5'712
BMW Alpina		34	36	18	32	21	61	87	64	72	51	62
Ford		14'768	14'535	15'967	18'400	18'179	14'840	12'949	13'704	13'083	13'884	15'185
Mercedes		13'919	11'706	12'198	14'037	16'638	16'737	18'384	22'884	23'842	26'081	25'661
Smart		2'670	2'342	2'264	2'148	1'888	1'708	1'681	3'409	2'770	2'327	2'025
Opel		18'670	14'091	16'305	15'978	15'307	14'192	13'384	13'769	13'186	14'042	11'933
TOTAL Deutschland		**120'925**	**108'245**	**119'196**	**133'982**	**144'224**	**137'264**	**136'265**	**151'472**	**148'892**	**147'497**	**139'697**
Citroën		9'888	11'458	13'232	12'984	11'678	11'024	11'268	11'517	7'678	7'088	6'416
DS		-	-	-	-	-	-	-	-	1'393	680	747
Peugeot		13'708	11'806	15'019	15'186	12'298	11'785	11'423	12'587	10'386	10'213	9'712
Renault		14'580	15'052	17'046	18'323	17'084	13'508	11'747	14'821	14'301	13'873	12'729
TOTAL Frankreich		**38'176**	**38'316**	**45'297**	**46'493**	**41'060**	**36'317**	**34'438**	**38'925**	**33'758**	**31'854**	**29'604**
Alfa Romeo		3'618	3'136	3'901	4'106	2'818	1'989	2'104	1'249	1'509	3'288	3'617
Ferrari		312	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiat		14'122	11'424	11'108	9'849	10'261	9'725	9'029	9'025	8'757	10'352	9'170
Lancia		841	1'102	836	834	1'092	885	795	127	84	4	2
Maserati		343	239	204	183	161	190	731	705	783	917	600
TOTAL Italien		**19'236**	**15'901**	**16'049**	**14'972**	**14'332**	**12'789**	**12'659**	**11'106**	**11'133**	**14'561**	**13'389**
Daihatsu		2'749	2'291	2'031	1'328	869	-	-	-	-	-	-
Honda		8'014	8'289	7'068	5'851	5'540	5'595	4'501	3'345	4'773	3'972	3'702
Mazda		8'989	8'207	7'882	7'387	7'152	7'591	7'591	9'989	10'172	7'878	6'227
Mitsubishi		3'898	3'785	4'660	5'580	4'611	4'481	3'565	4'042	3'873	3'077	4'549
Nissan		6'525	5'921	7'902	9'486	9'063	7'508	7'166	7'968	6'038	6'381	4'720
Subaru		8'633	8'408	8'376	7'283	8'483	7'563	6'277	6'011	5'419	4'987	4'681
Suzuki		6'499	6'777	7'391	8'240	7'702	8'364	8'515	8'351	7'646	8'231	7'673
Toyota		15'224	13'955	13'735	13'335	13'038	12'646	11'275	9'881	10'386	10'307	9'508
Lexus		1'114	971	898	1'005	1'022	658	853	943	861	689	734
TOTAL Japan		**61'645**	**58'604**	**59'943**	**59'495**	**57'480**	**54'406**	**49'743**	**50'530**	**49'168**	**45'522**	**41'794**
Saab		1'891	714	628	299		-	-	-	-	-	-
Volvo		7'281	7'128	6'973	8'478	8'059	7'710	6'867	7'251	7'130	7'497	8'122
TOTAL Schweden		**9'172**	**7'842**	**7'601**	**8'777**	**8'059**	**7'710**	**6'867**	**7'251**	**7'130**	**7'497**	**8'122**
Aston Martin		267	191	211	244	224	224	156	127	127	217	165
Jaguar/Daimler		981	734	612	461	511	890	622	980	1'791	1'295	1'958
Land-Rover		1'694	1'233	1'488	1'803	3'789	3'454	3'490	3'808	3'941	3'546	3'809
TOTAL England		**2'942**	**2'158**	**2'311**	**2'508**	**4'524**	**4'568**	**4'268**	**4'915**	**5'859**	**5'058**	**5'932**
Ford	US	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)
Cadillac	US	334	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chevrolet	US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chrysler/Jeep	US	3'409	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705	3'269	3'456	4'843
TOTAL USA		**3'743**	**2'352**	**2'447**	**2'128**	**3'088**	**2'312**	**3'274**	**3'705**	**3'269**	**3'456**	**4'843**
Chevrolet	ROK	2'939	2'158	2'957	3'435	3'997	4'266	2'072	273	249	356	256
Hyundai	ROK	5'795	5'761	6'249	9'976	11'456	10'241	11'001	9'937	9'076	8'598	8'204
Kia	ROK	3'383	2'890	3'322	3'876	4'677	3'981	4'886	5'039	5'481	3'835	4'879
Ssangyong	ROK						462	569	806	968	806	773
TOTAL Korea		**12'117**	**10'809**	**12'528**	**17'287**	**20'130**	**18'950**	**18'528**	**16'055**	**15'774**	**13'595**	**14'112**
Skoda	CZ	11'134	11'611	14'388	17'470	19'132	17'939	19'517	20'972	21'060	20'582	19'160
Seat	E	6'632	6'378	7'788	8'314	8'934	9'159	9'378	10'451	10'136	12'053	11'468
Dacia	RO	1'628	2'177	4'966	5'823	5'309	5'171	4'784	5'396	7'422	8'555	8'301
Diverse Marken		1'175	1'625	1'725	1'709	1'867	1'300	2'221	3'005	3'717	3'798	3'294
GESAMT-TOTAL		**288'525**	**266'018**	**294'239**	**318'958**	**328'139**	**307'885**	**301'942**	**323'783**	**317'318**	**314'028**	**299'716**
davon /dont 4 x 4		71'958	69'116	81'954	91'399	109'774	110'820	116'186	130'793	140'410	149'281	147'038
davon/ dont DIESEL		93'459	78'290	89'467	105'056	121'429	114'144	111'853	125'892	124'399	113'118	90'055

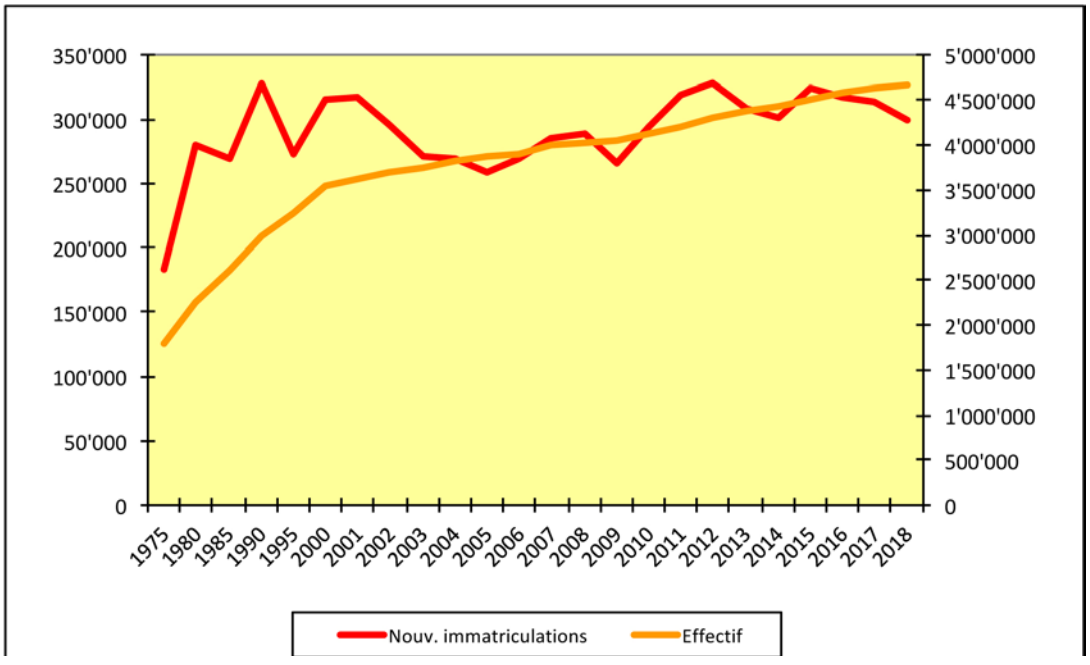
Quelle: auto-schweiz / ASTRA DB"MOFIS"

Nouvelles immatriculations et effectif VT dès 1975

Année	Effectif	Difference à l'année précedente Pièces	%	Nouv. immatriculations	Difference à l'année précedente Pièces	%
1975	1'794'255			183'384		
1980	2'246'752	92'478	4.3	279'764	7'692	2.8
1985	2'617'164	65'032	2.5	269'278	-3'887	-1.4
1990	2'985'399	89'557	3.1	327'456	-7'638	-2.3
1995	3'229'169	64'126	2.0	272'897	2'888	1.1
2000	3'545'247	77'972	2.2	315'398	-2'587	-0.8
2001	3'629'712	84'465	2.4	317'126	1'728	0.5
2002	3'700'951	71'239	2.0	295'109	-22'017	-6.9
2003	3'753'890	52'939	1.4	271'541	-23'568	-8.0
2004	3'811'351	57'461	1.5	269'211	-2'330	-0.9
2005	3'861'442	50'091	1.3	259'426	-9'785	-3.6
2006	3'900'014	38'572	1.0	269'421	9'995	3.9
2007	4'002'384	102'370	2.6	284'674	15'253	5.7
2008	4'030'985	28'601	0.7	288'525	3'851	1.4
2009	4'051'569	20'584	0.5	266'018	-22'507	-7.8
2010	4'119'370	67'801	1.7	294'239	28'221	10.6
2011	4'209'300	89'930	2.2	318'958	24'719	8.4
2012	4'300'036	90'736	2.2	328'139	9'181	2.9
2013	4'366'895	66'859	1.6	307'885	-20'254	-6.2
2014	4'430'375	63'480	1.5	301'942	-5'943	-1.9
2015	4'503'865	73'490	1.7	323'783	21'841	7.2
2016	4'571'994	68'129	1.5	317'318	-6'465	-2.0
2017	4'621'237	49'243	1.1	314'028	-3'290	-1.0
2018	4'666'015	44'778	1.0	299'716	-14'312	-4.6

OFS, dès 2007 auto-suisse

auto-suisse, dès 1993 MOFIS

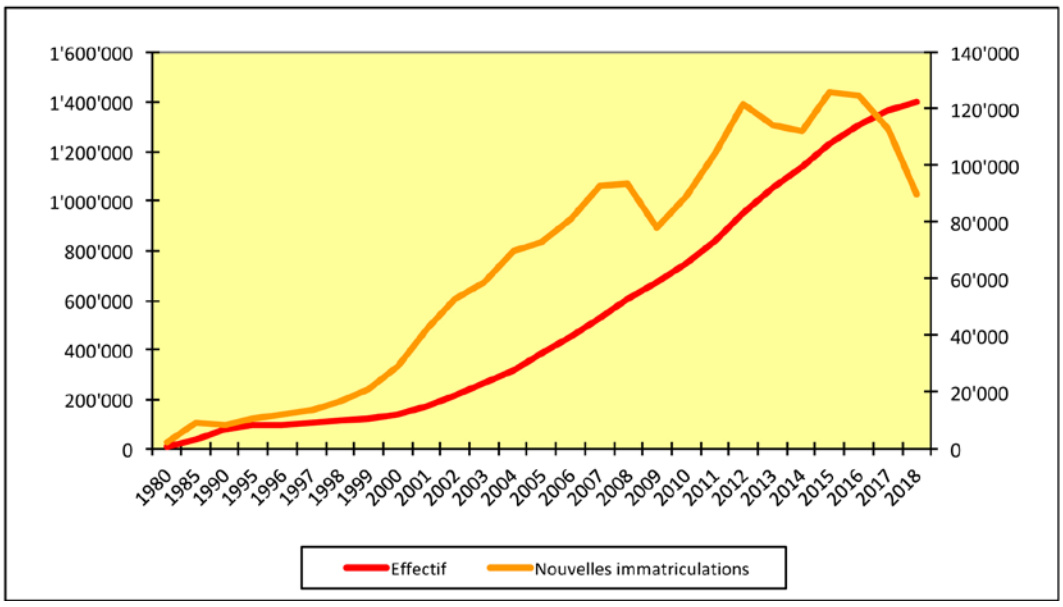


Nouvelles immatriculation et effectifs des VT diesel dès 1980

Année	Effectif	Dont diesel Nombre	%	Nouvelles immatriculations	Dont diesel nombre	%
1980	2'246'752	8'672	0.4	279'764	2'307	0.8
1985	2'617'164	33'327	1.3	269'278	9'355	3.5
1990	2'985'399	79'129	2.7	327'456	8'531	2.6
1995	3'229'169	95'585	3.0	272'897	10'900	4.0
1996	3'268'073	100'409	3.1	269'529	12'385	4.6
1997	3'323'421	105'708	3.2	272'441	13'499	5.0
1998	3'383'273	112'720	3.3	297'336	16'762	5.6
1999	3'467'275	123'953	3.6	317'985	20'944	6.6
2000	3'545'247	141'863	4.0	315'398	29'121	9.2
2001	3'629'712	172'097	4.7	317'126	42'228	13.3
2002	3'700'951	213'184	5.8	295'109	52'583	17.8
2003	3'753'890	261'987	7.0	271'541	58'478	21.5
2004	3'811'351	319'905	8.4	269'211	69'824	25.9
2005	3'861'442	381'189	9.9	259'426	72'831	28.1
2006	3'900'014	450'992	11.6	269'421	80'726	30.0
2007	4'002'384	524'614	13.1	284'674	92'566	32.5
2008	4'030'985	605'687	15.0	288'525	93'459	32.4
2009	4'051'569	675'978	16.7	266'018	78'290	29.4
2010	4'119'370	750'146	18.2	294'239	89'467	30.4
2011	4'209'300	839'568	19.9	318'958	105'056	32.9
2012	4'300'036	947'400	22.0	328'139	121'429	37.0
2013	4'366'895	1'050'501	24.1	307'885	114'144	37.1
2014	4'430'375	1'139'463	25.7	301'942	111'853	37.0
2015	4'503'865	1'230'937	27.3	323'783	125'892	38.9
2016	4'571'994	1'309'383	28.6	317'318	124'399	39.2
2017	4'621'237	1'366'651	29.6	314'028	113'118	36.0
2018	4'666'015	1'399'667	30.0	299'716	90'055	30.0

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse

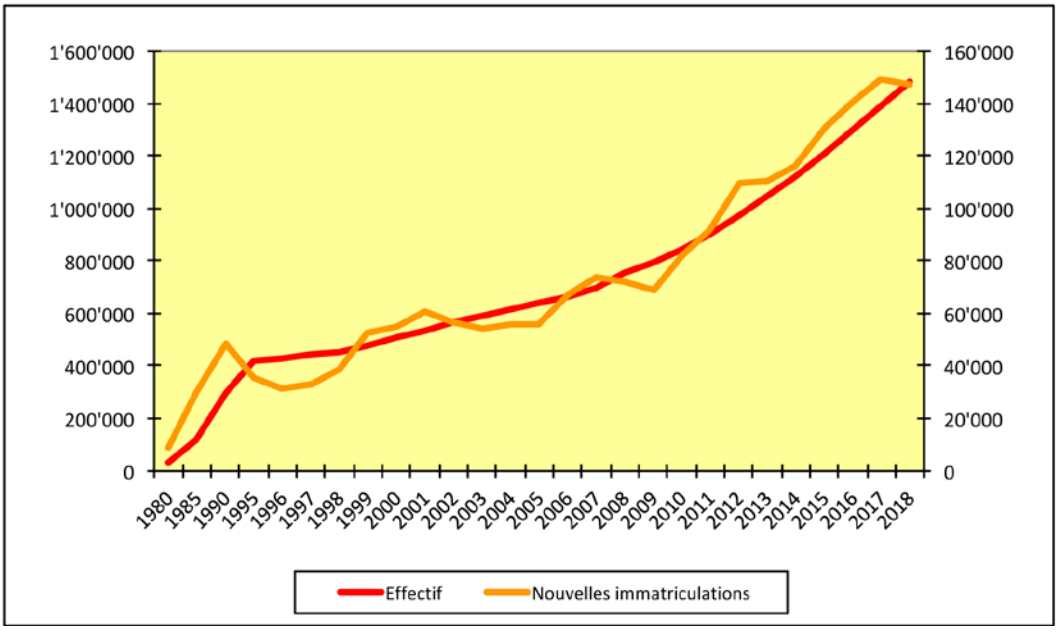


Nouvelles immatriculation et effectifs des VT 4x4 dès 1980

Année	Effectif	Dont 4x4		Nouvelles immatriculations	Dont 4x4	
		Nombre	%		Nombre	%
1980	2'246'752	32'184	1.4	279'764	8'925	3.2
1985	2'617'164	119'200	4.6	269'278	29'511	11.0
1990	2'985'399	301'811	10.1	327'456	48'738	14.9
1995	3'229'169	419'891	13.0	272'897	35'847	13.1
1996	3'268'073	431'601	13.2	269'529	31'812	11.8
1997	3'323'421	444'434	13.4	272'441	33'170	12.2
1998	3'383'273	456'531	13.5	297'336	38'635	13.0
1999	3'467'275	478'571	13.8	317'985	52'787	16.6
2000	3'545'247	506'193	14.3	315'398	55'150	17.5
2001	3'629'712	534'554	14.7	317'126	60'745	19.2
2002	3'700'951	563'569	15.2	295'109	56'344	19.1
2003	3'753'890	588'749	15.7	271'541	54'449	20.1
2004	3'811'351	615'639	16.2	269'211	56'061	20.8
2005	3'861'442	642'376	16.6	259'426	56'226	21.7
2006	3'900'014	661'402	17.0	269'421	67'153	24.9
2007	4'002'384	700'863	17.5	284'674	74'068	26.0
2008	4'030'985	753'807	18.7	288'525	71'958	24.9
2009	4'051'569	792'484	19.6	266'018	69'116	26.0
2010	4'119'370	840'913	20.4	294'239	81'954	27.9
2011	4'209'300	900'339	21.4	318'958	91'399	28.7
2012	4'300'036	974'482	22.7	328'139	109'774	33.5
2013	4'366'895	1'050'067	24.0	307'885	110'820	36.0
2014	4'430'375	1'122'927	25.3	301'942	116'186	38.5
2015	4'503'865	1'211'111	26.9	323'783	130'793	40.4
2016	4'571'994	1'301'241	28.5	317'318	140'410	44.2
2017	4'621'237	1'390'881	30.1	314'028	149'281	47.5
2018	4'666'015	1'483'238	31.8	299'716	147'038	49.1

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse



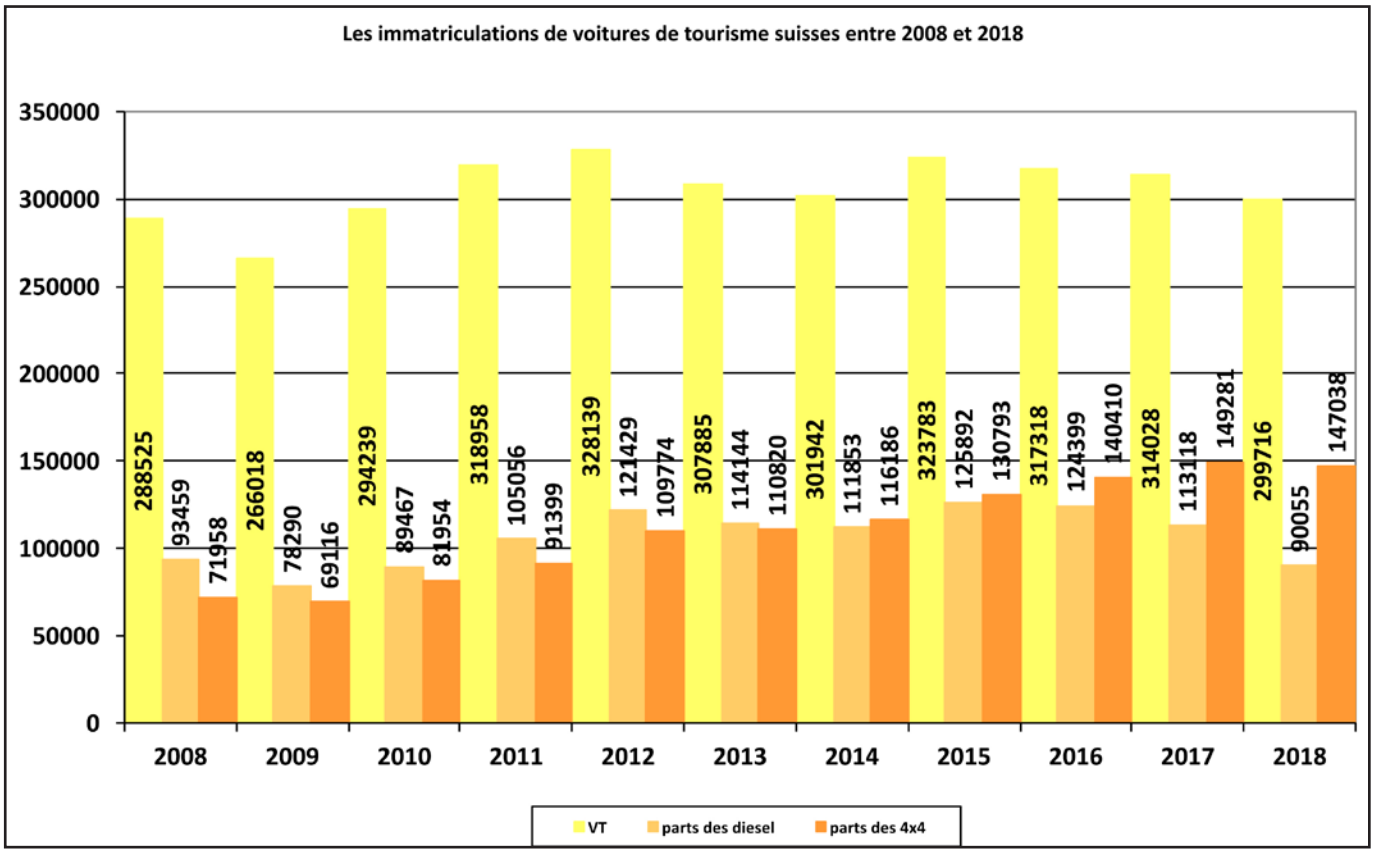
Comparaison mensuelle des immatriculations de VT

Source: OFROU/MOFIS

auto-suisse, 30 janvier 2019

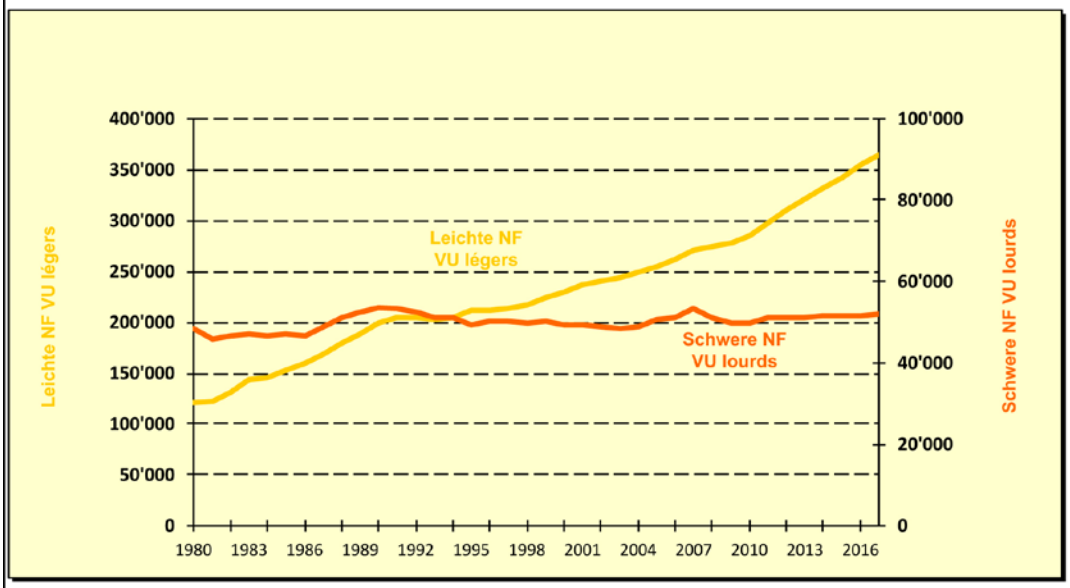
Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
2018	21'671	22'292 / 43'963	28'126 / 72'089	26'519 / 98'608	27'826 / 126'434	31'476 / 157'910
2017	19'451	22'809 / 42'260	30'509 / 72'769	25'815 / 98'584	28'411 / 126'995	31'923 / 158'918
2016	20'205	22'653 / 42'858	29'099 / 71'957	28'698 / 100'655	26'123 / 126'778	31'259 / 158'037
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 149'905
2013	21'022	22'175 / 43'197	28'554 / 71'751	28'397 / 100'148	27'252 / 127'400	28'905 / 156'305
2012	23'386	23'255 / 46'641	32'489 / 79'130	28'834 / 107'964	29'441 / 137'405	39'905 / 177'310
2011	20'329	22'417 / 42'746	30'107 / 72'853	27'586 / 100'439	29'949 / 130'388	28'086 / 158'474
2010	18'738	18'520 / 37'258	28'354 / 65'612	25'657 / 91'269	24'771 / 116'040	31'549 / 147'589
2009	17'705	17'527 / 35'232	23'678 / 58'910	24'968 / 83'878	22'993 / 106'871	26'849 / 133'720
2008	21'459	21'539 / 42'998	23'493 / 66'491	28'654 / 95'145	27'145 / 122'290	29'471 / 151'761
2007	17'553	19'079 / 36'632	25'892 / 62'524	24969 / 87'493	26'729 / 114'222	30'878 / 145'100
2006	18'360	17'519 / 35'879	26'975 / 62'854	23'933 / 86'787	27'400 / 114'187	29'825 / 144'012
2005	17'529	16'890 / 34'419	24'711 / 59'130	27'924 / 87'054	24'596 / 111'650	26706 / 138'356
2004	18'218	18'362 / 36'580	25'640 / 62'220	26'998 / 89'218	26'473 / 115'691	27'694 / 143'385
2003	19'497	18'279 / 37'776	23'334 / 61'110	26'549 / 87'659	27'190 / 114'849	27'597 / 142'446
2002	21'785	21'648 / 43'433	27'377 / 70'810	30'433 / 101'243	28'152 / 129'395	30'879 / 160'274
2001	23'728	23'426 / 47'154	29'690 / 75'546	31'010 / 106'587	33'103 / 142'436	30'544 / 172'980
2000	21'587	22'854 / 44'441	32'474 / 76'915	29'691 / 106'606	35'321 / 141'927	29'090 / 171'017
1999	19'990	18'837 / 38'827	31'097 / 69'924	33'917 / 103'841	30'349 / 134'190	34'862 / 169'052
1989	25'281	26'056 / 51'337	36'755 / 88'092	36'974 / 125'066	35'379 / 160'442	36'576 / 197'018

Année	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
2018	25'483 / 183'393	21'484 / 204'877	20'409 / 225'286	22'788 / 248'074	24'103 / 272'177	27'539 / 299'716
2017	24'885 / 183'803	23'160 / 206'963	24'520 / 231'483	24'724 / 256'207	26'749 / 282'956	31'072 / 314'028
2016	26'074 / 184'111	21'927 / 206'038	26'145 / 232'183	23'396 / 255'579	26'414 / 281'993	35'325 / 317'318
2015	30'228 / 192'026	23'431 / 215'457	24'137 / 239'594	25'236 / 264'829	26'312 / 291'141	32'642 / 323'783
2014	27'570 / 177'475	19'783 / 197'258	21'878 / 219'136	26'277 / 245'413	23'672 / 269'085	33'857 / 301'942
2013	26'333 / 182'638	20'996 / 203'634	22'632 / 226'266	26'626 / 252'892	24'882 / 277'774	30'111 / 307'885
2012	24'998 / 202'308	22'052 / 224'360	21'166 / 245'526	26'555 / 272'081	26'950 / 299'031	29'108 / 328'139
2011	25'822 / 184'296	21'963 / 206'259	26'479 / 232'738	26'987 / 259'725	28'750 / 288'475	30'483 / 318'958
2010	25'528 / 174'033	20'128 / 194'161	22'328 / 216'489	24'133 / 240'622	25'238 / 265'860	28'379 / 294'239
2009	24'057 / 157'777	17'995 / 175'772	21'211 / 196'983	22'840 / 219'823	22'061 / 241'884	24'134 / 266'018
2008	26'439 / 178'200	19'133 / 197'333	21'789 / 219'122	24'426 / 243'548	20'892 / 264'440	24'085 / 288'525
2007	25'238 / 170'338	21'180 / 191'518	21057 / 212'575	24'390 / 236'965	24'946 / 261'911	22'763 / 284'674
2006	21'754 / 165'766	18'059 / 183'825	19'407 / 203'232	21'454 / 224'686	22'016 / 246'702	22'719 / 269'421
2005	21'380 / 159'736	17'962 / 177'698	21'263 / 198'961	19'505 / 218'466	21'386 / 239'852	26'918 / 266'770
2004	23'729 / 164'114	19'228 / 186'342	19'833 / 206'175	21'253 / 227'428	21'270 / 248'698	20'513 / 269'211
2003	26'084 / 168'530	18'685 / 187'215	20'596 / 207'811	22'843 / 230'654	21'101 / 251'755	19'786 / 271'541
2002	26'666 / 186'940	20'116 / 207'056	21'627 / 228'683	24'105 / 252'788	21'401 / 274'189	20'920 / 295'109
2001	27'308 / 200'288	25'591 / 224'335	22'014 / 246'349	24'800 / 271'149	25'851 / 297'000	20'126 / 317'126
2000	27'727 / 198'744	21'688 / 220'432	23'800 / 244'232	25'569 / 269'801	25'478 / 295'279	20'119 / 315'398
1999	30'354 / 199'406	22'721 / 222'127	24'122 / 246'249	26'782 / 273'031	24'072 / 297'103	20'882 / 317'985
1989	24'708 / 221'736	22'906 / 244'961	21'928 / 266'549	24'657 / 291'206	24'735 / 315'941	19'153 / 335'094


Les immatriculations de voitures de tourisme suisses entre 2008 et 2018
350000
300000
250000
200000
150000
100000
50000
0
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
288525
93459
71958
266018
78290
69116
294239
89467
81954
318958
105056
91399
328139
121429
109774
307885
114144
110820
301942
111853
116186
323783
125892
130793
317318
124399
140410
314028
113118
149281
299716
90055
147038
VT
parts des diesel
parts des 4x4

Bestand der Nutzfahrzeuge gemäss BFS
Effectifs des véhicules utilitaires selon OFS
seit / dès 1980

Jahr Année	Leichte NF* VU* légers	Schwere NF* VU* lourds
1980	121'160	48'242
1985	153'494	47'043
1990	198'573	53'563
1995	211'017	49'141
2000	229'377	49'141
2001	235'990	49'256
2002	241'124	49'018
2003	244'005	48'324
2004	249'401	48'792
2005	254'400	50'761
2006	262'678	51'362
2007	270'788	53'365
2008	275'131	51'101
2009	278'095	49'713
2010	285'283	49'917
2011	297'612	50'941
2012	310'668	51'258
2013	320'343	51'018
2014	330'874	51'407
2015	342'165	51'433
2016	354'022	51'544
2017	364'594	51'907



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2017

Entwicklung Motorfahrzeugbestand 2013 - 2018

Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

Fahrzeugart (Code)	Fahrzeugart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Personenwagen	4'366'426	4'429'885	4'503'339	4'571'402	4'620'630	4'665'390
2	Schwerer Personenwagen	469	490	526	592	607	625
10	Leichter Motorwagen	42'804	45'292	48'550	52'388	56'527	60'734
11	Schwerer Motorwagen	4'845	4'789	4'996	5'277	5'502	5'898
20	Gesellschaftswagen	6'679	6'771	6'906	7'006	7'135	7'313
21	Kleinbus	8'088	7'499	7'261	7'004	6'715	6'374
22	Gelenkbus	1'370	1'443	1'517	1'592	1'642	1'744
30	Lieferwagen	323'227	333'796	344'845	357'448	369'299	383'918
35	Lastwagen	48'499	49'029	48'390	48'447	48'459	49'296
36	Leichtes Sattelmotorfahrzeug	8	7	8	6	7	8
37	Schweres Sattelmotorfahrzeug	85	90	87	81	74	76
38	Sattelschlepper	11'366	11'483	11'599	11'608	11'852	12'527
42	Traktor	2'887	3'248	3'561	3'938	4'309	4'785
43	Landwirt. Traktor	137'169	138'064	139'340	140'540	141'379	142'241
50	Arbeitsmaschine	15'414	15'556	15'667	15'822	15'874	16'055
51	Arbeitskarren	29'078	29'568	29'977	30'711	31'319	31'932
52	Landw. Arbeitskarren	7'931	8'324	8'690	9'079	9'507	9'874
60	Motorrad	630'689	643'894	657'512	669'928	680'825	693'069
61	Kleinmotorrad	38'543	33'791	28'913	25'454	22'918	21'152
62	Motorrad-Dreirad	687	643	616	604	590	583
63	Motorrad-Seitenwagen	3'030	3'094	3'106	3'067	3'096	3'119
64	Kleinmotorrad-Dreirad	3'672	4'761	5'889	6'446	6'692	6'818
65	Leichtmotorfahrzeug	193	188	164	162	158	151
66	Kleinmotorfahrzeug	13'498	14'221	14'985	15'727	16'377	16'879
67	Dreirädr. Motorfahrzeug	2'288	2'568	2'863	3'206	3'501	3'750
68	Motorschlitten	1'308	1'269	1'231	1'169	1'095	1'109
80	Motorkarren	19'889	20'378	20'912	21'289	21'668	22'042
81	Landw. Motorkarren	36'378	35'976	35'472	35'020	34'581	33'988
82	Motoreinachser	234	232	238	255	260	278
83	Landw. Motoreinachser	8'948	8'814	8'678	8'563	8'437	8'296
84	Landw. Kombinations-Fahrzeug	26	29	31	31	34	33
	Total Motorfahrzeuge	**5'765'728**	**5'855'192**	**5'955'869**	**6'053'862**	**6'131'069**	**6'210'057**

Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz/4.10.2018

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACS	Automobile Club Suisse
asa	Association des services des automobiles
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
CF	Conseil fédéral
CFST	Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (Solution de la branche automobile et des deux-roues)
COMCO	Commission de la concurrence
CT	Commission Technique
DETEC	Département fédéral de l'environnement des transports de l'énergie et de la communication
DTC	Dynamic Test Center
EPFZ	Ecole polytechnique fédérale de Zurich
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération
FRS	routeSuisse – Fédération routière suisse
FSR	Fonds de la sécurité routière
GROUPE ERFA	Groupe d'échange d'expériences
JSPM	Journalistes suisses de la presse motorisée
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de la protection de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
PME	Petites et moyennes entreprises
RA	Revue Automobile
RBA	Résidus du broyage d'automobiles
PR	Relations publiques
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
TCS	Touring Club Suisse
UE	Union européenne
UIOM	Usine d'incinération des ordures ménagères
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
USAM	Union suisse des arts et métiers
VSIG	Commerce suisse VSIG
VT	Voitures de tourisme
VU	Véhicules utilitaires

ABARTH
ALFA ROMEO
ALPINA
Audi
ASTON MARTIN
ASTON MARTIN
BMW
CITROËN
CUPRA
DS AUTOMOBILES
DACIA
DFSK
DAF
FIAT
FIAT PROFESSIONAL
FUSO
Ford
HYUNDAI
HONDA
INFINITI
EMPOWER THE DRIVE
IVECO
JAGUAR
Jeep
KIA
LANCIA
LAND ROVER
LEXUS
MAN
MASERATI
mazda
MINI
FUSO
MITSUBISHI MOTORS
NISSAN
PEUGEOT
PIAGGIO COMMERCIAL VEHICLES
PORSCHE
RENAULT TRUCKS
RENAULT
SCANIA
SEAT
ŠKODA
smart
SSANGYONG
SETRA
UNIMOG
SUBARU
SUZUKI
TOYOTA
VOLVO
Volkswagen
Nutzfahrzeuge