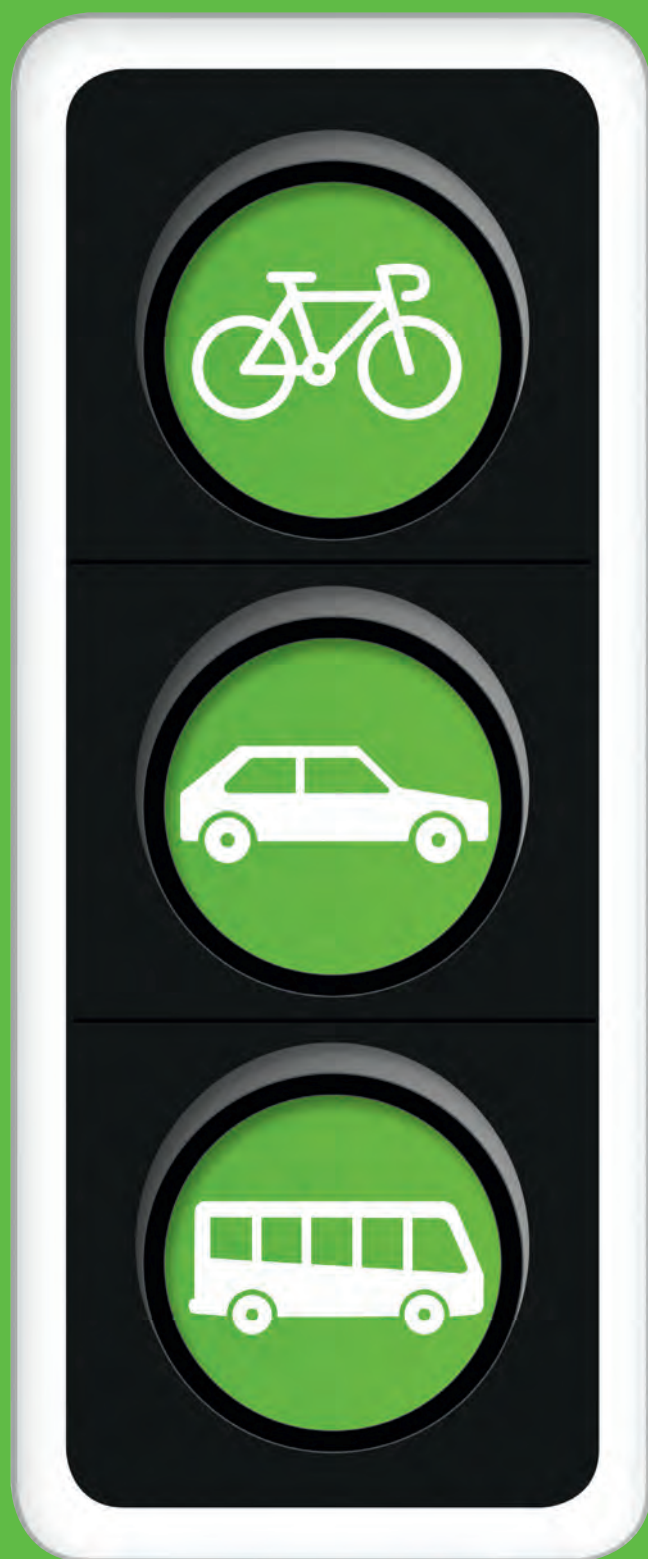


RAPPORT ANNUEL 2015|16



Impressum

Cette publication paraît en langues allemande et française

Conception et production : KREBStypo, Innerberg

Impression : Andres AG, 2500 Bienne 6

Publications : Avril 2016

© auto-suisse

TABLE DES MATIÈRES

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT	5
Après une année 2015 orageuse, retour du beau temps en 2016?	5
AUTOMOBILE/ÉCONOMIE/TRANSPORTS/POLITIQUE/ ENVIRONNEMENT	9
Rétrospective conjoncturelle et perspective	9
Parc de véhicules et degrés de motorisation	11
Politique des transports	15
Communication	17
Fondation Auto Recycling Suisse	19
RAPPORT D'ACTIVITÉS	23
Adhésions	23
Composition du Comité directeur et des commissions	24
Assemblée générale 2015	27
Secrétariat	29
Les activités des commissions et des groupes de travail	30
Adhésions et représentations	31
LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ	34
La Suisse, une nation automobile	34
CONCLUSION 2015	37
La volonté d'avancer comme moteur	37
STATISTIQUES	39
LISTE DES ABRÉVIATIONS	54

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT



François Launaz,
Président

Après une année 2015 orageuse, retour du beau temps en 2016?

Une année 2015 mouvementée.

Rarement une année automobile n'aura été aussi tourmentée que 2015. Il ne s'est pas passé une semaine sans que les gros titres dans la presse n'évoquent les problèmes de la branche.

Cela a commencé le 15 janvier, lorsque la Banque Nationale Suisse a décidé de ne plus soutenir le taux de change plancher de 1 fr. 20 contre l'euro. Le choc a été violent pour toute l'industrie, et particulièrement pour ceux qui avaient accumulé de gros stocks de marchandises importées des pays d'Europe et payées 1 fr. 20 l'euro. Ce qui était le cas des importateurs suisses d'automobiles.

Les véhicules neufs en transit vers notre pays, ceux disponibles chez les importateurs et dans le réseau en Suisse, ceux dits de courtoisie et de démonstration, les occasions et, last but not least, ceux en leasing ont perdu 10 à 15 % de leur valeur d'un coup d'un seul et ceci touche naturellement particulièrement les véhicules en leasing depuis 48 mois qui ont été achetés avant la première dévaluation de l'euro en 2011.

Beaucoup ont alors pensé que le secteur aurait de la peine à se remettre d'un tel choc. Mais, contrairement à la précédente chute de l'euro, la branche a immédiatement réagi en réduisant les prix des véhicules neufs de 15 à 20 % et en abaissant simultanément ceux des véhicules d'occasion de 8 %, provoquant ainsi des trous importants dans les bilans.

Grâce à cette réaction rapide, une partie des pertes de marge a été compensée par une augmentation des ventes, qui entraîneront ultérieurement des profits avec les activités après-vente. Certes, quelques petits garages ont disparu, mais pas plus que dans une année ordinaire.

Selon le rapport de la FIGAS pour les 9 premiers mois de l'année, les garagistes ont même pu améliorer leur profit grâce à une augmentation des ventes. Ce qui veut dire que les impacts du taux de change ont entièrement été pris en charge par les importateurs, effort important qu'il faut saluer.

Tout allait de nouveau pour le mieux, lorsque le ciel s'est couvert, à la fin de l'été, d'un nuage d'oxydes d'azote en provenance de l'ouest. Nous nous en serions bien passés. Mais là en-

core, après quelques hésitations, la réaction a été bonne. Il semble que les solutions proposées ont ramené le calme et la sérénité au sein de la clientèle concernée. Tant mieux!

Les clients en ont été reconnaissants et cela s'est traduit en chiffres, puisque ce sont 323 783 nouvelles immatriculations qui ont été enregistrées en 2015, un résultat très positif et réjouissant, le deuxième meilleur de ce siècle et le troisième depuis 1980.

Par ailleurs, comme depuis de nombreuses années, les sous-catégories des 4x4, des diesels et des véhicules à énergies alternatives ont progressé davantage que le marché dans son ensemble.

Les 4x4 ont affiché une hausse de 12,6 % et, avec plus de 130 000 immatriculations, occupent ainsi plus de 40 % de part de marché. Les diesels, avec un peu moins de 130 000 ventes, en ont représenté 38 %. Il faut dire que la baisse de l'essence rend le surcoût du diesel peu important et, de ce fait, a peu d'influence dans le budget de la voiture, ce qui explique l'accroissement de l'intérêt des automobilistes pour ce type de propulsion.

Et les véhicules à propulsions alternatives ont fait un grand bond en avant en passant de 3,2 à 4,2 %, soit 13 468 unités. Nul doute que cette tendance va se poursuivre, et prendre de l'ampleur. De plus en plus de marques offrent déjà des véhicules électriques, des hybrides et des plug-in hybrides, conscientes du fait que sans ces technologies il leur sera très difficile d'atteindre les ambitieux objectifs de CO₂ que le Parlement nous a fixés.

427 168 véhicules routiers à moteur ont été nouvellement mis en circulation en 2015. Ce chiffre, en augmentation de 7,7 % par rapport à 2014, est proche du record établi en 2012 (430 973 véhicules). Le nombre de motocycles mis en circulation a, quant à lui, battu un nouveau record avec 51 787 unités.

Plus de 100 000 véhicules à moteur de plus sur les routes suisses. Les nombreuses mises en circulation ont à nouveau entraîné une forte progression du parc des véhicules routiers à moteur. On comptait 5 885 642 véhicules immatriculés en Suisse au 30 septembre, jour de référence. Ce chiffre représente une augmentation de 101 558 véhicules ou 1,8 % par rapport à 2014. Au cours des 25 dernières années

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

(depuis 1990), le parc des véhicules à moteur a progressé de 55,8 %.

L'environnement conjoncturel et politique

Dans une conjoncture très concurrentielle et face à des difficultés inattendues, l'avenir s'annonce semé d'embûches. En Suisse notamment, les décisions politiques qui tomberont en 2016 vont influencer de manière décisive l'avenir de l'automobile.

La votation sur un deuxième tube de rénovation pour le tunnel routier du Gothard, a donné le ton pour le reste de l'année. Si le oui s'est imposé, comme nous l'espérons, les perspectives pour une amélioration des conditions routières dans notre pays s'annonceront plutôt bonnes.

Le 5 juin, le peuple devra se prononcer sur l'initiative pour un financement équitable de l'infrastructure routière. Cette initiative dite «Vache à lait» ne veut rien de plus que la restitution à la route des taxes et impôts payés par ses utilisateurs, ainsi que de donner aux automobilistes le droit à la parole en cas d'augmentation de taxe. Ce qui pourrait paraître évident aux yeux de tous ne l'est pourtant pas pour notre gouvernement et notre Parlement, qui voient là une manne importante leur échapper.

La campagne en faveur de l'initiative roule à tombeau ouvert. Le comité d'initiative, aidé par de nombreuses organisations, – AGVS/UPSA, ASTAG, SGV/USAM, UP, HANDELSCHWEIZ, etc. – a engagé toutes ses forces dans la bataille. Les milieux routiers sont tous convaincus du bien-fondé de cette initiative qui les met à l'abri de futures augmentations de taxes et impôts comme les opposants le proposent, notamment en acceptant une augmentation des taxes sur l'essence dans le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), une adaptation au coût de la vie et ceci sans justification des réels besoins de financement, ainsi qu'une augmentation de la vignette autoroutière, pourtant refusée par le peuple en 2013, à l'occasion de l'arrêt sur le réseau.

Le verdict va tomber le 5 juin, nous l'attendons avec optimisme et impatience.

Et plus tard encore dans l'année, voire au début de 2017, le peuple suisse devra approuver le fonds routier, comme il l'a fait en 2014 pour le fonds ferroviaire. Encore, les divergences sont grandes, dans les milieux économiques et routiers mais aussi politiques, où les fanatiques de l'environnement rêvent de voir les véhicules

privés disparaître purement et simplement du territoire helvétique!

Et si l'on regarde un peu plus loin dans le temps, la menace de nouvelles turbulences, orchestrées par le Conseil fédéral et les Chambres se fait sentir.

Le plus important reste encore à venir: le projet énergie 2050 du Conseil fédéral et sa partie concernant le CO₂. Tel qu'il est en préparation, l'objectif d'émissions du CO₂ pour 2021 a été fixé à 95 grammes par km, comme cela est le cas pour la Communauté européenne. Si une amélioration a été apportée au système actuel, soit un calcul des pénalités avec un taux de conversion actualisé en fonction du cours réel et non plus figé à 1,50, le reste est quasiment identique à ce qu'il est actuellement, soit une non-intégration de la Suisse dans le parc européen. Ce qui revient à fermer les yeux sur la réalité si l'on considère que la loi a été faite pour un marché de 12 millions de véhicules. Au sein de l'UE, des compensations ont en effet lieu entre les pays à haut taux d'émission, comme l'Allemagne par exemple, et ceux à bas taux, comme le Portugal.

La Suisse ne peut pas profiter d'un tel système et elle doit faire face dès lors à des objectifs beaucoup plus sévères que ceux fixés pour l'Europe, sans avoir la possibilité d'influencer les caractéristiques des voitures neuves mises en vente. Cette situation crée naturellement une distorsion de la concurrence et pénalise le prix des véhicules vendus en Suisse. Il semble que le Parlement et le Conseil fédéral se complaisent dans un tel système.

Et il faut le dire, malgré d'importants efforts, il n'est pas simple de transformer le marché et de réorienter les désirs des acheteurs. La révolution du tout électrique n'est pas encore pour demain; il lui faudra du temps. Et surtout, il faudra que le gouvernement se rende compte que sans infrastructure adéquate, la propagation des véhicules à propulsion alternative est très difficile et sera très lente, trop lente.

Dans son ensemble, l'industrie automobile relève ces défis et fait face à ces problèmes. Elle continue à progresser, en développant des véhicules toujours plus propres et performants.

auto-suisse joue un rôle de plus en plus important dans les décisions politiques. Enfin, pourrions-nous dire. Et grâce à l'initiative vache à lait, elle a prouvé ses capacités à déplacer des montagnes. La direction prise il y a quelques années, et confirmée en 2014, est correcte, même si les succès sont peu nombreux et pas

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

évidents à obtenir. La branche a besoin d'une association forte et engagée.

Bien armée pour les futurs challenges, l'association peut compter sur une équipe motivée et qui s'engage pour la cause avec énormément de conviction. C'est l'opportunité pour moi de remercier le team dans son entier pour les efforts accomplis tout au long de l'année. Ceci est d'autant plus important que l'année 2016 s'annonce cruciale pour notre industrie, sachant que les jalons seront posés pour le futur.

Naturellement, sans l'appui du Comité directeur et des membres, cela ne serait pas possible. Merci aussi à vous tous pour votre soutien, vos critiques, vos suggestions, votre honnêteté, vos encouragements. C'est essentiel pour pouvoir envisager l'avenir avec sérénité et motivation.

Pour le team

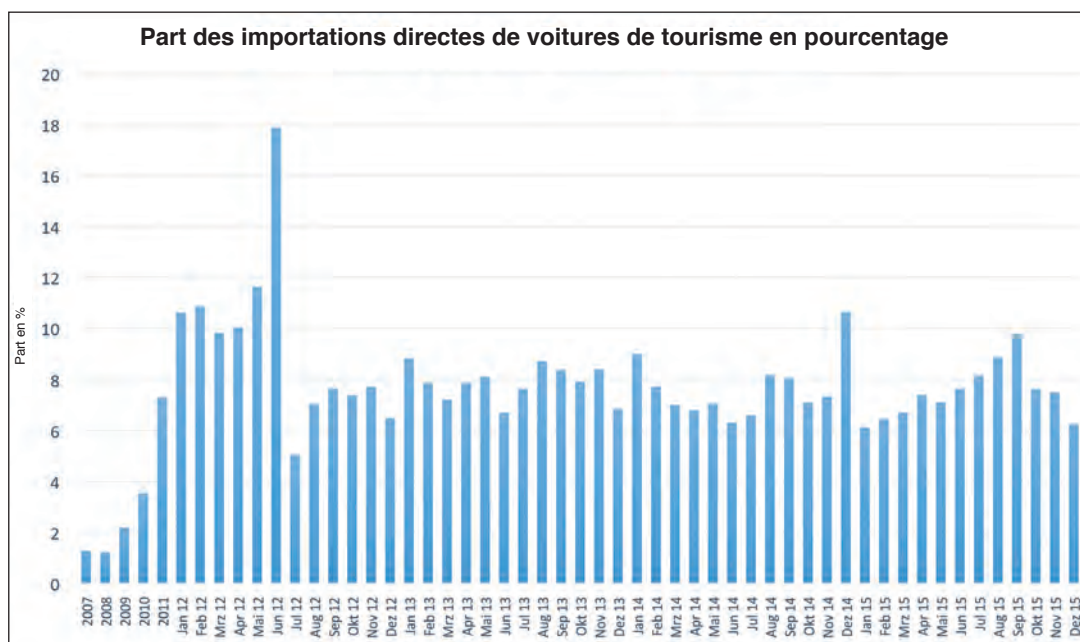
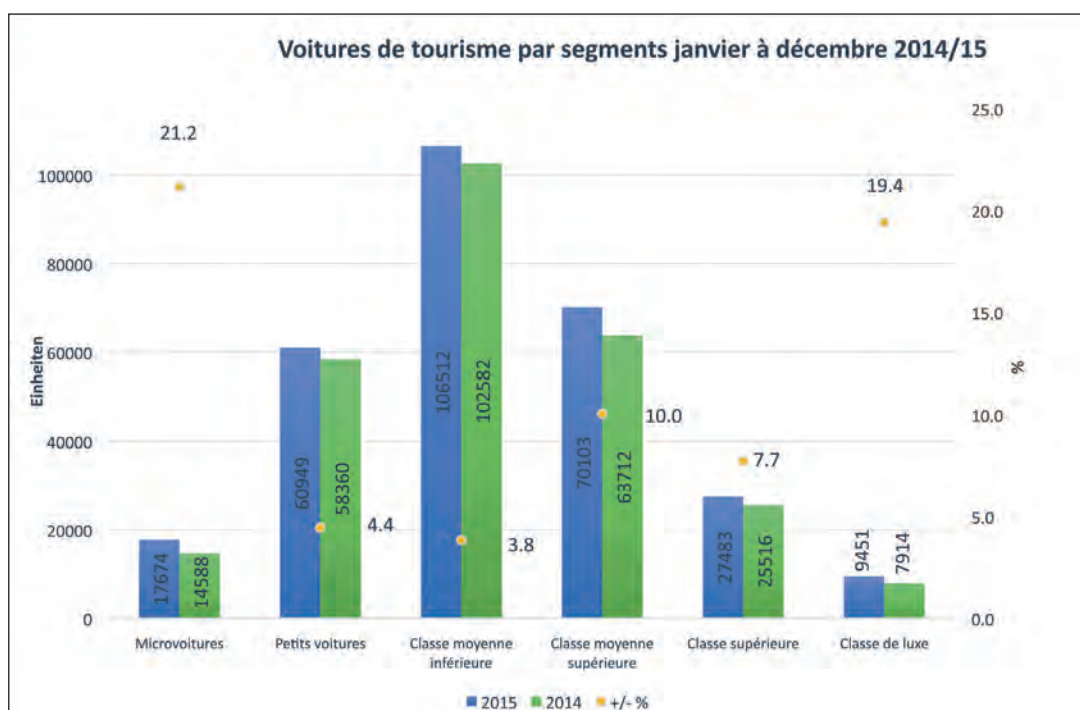
François Launaz

Rétrospective conjoncturelle et perspectives

En 2015, la branche automobile suisse a vendu et immatriculé 323 783 voitures de tourisme neuves (2014: 301 942). Cela représente une hausse du marché de 7.2%. Les prévisions de 300 000 véhicules de tourisme vendues ont largement été atteintes, un seuil qui a dès lors été dépassé pour la cinquième fois de suite. Cette augmentation s'explique pour la plus grande partie par l'abandon du cours plancher

de l'euro en janvier 2015, avec en corollaire les baisses remarquables de prix qui ont incité les consommateurs à acheter. Ceci toutefois à la charge de l'industrie automobile.

Suite à un léger recul en 2014, la part de marché des véhicules diesel a de nouveau nettement augmenté et se situe actuellement à 38,9 % (2014: 37,0 %). Les voitures de tourisme à traction intégrale ont également connu une



nouvelle hausse et atteint une part de marché de 40,4 % (2014: 38,5 %), ce qui correspond une fois de plus à un nouveau record. Selon la statistique par segments, toutes les classes affichent un accroissement. La plus forte hausse en 2015 a toutefois été réalisée par les micro-voitures (+21,2 %). Mais la classe de luxe (+19,4 %) et la classe moyenne supérieure (+10 %) ont elles aussi enregistré des ventes sensiblement plus élevées que l'année précédente.

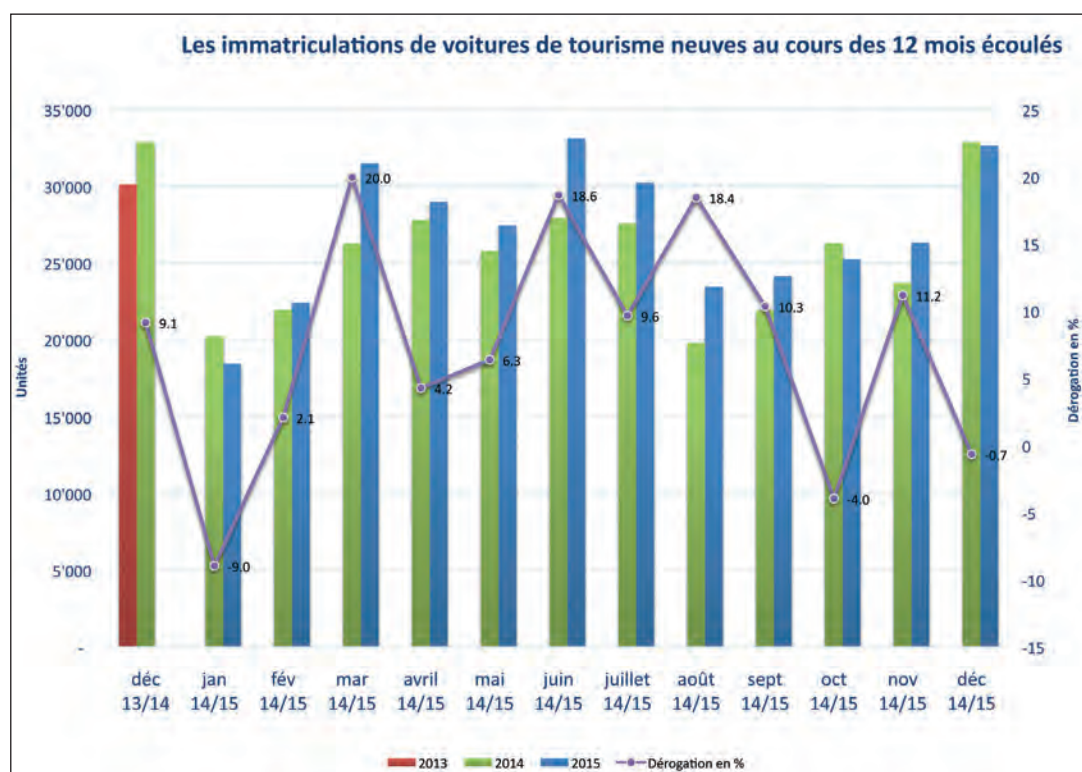
La part des importations directes était certes un peu moins élevée, elle demeure néanmoins à un niveau haut. Longtemps situé dans la plage de 1 à 2 %, le taux a nettement augmenté à partir de l'été 2010, frôlant déjà le seuil des 10 % une année plus tard. En raison des sanctions liées au CO₂, en vigueur depuis le mois de juillet 2012, des véhicules présentant des fortes émissions de CO₂ ont été immatriculés prématurément en juin de la même année, atteignant ainsi une valeur record de 17,9 %. Depuis, la courbe s'est de nouveau aplatie, mais les valeurs semblent se stabiliser à un niveau remarquablement élevé de presque 8 %. En décembre 2014, cependant, le chiffre a de nouveau atteint 10,6 %. Cela s'explique probablement une fois de plus par les sanctions liées au CO₂, car à partir de 2015, il n'était plus

possible d'exclure les véhicules aux plus fortes émissions (pour 2014, seulement 80 % étaient pris en considération), raison pour laquelle des véhicules de stock ont été immatriculés avant la fin 2014. En janvier 2015, la part a baissé à 6,1 % avant d'augmenter à nouveau. La valeur la plus élevée de l'année, soit 9,8 %, a été atteinte en septembre, et la moyenne annuelle était de 7,5 %.

Après une hausse de presque un quart (23,5 %) en 2014, les immatriculations des véhicules utilitaires lourds ont de nouveau baissé de 6,5 %, soit de 4147 à 3878 unités.

L'année dernière, 30833 camionnettes neuves ont été mises en circulation. Cela correspond à un accroissement de 2192 unités ou de 7,7 % par rapport à 2014. Le nombre de véhicules de transport de personnes nouvellement mis en circulation a augmenté de 13,1 %, passant de 3674 à 4156. Il s'agit en grande partie (presque trois quarts) de camping-cars, qui ont enregistré une nouvelle hausse avec 3051 unités en 2015, contre 2699 en 2014.

Au vu du développement économique actuel et des pronostics des experts en économie, les représentants de la branche tablent sur l'immatriculation de 305000 voitures de tourisme et de 30000 véhicules utilitaires légers pour l'année en cours. Pour ce qui est des



Parc de véhicules et degré de motorisation

Catégorie de véhicules	1990	2000	2011	2012	2013	2014	2015
Voitures de tourisme	2 985 399	3 545 247	4 209 672	4 300 036	4 366 895	4 430 375	4 503 865
Augmentation en % par rapport à l'année précédente	3,10	2,20	2,14	2,10	1,53	1,43	1,63
Véhicules de transport de personnes	31 293	40 260	58 419	61 648	63 786	65 794	69 234
Véhicules de transport de choses	252 136	278 518	360 495	373 876	383 185	394 405	404 929
Véhicules agricoles	162 939	177 963	188 183	189 443	190 452	191 207	192 211
IVéhicules industriels	45 920	48 949	63 669	65 659	67 502	68 982	70 355
Total quatre-roues	3 477 687	4 090 937	4 880 438	4 990 662	5 071 820	5 150 763	5 240 590
Motocycles	299 264	493 781	670 743	684 892	693 908	704 429	715 279
Total véhicules à moteur	3 776 951	4 584 718	5 551 181	5 675 554	5 765 728	5 855 192	5 955 869
Cyclomoteurs*	464 609	238 770	160 000	160 000	160 000	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	7 870	7 955	8 039	8 140	8 238
Augmentation en %	1,1	0,2	0,2	1,1	1,1	1,3	1,2

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

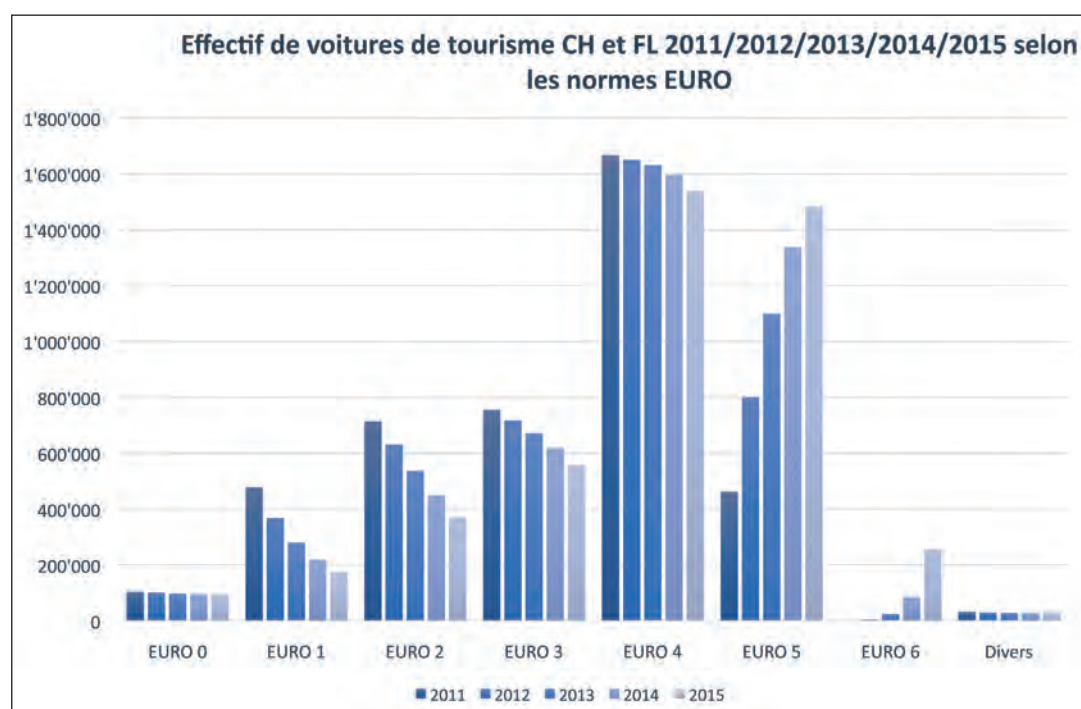
véhicules utilitaires lourds, ils s'attendent à un accroissement à 5000 véhicules.

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 traduit d'ailleurs également par la nouvelle augmentation du parc (au 30.09.2015) d'environ 1,6% (73490 unités) à un total de 4 503 865 voitures de tourisme (CH + FL).

Au cours des dernières années, l'âge moyen

des voitures de tourisme a nettement augmenté. Encore inférieur à 6 dans les années 80 et 90, il s'est constamment accru et se situe actuellement (30.09.2015) à environ 8,3 ans selon l'Office fédéral de la statistique. Le grand nombre de vieux véhicules constitue par ailleurs 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.

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



La croissance du parc de véhicules et de la population a influencé le degré de motorisation comme suit:

Motorisation	Voitures de tourisme par 1000 habitants	Véhicules utilitaires par 1000 habitants	Quatre-roues par 1000 habitants
Année			
1990	442	73	515
2000	493	76	569
2001	498	76	574
2002	508	77	584
2003	508	77	588
2004	514	78	597
2005	515	79	597
2006	516	80	600
2007	519	81	605
2008	517	81	603
2009	514	80	597
2010	517	81	599
2011	529	82	605
2012	535	84	613
2013	537	84	617
2014	539	85	619
2015	537	86	623

Source: Vademecum routesuisse

Nouveau recul de la consommation de flotte des voitures de tourisme neuves

Dans l'ensemble, la consommation moyenne normalisée spécifique de carburant, – soit pondérée en fonction des ventes – des voitures

neuves a de nouveau baissé en 2014 (selon le rapport 2015). A l'instar de l'année précédente, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) n'a plus attribué le mandat de calcul à auto-suisse. Le nouveau mandataire, la société Ernst Basler + Partner AG, ayant apporté quelques modifications à l'évaluation des données, celles-ci ne peuvent plus toutes être comparées directement à celles des années précédentes.

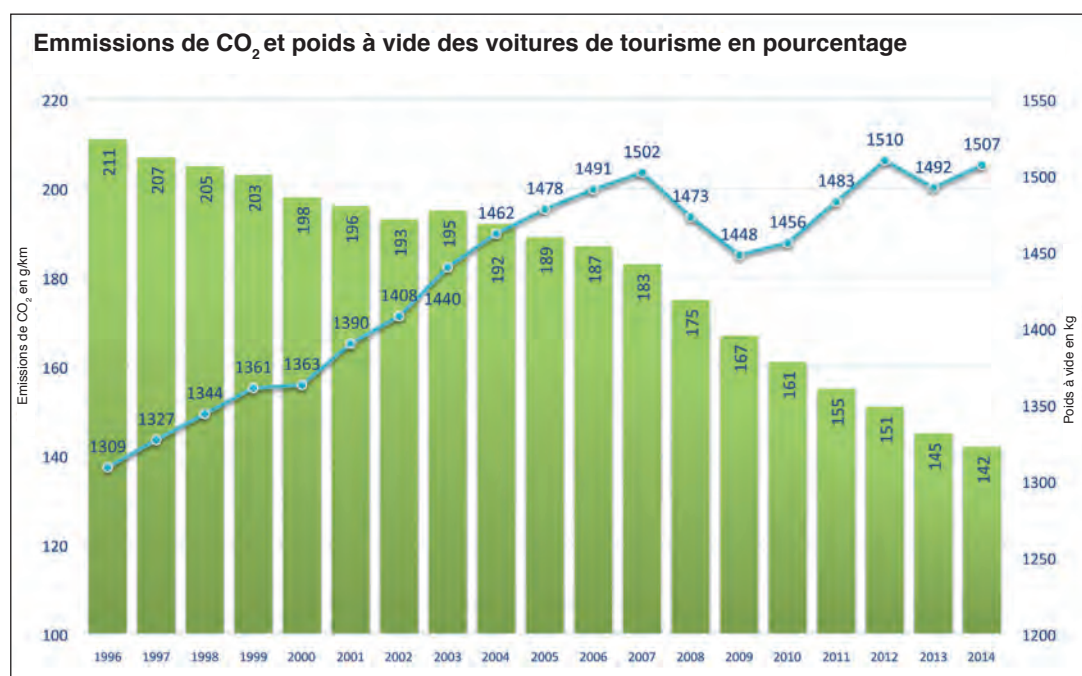
Ainsi, en matière de consommation, autrefois indiquée en l/100 km, les valeurs de tous les carburants ont été converties en équivalents essence. Jusqu'à présent, on calculait simplement la moyenne des litres. Ce changement a conduit à une augmentation de 6,21 litres à 6,24 litres d'équivalents essence en 2013 si l'on ne regarde que les volumes.

Ce qui est cependant déterminant, ce sont les émissions de CO₂. Et celles-ci ont de nouveau baissé de 3 grammes par kilomètre en 2014.

En 2014, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse étaient de 142 g/km.

Le poids à vide moyen a de nouveau enregistré un léger accroissement, passant de 1492 kg à 1507 kg.

La baisse des émissions de CO₂ au cours des dernières années est également due aux voitures de tourisme à propulsion alternative



et alimentées par des carburants de substitution. Si la majeure partie des immatriculations concerne toujours les véhicules hybrides, ce sont toutefois les véhicules électriques qui ont connu la plus nette augmentation. Après un fléchissement entre 2008 et 2012, les ventes de voitures alimentées au gaz naturel semblent également se redresser.

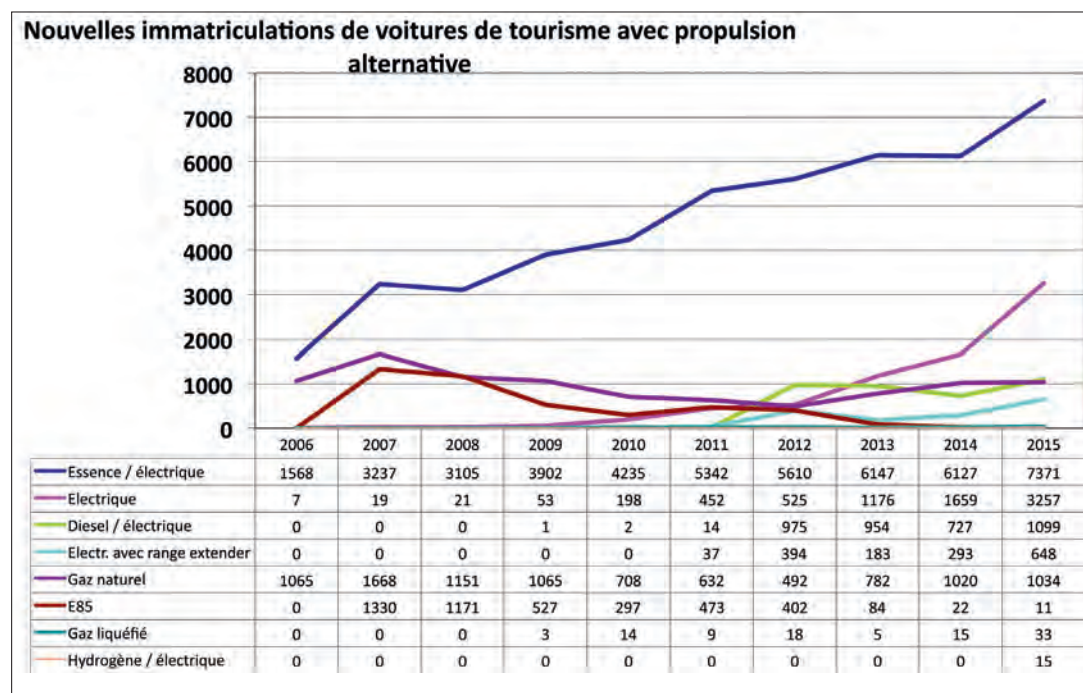
**Prescriptions concernant les émissions
Véhicules utilitaires**

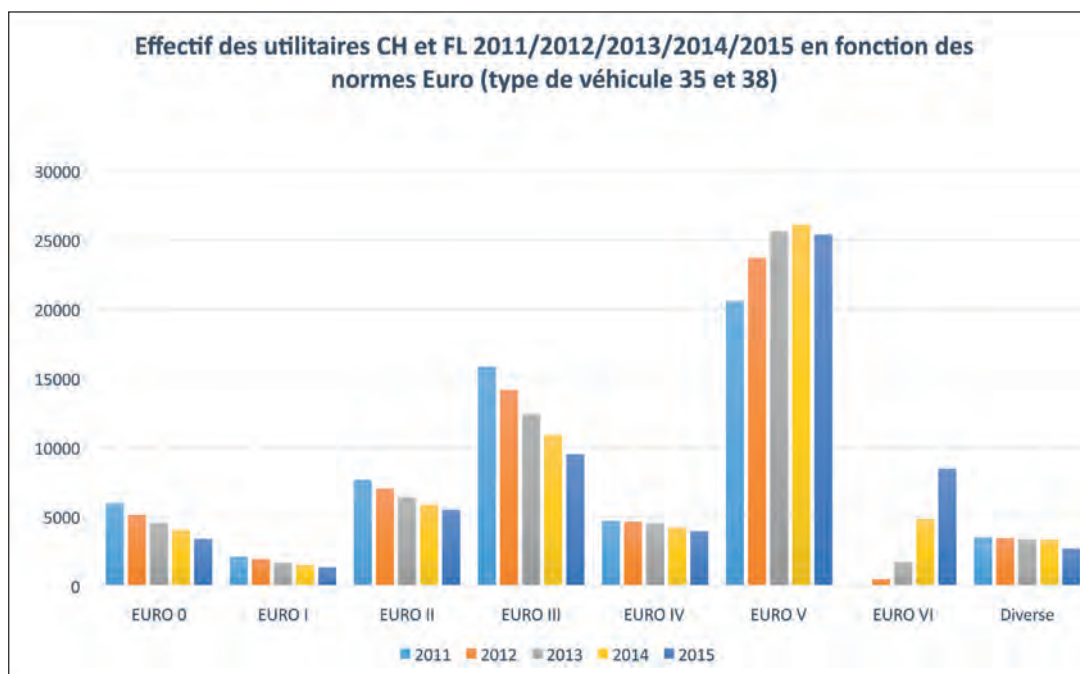
L'UE a promulgué des directives très strictes pour la réduction des émissions de gaz d'échappement, qui sont également en vigueur en Suisse.

Seuils de gaz d'échappement VT UE

Echelon		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 (à partir du 1.10.2009) encore actuelle jusqu'à la fin 2013 étaient toutefois déjà disponibles. A partir de 2012, on pouvait déjà obtenir des véhicules conformes à la norme Euro VI, entrée 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). Par conséquent, le parc de véhicules utilitaires se renouvelle assez rapidement. A l'instar des années précédentes, la majorité du parc n'est plus composé de véhicules Euro III, formant la catégorie RPLP moyenne, mais de véhicules Euro V, dont l'effectif est cependant de nouveau en baisse. Dans les catégories de redevance les plus chères (Euro il lest plus vieilles), l'effectif a une nouvelle fois sensiblement reculé l'an dernier.

Rudolf Blessing

Politique des transports

Initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports»



L'«initiative vache à lait» a pour objectif d'affecter à la route les fonds alimentés par la route ainsi que de renforcer le droit de codécision des usagers de la route. Déposée en 2014 par un comité interpartis dans lequel auto-suisse et de nombreuses associations partenaires sont également représentées, elle a suivi le processus parlementaire au cours de l'année écoulée après avoir été rejetée par le Conseil fédéral dans son message publié en novembre 2014. Malheureusement, le Conseil des Etats et le Conseil national se sont également prononcés contre plus de transparence et d'équité dans le financement des transports. Auparavant, une proposition de minorité de la commission concernant un traitement parallèle avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été refusée d'extrême justesse par le Conseil national, par 93 voix contre 91 et 2 abstentions. Le 5 juin 2016, l'initiative sera dès lors soumise au verdict du peuple.

Nous sommes fermement convaincus que l'initiative peut obtenir la majorité du peuple et des cantons. Le besoin de financement pour l'infrastructure routière est en effet incontestable. Le nombre d'heures d'embouteillage sur les routes nationales suisses bat chaque année de nouveaux records. Faute d'une réaction, les coûts économiques atteindront des hauteurs énormes. Le fonctionnement et l'efficacité de la route, qui demeure la voie de transport la plus importante pour l'économie suisse, sont sérieusement en péril. Les pendulaires sont quotidiennement bloqués dans des bouchons, et ce matin et soir, également dans les agglomérations.

L'argent nécessaire pour les aménagements urgents de la route est d'ores et déjà versé à la Confédération par ses usagers sous forme d'impôts, de taxes et de redevances se montant à

plus de 9 milliards de francs par an. A ce stade, une majeure partie de cette somme disparaît encore dans la caisse fédérale générale: seuls 3 milliards sont attribués à l'infrastructure routière. L'adoption du financement équitable des transports permettra enfin d'injecter davantage d'argent pour augmenter les capacités, sans imposer de charge supplémentaire aux usagers de la route. Cela profitera à l'ensemble des acteurs de la mobilité, les transports publics – qui s'effectuent en grande partie par la route – et la mobilité douce dépendant eux aussi d'une infrastructure fonctionnelle et sûre.

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

L'idée d'inscrire dans la Constitution un fonds assurant le financement de l'entretien et l'aménagement de nos routes est en principe bonne. Cependant, les débats parlementaires montrent que le FORTA est au centre de plusieurs conflits d'intérêts. Tandis que le Conseil fédéral, dans son message, n'envisageait pas d'y intégrer l'arrêté sur le réseau des routes nationales (transfert de 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau national), le Conseil des Etats insistait à inclure le projet. La conséquence en est un accroissement marqué des coûts et de leur couverture, laquelle fait actuellement débat. Jusqu'à présent, toutes les propositions mentionnaient une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales, soit une hausse des coûts à la charge des usagers de la route.

auto-suisse ne peut pas accepter une telle augmentation, tant que le moitié de la surtaxe sur les huiles minérales, soit environ 1,5 milliard de francs par an, est attribuée à la caisse générale de la Confédération au lieu d'être réinvestie dans l'infrastructure routière. Le niveau des prix de l'essence est d'ores et déjà très élevé en Suisse. En matière de prix du diesel, la Suisse se classe régulièrement dans le top 5 européen. Contrairement aux autres pays figurant en tête de ces classements, où le tourisme à la pompe ne joue en règle générale aucun rôle (p. ex. Grande-Bretagne, Suède, Norvège, Italie), la Suisse est un petit pays entouré d'Etats proposant des prix nettement inférieurs (Allemagne, Autriche, France).

Cette situation ne supporte pas de renchérissements supplémentaires. L'ancien scénario, avec une essence meilleur marché en Suisse

que chez nos voisins, s'est inversé depuis l'abandon du cours plancher de l'euro, début 2015. Les touristes et autres voyageurs sur nos routes ne font plus le plein chez nous, bien au contraire. De surcroît, les automobilistes suisses se déplacent à l'étranger pour acheter l'essence à des prix plus attractifs. C'est la raison pour laquelle la Confédération doit se passer de plusieurs centaines de millions de taxes sur les huiles minérales tandis que l'infrastructure routière obtient encore moins d'argent... Un cercle vicieux auquel nous pouvons mettre fin uniquement en acceptant l'initiative «pour un financement équitable des transports». Car le FORTA est en principe une bonne chose, pour autant que son financement réponde au modèle de l'initiative dite «vache à lait». La votation du 5 juin 2016 donne au peuple suisse l'occasion – peut-être unique – de garantir le financement d'une infrastructure routière moderne et sûre.

Votation populaire sur le tunnel de réfection au Gothard



Lors du scrutin du 28 février 2016 relatif à la construction d'un tunnel de réfection au Gothard, le peuple suisse a accepté par 57 % des voix de creuser un second tube avant l'assainissement de l'ancienne galerie. La liaison routière économiquement importante vers le Tessin et le nord de l'Italie sera dès lors assurée sans interruption. Après la révision, les deux galeries seront chacune exploitées sur une seule voie et dans une seule direction, ce qui augmentera sensiblement la sécurité par rapport à la situation actuelle avec trafic bidirectionnel. auto-suisse se félicite du résultat clair de ce vote. L'engagement dans la campagne de votation pour un oui a porté ses fruits.

Tarifification de la mobilité

Aux yeux d'auto-suisse, le financement de la mobilité conforme au principe du pollueur-

payeur mis sur le tapis politique par le rapport conceptuel du Conseil fédéral relatif à la tarification de la mobilité ne peut fonctionner qu'avec une approche globale. Dans sa réponse à la consultation, l'association des importateurs a fait comprendre qu'elle ne peut accepter qu'un système de principe de causalité qui s'applique à tous les participants au trafic. Il s'agit donc entre autres d'impliquer les transports publics et la mobilité douce, comme par exemple les cyclistes, dans le financement de l'infrastructure de transport. auto-suisse s'oppose fermement à un simple péage routier à la seule charge des usagers de la route, dans le sens qu'il imposerait une charge nettement plus élevée aux entreprises et aux pendulaires et qu'il affaiblirait inutilement l'économie suisse.

Stratégie énergétique 2050

En 2021, de nouvelles valeurs limites de CO₂ pour le domaine automobile entreront en vigueur dans l'Union européenne. Les flottes des constructeurs et des importateurs d'automobiles devront dès lors atteindre des objectifs de 95 g de CO₂/km pour les voitures de tourisme et de 147 g de CO₂/km pour les véhicules utilitaires légers. Le Conseil fédéral et le Parlement comptent reprendre ces valeurs limites pour la Suisse dans le cadre du premier paquet de mesures de la stratégie énergétique 2050, en recourant malheureusement à une solution isolée pour notre pays. Tandis que l'UE tient compte du marché européen global, le calcul en Suisse se fait uniquement à l'aide des immatriculations de véhicules recensées au niveau national. Comptant seulement quelque 300 000 voitures de tourisme neuves par an, le marché local ne peut guère être comparé au reste de l'Europe. A cela s'ajoute le fait que la discrimination fiscale du carburant diesel et la situation topographique de la Suisse engendrent une demande accrue de véhicules à traction intégrale et à essence. En outre, le pouvoir d'achat supérieur permet des ventes plus élevées de divers équipements (de sécurité), ce qui rend les véhicules plus lourds. Tous ces facteurs font grimper la moyenne de CO₂ du parc automobile, et les objectifs ne seront par conséquent guère réalisables. Afin d'échapper aux pénalités élevées, les importateurs se verront éventuellement contraints de réduire leur gamme de véhicules ou d'importer les voitures de l'étranger en tant qu'occasions récentes, avec bien sûr des conséquences négatives pour la

Suisse au niveau des emplois et des recettes fiscales.

En vue de permettre une introduction de nouvelles valeurs de CO₂ supportables pour l'économie, auto-suisse a proposé une prise en compte échelonnée du parc d'automobile, dite «phase-in». Cela signifierait que la première année d'application, 50 % de la flotte d'un importateur entrerait dans le calcul des émissions, la deuxième année 60 % etc. Une démarche similaire a été mise en œuvre avec succès lors

de l'introduction des valeurs limites de CO₂ de 130 g/km actuellement en vigueur pour les voitures de tourisme. La proposition a été soumise au Conseil des Etats au cours de la dernière législature, elle a toutefois été rejetée. Néanmoins, le Conseil fédéral pourrait lui aussi adopter une telle mesure pour ne pas affecter excessivement et sans nécessité l'économie suisse en dépassant les objectifs fixés.

Andreas Burgener

Communication

Dans le domaine de la communication, l'année 2015 a été riche en défis, mais aussi fructueuse pour auto-suisse. Les activités dans les médias sociaux Facebook et Twitter ont été renforcées, et les communiqués de presse et les newsletters ont été mis à jour sur le plan technique et du contenu. L'année écoulée a également été marquée par un changement de personnel: en avril, Edi Daetwyler a transmis la responsabilité des relations publiques à son successeur, Christoph Wolnik, pour prendre une retraite (très active) bien méritée. Toute l'équipe d'auto-suisse lui souhaite beaucoup de plaisir!

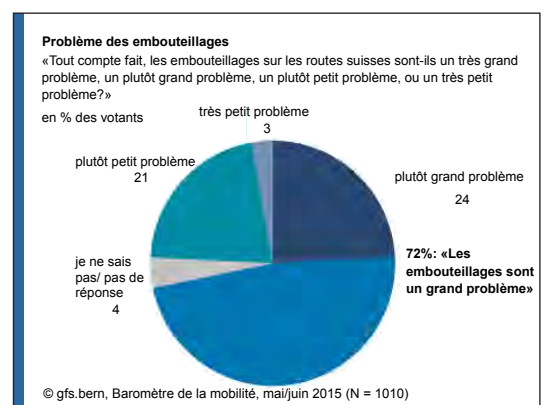
Donnerlavoix.ch et recommandations d'élection

Préalablement aux élections fédérales du 18 octobre 2015, auto-suisse a recommandé des candidats qui approuvaient aussi bien la construction du tunnel de réfection au Gothard que l'initiative «pour un financement équitable des transports». La photo et le cursus des candidats ont été publiés sur le portail de votation en ligne d'auto-suisse, www.donnerlavoix.ch. Deux campagnes ont été lancées dans le but de donner le maximum de visibilité à ces recommandations de vote. La première comprenait des annonces dans le style de l'initiative vache à lait publiées dans des quotidiens et dans lesquelles les candidats, représentés également par une photo, se prononçaient en

faveur d'un financement équitable des transports. Différentes maquettes d'impression ont été élaborées pour les différentes régions, avec les politiciennes et politiciens concernés. La seconde campagne comprenait, outre des annonces, des bannières Internet faisant la pub du site web de recommandations sous la devise «Allez voter. Et votez bien!». Outre les médias intéressés par les automobile, Migros Magazine a également été sollicité, si bien que le site a finalement été visité par près de 20 000 personnes. Parmi 169 candidats recommandés, 74 ont fait leur entrée au Parlement.

Baromètre de la mobilité

Afin de cerner l'attitude des citoyens en âge de voter face au trafic individuel motorisé,



auto-suisse réalise régulièrement une étude nationale en collaboration avec l'institut de recherches renommé gfs.bern. Ce «Baromètre de la mobilité» dresse non seulement un bilan de la situation actuelle de la politique des transports, mais révèle également des tendances et des évolutions à long terme. En outre, l'étude représentative comprend aussi des questions relatives à la disponibilité et à l'utilisation des



voitures dans la vie privée et professionnelle. La cinquième édition de ce baromètre a démontré que près de trois quarts des Suisses considèrent les embouteillages comme un grand problème. L'étude a également évalué l'attitude des citoyens par rapport au financement actuel des transports: 71 % des personnes interrogées partagent l'avis que les automobilistes ne doivent pas rester les «vaches à lait» des finances fédérales. Frankenstärke und Dieselmotivik

Franco fort et thématique du diesel

Le 15 janvier 2015, la Banque Nationale Suisse a abandonné le cours plancher de l'euro face au franc suisse. Par la suite, les représentants d'auto-suisse étaient des interlocuteurs



particulièrement bienvenus pour expliquer l'impact de la décision sur le secteur automobile en Suisse. En automne de l'année dernière, la thématique du diesel donnait l'occasion à François Launaz et Andreas Burgener d'apparaître dans de nombreux médias. Le 26 septembre 2015, un jour après que l'Office fédéral des routes avait annoncé un gel des immatriculations pour les véhicules concernés, tant le président que le directeur d'auto-suisse étaient présents dans le principal programme d'émission de la Suisse alémanique respectivement de la Suisse romande («SRF-Tagesschau» et «RTS 19h30»). L'objectif principal consistait, ainsi que pour toutes les autres apparitions médiatiques, à éviter une détérioration de la situation pour la branche et d'agir contre les soupçons injustifiés envers les constructeurs et les importateurs.

Newsletter Visibilité

Grâce à l'augmentation du pourcentage de travail dans le domaine des relations publiques, le secrétariat d'auto-suisse était en mesure l'année dernière de reprendre certaines activités confiées à des agences externes. Depuis le second semestre 2015, Christoph Wolnik publie par exemple lui-même les newsletters Visibilité. Au total, quatre éditions ont été publiées au cours de l'année écoulée. Comme d'habitude, les thèmes abordés étaient multiples: initiative vache à lait «pour un financement équitable des transports», fonds routier FORTA, tunnel de réfection au Gothard, réglementation sur le CO₂, élimination des goulots d'étranglement, stratégie énergétique 2050, rétrospectives des sessions, tarification de la mobilité, et bien plus encore.

Médias sociaux



Par ailleurs, le secrétariat se charge désormais de la gestion des médias sociaux Facebook et Twitter. Cela se traduit par une communication plus directe, la publication d'articles en continu et une réaction plus rapide aux posts, questions et commentaires. Cette nouvelle démarche porte ses fruits: le nombre d'abonnés sur Twitter a été quadruplé au cours de l'année passée, tandis que les «J'aime» sur Facebook ont triplé.

Travail médiatique

De janvier à décembre 2015, auto-suisse a publié 28 communiqués de presse dans les catégories suivantes:
 Immatriculations de voitures de tourisme: 12
 Immatriculations de véhicules utilitaires: 5
 Politique: 9
 Autres: 2
 Tous les communiqués des dernières années peuvent être consultés et téléchargés sur www.auto-suisse.ch.

La reprise du logiciel destiné à la publication des newsletters Visibilité a également permis d'optimiser l'envoi des communiqués de presse sur le plan technique. Les nouvelles sont désormais affichées directement dans le message e-mail et peuvent en plus être téléchargées en format PDF. De surcroît, la publication sur le site Internet se fait automatiquement et en même temps que l'envoi aux journalistes et aux personnes intéressées. L'inscription et la désinscription sont possibles à tout moment via le site web.

Christoph Wolnik

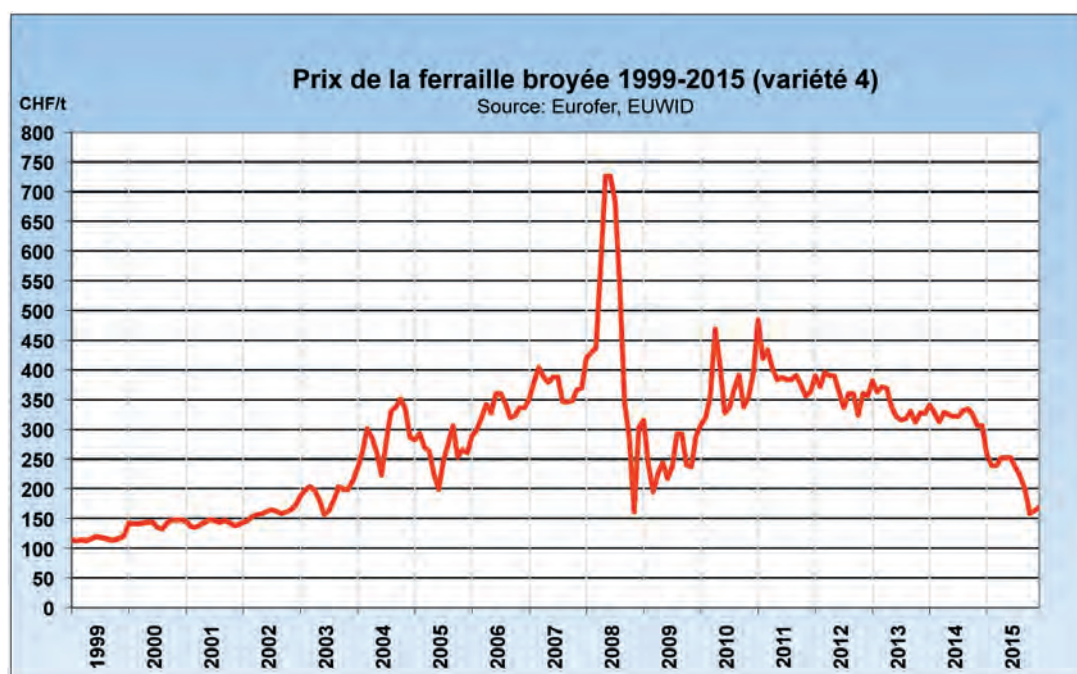
Fondation Auto Recycling Suisse

La suppression du lien entre le franc suisse et l'euro ainsi que, et de façon plus marquée, la chute des prix des matières premières ont eu un impact massif sur les affaires des recycleurs d'automobiles et des marchands de ferraille. Pourquoi les recycleurs ont-ils ressenti cet effet, puisqu'ils sont principalement actifs en Suisse? Ils bénéficient principalement de deux sources de revenus: la vente de pièces de rechange et la vente de voitures passées au broyeur. Ils vendent non seulement les déchets métalliques en tant que matières premières recyclées aux deux aciéries nationales, mais aussi à d'autres usines sidérurgiques en Europe. Ils sont dès lors exposés à la concurrence internationale. Les capacités des aciéries ne sont de loin pas exploitées. De surcroît, elles importent des matières neuves meilleur marché pour remplacer la ferraille, soit des billettes provenant de Chine. Pour ces raisons, les prix de la ferraille sont à leur plus bas niveau depuis 2003. Il faut dès lors craindre que les recycleurs d'automobiles doivent demander un dédommagement au dernier propriétaire. Cette situation est en effet peu satisfaisante et il faut espérer qu'elle ne durera pas.

Le centre pour l'utilisation durable des déchets et des ressources (ZAR), auquel la Fondation Auto Recycling Suisse est associée, a lancé à Hinwil la construction d'une installation destinée au traitement des scories sèches issues des

usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM). L'installation a commencé ses activités début 2016 et réalisera au cours du deuxième trimestre un essai à grande échelle concernant le recyclage des RBA. Le but est d'obtenir une efficacité élevée pour récupérer des métaux. Entre-temps, une communauté d'intérêts pour l'extraction humide (IGENASS) a été fondée en vue d'augmenter également le taux de récupération de métaux à partir des scories d'UIOM extraites par voie humide. Le concours est donc lancé, ce qui ne peut être que bénéfique pour la valorisation des RBA. Car tous les UIOM ne voudront ou ne pourront pas passer à l'extraction à sec. Etant donné qu'avec les RBA, on introduit des métaux résiduels, dont des métaux précieux et des métaux rares, dans le processus des UIOM, l'objectif principal consiste à permettre leur récupération à partir des résidus d'UIOM. La Fondation est également membre de l'IGENASS.

Dans le cadre de la révision de l'Ordonnance sur la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques (OREA), l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) s'est interrogé sur le potentiel de valorisation de l'électronique automobile. Des examens préliminaires ont été réalisés l'année précédente par un groupe de travail comprenant entre autres auto-suisse et la Fondation. Cela a permis d'établir l'ordre de grandeur des métaux



précieux et spéciaux et d'identifier les appareils les contenant. Une grande partie de ces métaux présents sous forme très fine atterrissent dans les RBA. Par conséquent, deux approches s'imposent: le démontage des appareils en question par le recycleur, ou la récupération des métaux à partir des résidus d'UIOM après la valorisation thermique de la fraction légère de broyage. Les deux méthodes seront analysées en détail en 2016 à l'aide d'examens complémentaires. L'OFEV a promis à plusieurs reprises que les appareils électriques et électroniques des véhicules ne seront pour l'instant pas encore inscrits dans la liste de l'OREA et que l'on attendra les résultats. En outre, un éventuel démontage d'éléments électroniques ne doit se faire qu'avec un effort raisonnable. Cela veut dire qu'il s'agit non seulement de tenir compte de manière appropriée de l'aspect écologique, mais aussi des facteurs économiques.

Valorisation des véhicules hors d'usage et des RBA

En regard des excellents chiffres de vente

de véhicules neufs, le volume de voitures recyclées et/ou d'exportation aurait dû enregistrer une hausse. Mais tel n'était pas le cas. L'effectif des véhicules a certes augmenté, mais ni plus ni moins qu'au cours des années précédentes. Le nombre des véhicules réellement exportés (118 606 voitures de tourisme) se situe dans la fourchette de l'année précédente. Il n'empêche que les véhicules hors d'usage traités dans les installations de broyage ont diminué de 105 000 à un peu moins de 72 000 unités (-32 %). Le nombre des véhicules dont la localisation est inconnue a donc augmenté de 48 000 à 110 500. Dès lors, il faut partir du principe que la quantité des voitures d'occasion et des véhicules hors d'usage déposés dans des parcs à ferrailles a augmenté dans l'attente d'une hausse des prix de la ferraille.

En raison de la réduction des véhicules hors d'usage, les résidus de broyage non métalliques, soit les fractions légères issues du broyage ou RBA, ont également diminué en conséquence. Quelque 16 000 tonnes sont issues de véhicules hors d'usage, ce qui corres-

Année	Nouvelles immatriculations ¹⁾ (OFROU/auto-suisse)	Importations ²⁾ (AFD)	Effectif ³⁾ (OFROU/auto-suisse)	Mise hors service ⁴⁾	Exportations ²⁾ (AFD)	Véhicules annulés en CH ⁵⁾	Broyés en CH ⁶⁾	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 ⁷⁾	-24 707
2003	271 541	288 192	3 753 890	235 253	94 682	140 571	153 412 ⁷⁾	-12 841
2004	269 211	281 588	3 811 351	224 127	108 235	115 892	147 096 ⁷⁾	-31 204
2005	259 426	287 371	3 864 994	233 728	90 354	143 374	129 704 ⁷⁾	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

OFROU: Office fédéral des routes (effectif au 30 septembre)

AFD: Administration fédérale des douanes (statistique du commerce extérieur)

¹⁾ Premières immatriculations en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein y compris les importations directes et parallèles

²⁾ Toutes les importations et exportations selon la statistique du commerce extérieur

³⁾ Voitures de tourisme et voitures de tourisme lourdes Suisse et Principauté de Liechtenstein

⁴⁾ Calcul: importations moins l'augmentation de l'effectif

⁵⁾ Calcul: véhicules annulés moins les exportations

⁶⁾ Véhicules manifestement broyés (aujourd'hui permis de circulation, jusqu'à 2005 bulletins de pesée)

⁷⁾ Calculé sur la base des bulletins de pesée (850 kg/véhicule), à partir de 2006 permis de circulation annulés

pond à un peu moins de 27 % de la quantité totale. Les broyeurs traitent bien plus que des voitures usagées. Depuis 1996, la Suisse valorise les RBA dans les installations de traitement des déchets, qui ont entre-temps été développées et fortement améliorées sur le plan de l'épuration des gaz de fumée, de la récupération de matériaux valorisables, et de la production d'énergie.

La Fondation continue à verser une taxe d'élimination de 18 francs par véhicule broyé et garde le contrôle du recyclage d'automobiles et de RBA à l'aide des permis de circulation déposés et des documents d'élimination.

Législation

Outre l'OREA, l'OFEV s'est penché durant des années sur la révision de l'Ordonnance

sur le traitement des déchets. La nouvelle Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) est entrée en vigueur le 1er janvier 2016. Elle contient principalement des dispositions concernant la construction et l'exploitation d'installations de traitement des déchets. Pour le domaine du recyclage automobile, c'est surtout l'article 21 qui est important: il prévoit l'extraction des pièces métalliques de la fraction légère de broyage et leur valorisation. D'autres restrictions touchant les RBA prévues dans le projet ont raisonnablement été supprimées. En fin de compte, le renforcement des exigences en matière d'efficacité énergétique des UIOM et de recyclage des résidus d'UIOM a un impact plutôt positif sur la valorisation thermique des RBA.

Organes

a. Conseil de fondation

Président du Conseil de fondation
auto-suisse

Dr iur Hermann Bürgi
Christine Ungricht, Vice-Présidente
François Launaz
Walter Frey
Andreas Burgener
Tobias Lukas
Mathias Ammann
Urs Wernli
Adrian Amstutz
Dr Peter Kuhn
Dr Tobias Thommen
Christoph Erb

Automobile Club de Suisse
Union professionnelle suisse de l'automobile
Association suisse des transports routiers
Office de l'environnement, canton d'Argovie
Association suisse du shredder
Touring Club Suisse

b. Comité du Conseil de fondation

Hermann Bürgi
Christine Ungricht
François Launaz
Christoph Erb
Tobias Thommen

c. Secrétariat

Daniel Christen, Directeur
Urs Eberle, administration

Daniel Christen

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Adhésions

Au cours de la période sous revue ont eu lieu les changements suivants de l'effectif de membres: la société Docar AG a été acceptée en tant que nouveau membre par l'AG 2015.

L'effectif au 1^{er} janvier 2016 est de 34 entreprises d'importation. Les 49 marques importées (classées par pays d'origine) sont les suivantes:

Chine

Docar AG

Allemagne

AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
FORD MOTOR COMPANY (Switzerland) SA
GENERAL MOTORS Suisse SA
Max HEIDEGGER AG
MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
MERCEDES-BENZ Schweiz AG

PORSCHE Schweiz AG

France

CITROËN (Suisse) SA
PEUGEOT (Suisse) SA
RENAULT Suisse SA
RENAULT Trucks (Schweiz) AG

Grande-Bretagne

EMIL FREY 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 Automobiles (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

1 marque

DFSK

13 marques

Audi, Volkswagen, véhicules utilitaires VW
BMW, Mini
Ford
Opel
BMW-Alpina
MAN/Neoplan
Mercedes-Benz, Smart, véhicules utilitaires Mercedes-Benz
Porsche

3 marques

Citroën
Peugeot
Renault
véhicules utilitaires Renault

4 marques

Aston Martin
Jaguar/Daimler, Land Rover/Range Rover

7 marques

Piaggio
Fiat, Lancia, Alfa-Romeo, Abarth
véhicules utilitaires Iveco
Maserati

3 marques

Hyundai
Kia
SsangYong

10 marques

Honda
Infiniti
Mazda
Fuso
Mitsubishi
Nissan
Subaru
Suzuki
Toyota, Lexus

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Suède

SCANIA Schweiz AG
VOLVO Automobile (Schweiz) AG
VOLVO Trucks (Schweiz) AG

3 marques

Scania
voitures de tourisme Volvo
véhicules utilitaires Volvo

USA

FCA Switzerland SA

1 marque

Jeep

Pays producteurs divers

AMAG Automobil- und Motoren AG
AMAG Automobil- und Motoren AG
DAF Trucks (Schweiz) AG
RENAULT Suisse SA

4 marques

CZ Skoda
E Seat
NL DAF
RO Dacia

Composition du Comité directeur et des commissions

Comité directeur

François Launaz
Morten Hannesbo
AG
Marcel Guerry
Bruno Suter
Philipp Rhomberg

Président auto-suisse / présidence
Vice-président, AMAG Automobil- und Motoren
AG
Vice-président, Mercedes-Benz Schweiz AG
BMW (Schweiz) AG
Toyota AG

Membres du bureau d'auto-suisse

François Launaz
Morten Hannesbo
Marcel Guerry
Andreas Burgener

Membres d'honneur d'auto-suisse

Claude F. Sage
Alex Schnurrenberger
Tony Wohlgensinger
Max Nötzli

Président d'honneur
Président d'honneur

Commission PR (15 membres au max.)

Andreas Burgener
Dino Graf
Oliver Peter
Laurence Barbey
Fiona Flannery
Kaspar Haffner
Christoph Bleile
Lionel Zimmer
Giuseppe Loffredo
Artur Demirci
Manuela Diethelm
Laurent Burgat
Peter Bucher/Werner Bärtschi
Simon Krappf

Présidence, auto-suisse
AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
Citroën (Suisse) SA
Fiat Group Automobiles Switzerland SA
Ford Motor Company (Switzerland) SA
General Motors Suisse SA
Honda Automobiles (Suisse) SA
Mazda (Suisse) SA
Mercedes-Benz Schweiz AG
Peugeot (Suisse) SA
Renault Suisse SA
Subaru Schweiz AG
Volvo Automobile (Schweiz) AG

(1 à 2 fois par an, les responsables PR de l'ensemble des membres d'auto-suisse sont invités à une séance d'information et d'échange d'expériences [Erfa].)

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Commission technique CT (20 membres au max.)

Rudolf Blessing	Présidence, auto-suisse
Martin Christen	AMAG Automobil- und Motoren AG
Christoph Ernst	BMW (Schweiz) AG
Nicola Caiazza	Citroën (Suisse) SA
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Paolo Liistro	Fiat Group Automobiles Switzerland SA
Peter Baumann	Ford Motor Company (Switzerland) SA
Robert Flühmann	General Motors Suisse SA
Frédéric Bernard	Honda Automobiles (Suisse) SA
Antonello Greco	Hyundai Suisse AG
Josef Locher	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Reto Gasser	Mercedes-Benz Schweiz AG
Rolf Mattmüller	MM Automobile Schweiz AG
Claude Gregorini	Renault Suisse SA
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
René Schenk	Subaru Schweiz AG
Hannes Gautschi	Toyota AG
Romeo Poltera	Volvo Automobile (Schweiz) AG

Commission technique des importateurs de véhicules utilitaires CT-VU

Rudolf Blessing	Présidence, auto-suisse
Martin Christen	AMAG Automobil- und Motoren AG
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Salvino di Verde	Iveco (Schweiz) AG
Josef Locher	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. Les collaborateurs techniques issus de l'ensemble des membres d'auto-suisse sont invités aux séances de la CT.

Groupe de véhicules utilitaires

Andreas Burgener	Présidence, auto-suisse
Marcel Schaffner	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Arthur Schnyder	Fiat Group Automobiles (Switzerland) SA
Francesco Romano	Iveco (Schweiz) AG
Marcus Gossen	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Jürg Lüthi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Urs Gerber	Renault Trucks (Schweiz) AG
Gerhard Waser	SCANIA Schweiz AG
Jürg Hörzer	Volvo Trucks (Schweiz) AG

RAPPORT D'ACTIVITÉS



Le secrétariat d'auto-suisse est composé des collaboratrices et collaborateurs suivants
(situation au 1^{er} janvier 2016)

Rudolf Blessing

Ingénieur automobiles ETS

depuis
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



Eduard Daetwyler

Conseiller PR/temps partiel

jusqu'en mars 15



Christoph Wolnik

Relations publiques

16. 03. 2015



Manuela Leu

Employée de commerce/secrétariat

01. 02. 2009

Assemblée générale 2015

La 57^e Assemblée générale d'auto-suisse a eu lieu le 28 mai 2015 au Château Liebegg à Gränichen AG.

1^{re} partie

L'assemblée placée sous la présidence de François Launaz a été divisée en deux parties. 21 membres et 6 collaborateurs du bureau ont participé à la première partie statuaire. Le président a souhaité la bienvenue à Messieurs Peter Torresan, DOCAR; Tobias Dilsch, FCA ; Paul Fratter, Ford; Tom Anliker, Volvo; et au président d'honneur Tony Wohlgensinger.

Le procès-verbal de la 56^e Assemblée générale du 21 mai 2014 au château Schadau, à Thoune, a été accepté à l'unanimité.

L'Assemblée générale a approuvé le rapport annuel détaillé d'auto-suisse, qui avait été remis en consultation aux membres sur la demande du Comité directeur.

L'Assemblée générale a également entériné à l'unanimité les comptes annuels 2014, le bilan et les comptes du fonds d'action ainsi que le rapport de révision. Le budget 2015 a également été accepté. Le Comité directeur, le président et le secrétariat ont été remerciés de leur travail et quitus a été donné pour l'année 2015.

L'Assemblée générale a confirmé in globo les divers changements au sein du comité du salon qui ont eu lieu depuis la dernière assemblée.

L'Assemblée a confirmé par acclamation les élections suivantes au Comité directeur:

Philipp Rhomberg (Toyota), élu pour trois ans
Bruno Suter (BMW), élu pour trois ans

Docar AG a été acceptée à l'unanimité en tant que nouveau membre.

En reconnaissance de ses services au sein de l'association, Max Nötzli a été nommé président d'honneur d'auto-suisse.

2^e partie

A l'issue de la partie statuaire, les invités arrivés entre-temps se sont joints à l'Assemblée. François Launaz leur a souhaité la cordiale bienvenue au Château Liebegg.

Le président a jeté un regard rétrospectif sur une année mouvementée, avant d'y revenir plus en détail par la suite. En 2014, les activités politiques d'auto-suisse ont été principalement axées sur l'«initiative vache à lait», qui reven- dique un financement équitable des transports

et dont le contenu a été présenté en détail par l'intervenant invité, Adrian Amstutz, conseiller national et président de l'ASTAG.

Après l'exposé intéressant de l'orateur invité, le président a dressé la rétrospective de l'année écoulée, qui a en effet marqué un tournant pour notre association. Depuis sa fondation en 1989, à l'époque encore sous le nom d'ALSA, l'association n'avait peut-être jamais subi d'aussi profondes mutations. En même temps, nous nous trouvons à l'aube d'une période passionnante avec des décisions importantes sur le plan politique, particulièrement dans les urnes. Le président a donné un bref aperçu des changements au niveau de l'organisation et de la structure de l'association, tels que la réduction du Comité directeur de 22 à 6 personnes ou l'introduction d'une deuxième réunion non officielle pour les membres. Afin d'améliorer la visibilité d'auto-suisse sur tous les canaux, on a en outre augmenté le taux d'occupation dans le domaine des relations publiques à 100 %.

L'initiative fédérale populaire «pour un financement équitable des transports» déposée le 10 mars 2014, mieux connue sous le nom d'«initiative vache à lait», a présenté une nouvelle étape importante de l'histoire d'auto-suisse. Il s'est déclaré très curieux de savoir ce que décidera le Conseil national lors des délibérations sur le projet. La moindre des choses serait le traitement parallèle au fonds prévu pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA. Il espère que contrairement au Conseil des Etats, l'ensemble du Conseil national soutiendra cette demande. Il a précisé que cette décision aura également un impact sur la date à laquelle le peuple suisse pourra se prononcer sur l'«initiative vache à lait», et qu'elle sera déterminante quant à la possibilité de trouver une autre solution.

Il a également mentionné la construction du tunnel de réfection au Gothard, qui sera soumis au peuple au cours du premier semestre 2016, en soulignant l'importance de cette décision. Elle donnerait notamment le ton pour la suite. Il serait temps de faire valoir les intérêts du trafic motorisé dans le souci d'assurer une économie suisse forte. Pour en terminer sur ce sujet, il a affirmé le soutien d'auto-suisse à la campagne du TCS et de l'USAM.

Pour finir, il a abordé les problèmes de la mise en pratique de la stratégie énergétique 2050. Etant donné que la Suisse a décidé de

ne pas adopter la proposition initiale de l'UE relative à une association à la moyenne européenne des émissions de CO², elle subira les conséquences d'un calcul isolé, notamment en raison de ses particularités topographiques. Les nombreuses montagnes et les hivers enneigés conduisent à une demande accrue de véhicules à traction intégrale, avec pour corollaire des émissions de CO² supérieures à celles des autres pays européens. Pour les importateurs, il s'ensuit des coûts supplémentaires en forme de sanctions.

Remerciements

A l'issue de sa première année en tant que président, François Launaz a tenu à remercier particulièrement son prédécesseur, et nouveau président d'honneur d'auto suisse, Max Nötzli. Il a en outre remercié tous les collaborateurs du bureau et de la Fondation Auto Recycling Suisse pour leur engagement exemplaire, avant d'adresser des remerciements chaleureux à Edi Daetwyler, qui avec son savoir-faire et son expérience dans le domaine des relations publiques a contribué de façon décisive au succès d'auto-suisse. Il a également exprimé sa gratitude aux deux vice-présidents, Morten Hannesbo et Marcel Guerry, et aux membres du Comité directeur, Philipp Rhomberg et Bruno Suter, pour les séances constructives et efficaces. Il a en outre remercié tous les membres pour leur confiance et leur ouverture d'esprit, sans lesquels un travail constructif n'aurait pas été possible. Pour conclure, il a adressé un remerciement particulier aux associations amies pour leur excellente collaboration.

L'Assemblée générale de l'année écoulée s'est ensuite terminée par un apéritif suivi d'un repas commun dans l'ancienne grange du Château.

Anita Burkhard

Secrétariat

En 2015, 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 2015 et 2016, satisfaction des adhérents, sondages de dates pour les réunions des groupes de travail
- Invitation de parlementaires à une visite du Salon le 12 mars 2015 avec repas en présence des CEO des importateurs d'automobiles
- Organisation et mise en œuvre de trois soirées auto sur les sujets: «Interaction de l'homme dans le trafic routier» d'André-Gilles Dumont, Professeur de voies de circulation EPFL, Directeur du laboratoire des voies de circulation. «AMZ – une pépinière de jeunes ingénieurs» de Jonas Abeken, ETH Zurich, Formula Student Project, CEO du club de sport automobile de Zurich AMZ. «Contre toute logi(sti)que. Comment les embouteillages nuisent à l'économie» de Peter Galliker, CEO Galliker Transport AG.
- Monitoring médiatique
- Publication de la newsletter VISIBILITÉ
- Elaboration de diverses statistiques pour les membres et le public
- Statistiques des importations directes par marques
- Edition et mise à jour des actions de rappel de nos adhérents sur le site Internet d'auto-suisse ainsi qu'actualisation de la liste d'adresses de contact
- Edition 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 réalisation de la conférence de presse liée au «Baromètre de la mobilité 2015» – l'attitude du peuple suisse à l'égard du trafic motorisé le 18 août 2015
- Edition et distribution de trois newsletters sur l'initiative vache à lait
- Organisation et réalisation de diverses réunions avec le comité de l'initiative vache à lait
- Organisation et réalisation d'une Assemblée des membres le 10 octobre 2015
- Edition de procès-verbaux de l'Assemblée générale ainsi que des diverses séances du Comité directeur et des commissions
- Information des membres d'auto-suisse et de leurs différentes commissions internes via 48 circulaires

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

- Correspondance diverse, telle que demandes, suggestions et renseignements à ASTRA, OFEV, CFVhc, OFS, DETEC/OFEN et autres bureaux administratifs
- Collaboration au groupe de travail de l'OFEN sur la réglementation du CO²
- Siège dans le comité directeur de routesuisse
- Siège au Directoire et dans la Commission des transports d'économiesuisse
- Siège dans le comité pour un tunnel de réfection au Gothard
- 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 2015 sur les réseaux concessionnaires en Suisse
- Suivi et mise en œuvre de l'étiquette-énergie
- Participation au groupe consultatif sur les Solutions par branche CFST pour l'industrie automobile et des deux-roues

Anita Burkhard et Manuela Leu

Les activités des commissions et des groupes de travail

Commission technique

Au cours de l'exercice 2015, la CT des importateurs de VT 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 concernant le CO² envisagées dans le cadre de la stratégie énergétique 2050. Les discussions ont porté sur le renforcement de la valeur limite pour les voitures de tourisme et sur l'introduction d'un tel seuil pour les véhicules utilitaires légers, ainsi que sur diverses propositions d'auto-suisse à l'adresse des commissions politiques.

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

– Les techniciens ont collaboré à l'élaboration des prises de position concernant les 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 ne s'est pas réunie au cours de l'exercice 2015.

– Mais les techniciens VU ont également collaboré à l'élaboration des prises de position concernant les modifications de différentes directives mises en consultation dans 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

Adhésions et représentations

Salon de l'auto à Genève (situation au 1^{er} mars 2016)

Fondation / Conseil de fondation

Launaz François, Vice-président

Rhomberg Philipp (Toyota AG), Vice-président

Guerry Marcel (Mercedes-Benz AG)

Hannesbo Morten (AMAG)

Membres d'honneur

Sage Claude F.

Président d'honneur

Bösiger Werner

Gmür Walter

Meile Alexander Dr.

Nötzli Max

Stüber Peter Dr.

Wohlgensinger Tony

Wuerth Fred

Comité du Salon (25 sièges occupés par auto-suisse)

01.	Altrichter Stephan	Porsche Schweiz AG
02.	Backé Marc	BMW Schweiz AG
03.	Battiston Diego	Hyundai Suisse
04.	Bleile Christoph	General Motors Suisse SA
05.	Bochicchio Donato	Audi
06.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
07.	Burgener Andreas	auto-schweiz
08.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
09.	Davino Maria Grazia	FCA Switzerland SA
10.	Diserens Cédric	Nissan Center Europe GmbH (Brühl)
11.	Donnellan Damian	Mazda (Suisse) SA
12.	Drouin Frédéric	PSA Peugeot Citroën Suisse
13.	Dumondelle Eric	Infiniti
14.	Fahrni Peter	General Motors Suisse SA
15.	Flannery Fiona	FCA Switzerland SA
16.	Fratte Paul	Ford Motor Company (Switzerland) SA
17.	Frey Walter	Emil Frey-Gruppe
18.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
19.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
20.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
21.	Jarno Vincent	Citroën (Suisse) SA
22.	Stegmann Oliver	VW
23.	Stoepman Robert	SsangYong Schweiz AG
24.	Zimmer Lionel	Honda (Suisse) SA
25.	vakant	PSA Peugeot Citroën Suisse

Commission des exposants VT

Gubser Alfred

Blattner Nicholas

Blumenstein Peter

Hoch Bernd

Schmid Peter

Siegenthaler Martin

Walker Matthias

Président

Korean Motor Company, Hyundai Suisse

Toyota AG

MM Automobile Schweiz AG

AMAG Automobil- und Motoren AG

General Motors Suisse SA

Mazda (Suisse) SA

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA

Commission Assurance qualité conseillers de vente automobiles + conseillers du service après-vente *

Peter Blumenstein	Toyota AG
Andreas Burgener (co-assesseur)	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	Comité de direction/Vice-président
-----------------	------------------------------------

VSIG Commerce Suisse

François Launaz	Conseil du Comité directeur
-----------------	-----------------------------

economiesuisse

François Launaz	Comité directeur
-----------------	------------------

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 du Conseil de fondation (F. Launaz)
Aqua Nostra Suisse
Groupe de travail sécurité routière, OFROU (A. Burgener)
Eco-Drive Quality Alliance
Conseil d'experts FSR Fonds de sécurité routière (A. Burgener)
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 et R. Blessing)
Association suisse des sciences des transports ASST
Musée suisse des transports à Lucerne
Commission des transports economiesuisse (A. Burgener)
Conseil de la sécurité routière

Participations

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

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ



Jürg Röthlisberger

La Suisse, une nation automobile

La Suisse compte parmi les nations les plus concurrentielles du monde. Une telle compétitivité ne serait possible sans infrastructures de transport efficaces. 5000 kilomètres de voies de chemin de fer et plus de 70000 kilomètres de routes constituent l'épine dorsale de l'économie et de la société de notre pays. Lorsque nous observons le volume des transports terrestres, nous reconnaissons l'importance primordiale du trafic individuel motorisé: il est en effet responsable de trois quarts de tous les kilomètres-personnes. Que ce soit à des fins professionnelles ou durant les loisirs, la Suisse se déplace en voiture. J'ose même affirmer que nous sommes une nation automobile, bien que nous ne construisions pas d'autos. Le trafic individuel motorisé présente tout de même un facteur économique essentiel. La voiture et son utilisation assurent des dizaines de milliers de places d'apprentissage et de travail. Je m'adresse donc directement à vous. Votre branche nous fournit en voitures, vous rendez possible une partie importante de notre mobilité quotidienne, vous créez du travail et des emplois. Sans vous, la Suisse n'avancerait pas de façon aussi fluide.

L'OFROU s'engage en faveur du trafic individuel motorisé. Après tout, c'est lui qui fait vivre l'office, et ce à 100 %. L'ensemble de ses recettes, soit bien plus de trois milliards de francs par an, proviennent directement de la circulation motorisée. Nous en investissons une grande partie pour réduire au mieux les «écueils» de la route, notamment sur les routes nationales. Ces dernières sont d'une importance énorme pour le trafic individuel motorisé. Plus de 40 % de l'ensemble de la circulation individuelle s'effectue sur les voies nationales, bien que leurs 2000 kilomètres de longueur ne représentent que 2,5 % du réseau routier suisse – qui revêt d'ailleurs un caractère unique. Nos routes nationales constituent un périphérique à l'échelle nationale, comme le confirment les 440 ouvrages de raccordement. Elles font office effectivement de système de drainage, au niveau du trafic, des villes et des agglomérations. Dans la vie quotidienne, la circulation de transit joue un rôle secondaire. Mais cette qualité signifie aussi que les autoroutes performantes dépendent d'infrastructures routières tout aussi efficaces dans les agglomérations. Les unes ne peuvent fonctionner sans les autres. Si les villes et les agglomérations ne sont pas

capables de répondre à l'afflux de trafic matinal, les programmes d'élimination des goulots d'étranglement ne font que générer des voies d'engorgement supplémentaires. Je ne suis certainement pas le seul à qualifier d'inefficace une telle démarche. Cela fait un moment que l'OFROU s'occupe activement du problème lié à ces points d'intersection, et le travail ne va pas diminuer, au contraire.

La circulation routière souffre de deux faiblesses récurrentes: la sécurité et la compatibilité environnementale. Les progrès réalisés dans ces domaines au cours des deux dernières décennies sont énormes. Ce succès, nous le devons également à vous. Et la tendance positive se poursuit.

Pour satisfaire l'intégralité de la demande de transport nous avons toutefois aussi besoin du rail. En vue de relever les défis à venir, ces deux voies de transport ne doivent pas être opposées. Les infrastructures en question présentent une richesse nationale de l'ordre de plusieurs centaines de milliards de francs. L'entretien nécessaire pour maintenir ces investissements engloutit également des sommes importantes. En même temps, l'offre de la route et du rail doit être développée de façon ciblée. Ce n'est qu'ainsi que nous pouvons éliminer les goulots d'étranglement actuels et répondre à la demande future. Du côté des autoroutes, l'OFROU met en œuvre le programme d'élimination des goulots décidé par le Parlement. Cette année, nous débuterons les principaux travaux d'aménagement du contournement nord de Zurich, soit la construction d'un troisième tube dans le tunnel de Gubrist, et nous ferons avancer quelque 20 projets pour remédier à des goulots dans toutes les régions du pays. Des élargissements ont déjà été réalisés sur l'A4 dans le canton de Zoug, entre Blegi et Rütihof, ainsi que sur l'A1 dans les cantons de Soleure et d'Argovie, sur le tronçon entre Härkingen et Wiggertal.

Les programmes d'aménagement sur la route et le rail coûtent cher. Cela suppose des sources de financement stables et fiables. Le Conseil fédéral donne la bonne réponse quant au financement du réseau routier sous la forme du «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)», qui constitue en premier lieu une réforme structurelle nécessaire du financement routier actuel. Il prend systématiquement en compte le rapport men-

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ

tionné entre la circulation autoroutière et le trafic d'agglomération et crée une égalité entre la route et le rail, qui lui bénéficie d'ores et déjà du «Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)». En même temps, le FORTA tient également compte du développement stratégique du réseau des routes nationales. Grâce à cette approche globale, il présente un outil plus approprié pour les futures tâches liées à la circulation routière que l'initiative vache à lait, laquelle n'apporte pas de changement à l'architecture financière actuellement en vigueur et ne prend pas en considération le rapport entre les infrastructures autoroutières et d'agglomération.

Il est essentiel que nous utilisions de manière encore plus cohérente à l'avenir les modes de transport en fonction de leurs avantages et de leur efficacité. Pour ce faire, nous devons adopter une nouvelle approche et rompre avec le passé et les traditions. L'aménagement des infrastructures engendre une augmentation de la surface de transport. Or, la place en Suisse est très limitée; nous ne pouvons pas élargir le réseau à l'infini. Nous devons absolument exploiter plus efficacement les infrastructures existantes. Les routes nationales, par exemple, sont toujours sujettes aux erreurs malgré les améliorations apportées jusqu'à présent. Un accident de la circulation le matin peut suffire pour bloquer toute une région. De surcroît, nous utilisons encore nos routes à grand débit de façon relativement inefficace: même durant les heures de pointe, seule 1,6 personne occupe en moyenne une voiture. Des progrès s'imposent sur ce plan.

Une grande chance d'amélioration réside dans la mobilité intelligente présentant des possibilités en partie encore insoupçonnées à ce jour: réduction des accidents, diminution des embouteillages, et baisse de la charge environnementale, ainsi qu'une augmentation du confort. En tant que constructeur et exploitant d'autoroutes, je vois un potentiel important dans la mobilité intelligente. On considère comme certain que les voitures rouleront un jour de manière autonome. Nous aussi, nous nous engageons fortement à relever ce nouveau défi, et nous tentons d'exploiter ces potentiels et d'éliminer suffisamment tôt d'éventuels obstacles. Sous l'influence du rapport coût/efficacité, la société de l'information et l'augmentation de l'intelligence des automobiles conduiront à une fusion partielle des transports publics et du trafic individuel motorisé. Il n'y aura plus de limites rigides entre ces

deux formes du transport de personnes. A titre d'exemple, citons le cas d'un minibus roulant de façon autonome et sur commande, ou le «service taxi public».

Mais il s'agira à l'avenir de ne pas occulter le plaisir de conduire. Je ne pense pas que nous ferons confiance à la voiture autonome pour tous nos déplacements. Pour ma part, je ne compte absolument pas céder la commande à un ordinateur lors d'une jolie traversée de col; je continuerai dans ce cas de piloter moi-même ma voiture. Au quotidien, en revanche, je me ferais déjà volontiers conduire aujourd'hui.

Faites toujours bonne route!

Jürg Röthlisberger

CONCLUSION 2015



Andreas Burgener,
Directeur

La volonté d'avancer comme moteur

Enfin, où allons-nous? En tant que conductrices et conducteurs de véhicules à moteur, nous avons en règle générale l'habitude de décider nous-mêmes de la direction à prendre. Pourquoi notre branche ne fait-elle pas toujours preuve d'une telle détermination au niveau politique? La Suisse est un pays bourgeois qui, depuis les élections fédérales d'octobre 2015, affiche une majorité bougeoise. Et c'est précisément cette majorité apparente qui nous incite à considérer comme secondaire la formation de majorités. Le risque existe de voir les socialistes et les verts marqueront de leur empreinte les questions centrales de la politique de l'énergie et des transports. En raison du tournant énergétique, le rôle de l'Etat deviendra de plus en plus important. En fait, l'Etat croit devoir intervenir dans tous les domaines. Que ce soit par des redevances liées aux prestations ou par une tarification de la mobilité, il aimerait contribuer à limiter les pointes de trafic. Ce que l'organisation faîtière économique suisse considère en premier lieu comme un instrument permettant de renforcer la vérité des coûts et la transparence dans le financement des transports, constitue en réalité une camisole de force de l'Etat. L'Etat nous dicte à quelle heure les citoyennes et les citoyens doivent se déplacer au travail, et à quelle heure il est temps de retourner. Sans nous rendre compte, nous cédon's une once de notre liberté.

Le même Etat évoque un pillage de la caisse fédérale face à notre offensive en faveur de plus de transparence, du principe de causalité et d'un droit de codécision accru dans le domaine de la route. Les moyens nécessaires pour l'aménagement urgent sont d'ores et déjà disponibles. Notre initiative populaire «pour un financement équitable des transports» alimente l'infrastructure de 1,5 milliard de franc par an sans puiser davantage dans les poches des usagers motorisés de la route. Selon la NZZ du 6 novembre 2015, les CFF lancent enfin un programme d'austérité visant à réduire leurs coûts de 1,75 milliard de francs par an. S'ils n'y parviennent pas, l'expansion de la politique régionale définie par le FAIF se soldera par un véritable échec. On s'est de toute évidence aperçu que les économies constituent une voie possible. Si les CFF réussissent à en faire, l'ensemble de l'administration fédérale devrait d'autant plus en être capable.

Le besoin d'aller enfin de l'avant dans le domaine de la route est incontesté. Nous devons réussir dans la construction routière à mettre en œuvre les projets de tous les superlatifs. Pour le rail, on y est parfaitement parvenu. On coule par exemple 43000 mètres cubes de béton pour le pont du

Letzigraben long de 1156 mètres. Les voies existantes sont franchies sur des piliers allant jusqu'à 16 mètres de hauteur. Il en résulte effectivement un système à deux étages... Pourquoi cela ne serait-il pas possible pour la route, notamment pour les autoroutes? Malgré une grave erreur de conception corrigée à l'aide de béton renforcé par des fibres et se traduisant par des coûts supplémentaires de 17 millions de francs, la presse loue l'élégance de la construction de l'ouvrage du Letzigraben. Voilà ce que nous devons ambitionner pour la route.

Et cela ne se fait pas tout seul. L'ensemble de notre branche, mais aussi chacun de nous doit y contribuer. Il s'agit d'améliorer les conditions cadres pour notre secteur. Nos produits offrent une performance exceptionnelle: précision d'accès, et ce sans changement de véhicule, indépendance temporelle, et prédictibilité. Ces dernières diminuent comme peau de chagrin, notamment en raison des décisions roses-vertes. On entrave autant que possible la circulation routière: commande par feux, arrêts de bus au milieu de la chaussée, aménagement de l'infrastructure ne répondant pas aux besoins...

Avec la stratégie énergétique 2050, nous devons en outre craindre à l'avenir une taxe sur le CO² nettement supérieure à 20 centimes par litre de carburant. Il faut donc sans tarder et par tous les moyens empêcher une telle taxe d'incitation.

Nous avons derrière nous une année 2015 très dynamique. auto-suisse est parvenue à mieux se positionner au niveau politique. Prenons aussi exemple sur l'UPSA. En collaboration avec l'Union suisse des arts et métiers, elle a lutté pour que l'on n'impose pas à toutes les personnes et à presque toutes les entreprises une taxe en faveur d'une entreprise de médias. Malheureusement, la votation concernant les redevances Billag a été perdue de justesse. Nous devons également apprendre à perdre. Mais nous devons nous fixer des objectifs ambitieux et les poursuivre de façon pragmatique. Pas à pas. En effectuant quatre pas en avant et en arrière, nous continuons d'avancer.... Les partis de gauche ne cessent de nous donner l'exemple.

Si le oui au financement équitable des transports constituerait un grand pas en avant, il ne signifierait pas pour autant la fin de notre engagement pour la circulation routière motorisée. A l'inverse, une défaite ne signifierait pas non plus la fin de nos efforts, bien au contraire. Avec toute l'équipe d'auto-suisse, je me réjouis d'une année politique 2016 captivante et marquée par une forte volonté de gagner.

Andreas Burgener

STATISTIQUES

Immatriculations de voiture de tourisme neuves (CH + PL) 2015	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 2003	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. 4x4: nouvelles immatriculations et effectifs dès 1980	auto-suisse
Comparaison mensuelle des immatriculations de VT dès 1989	auto-suisse
Immatriculations des voitures de tourisme neuves 2005–2015	auto-suisse
Effectif de véhicules utilitaires selon l'OFS dès 1980	OFS
Production mondiale de voitures de tourisme 2014/2015	auto-suisse
Développement du parc des véhicules routiers 2010–2015	auto-suisse

STATISTIQUES

Mises en circulation des voitures de tourisme neuves (CH+FL)

janvier - décembre 2015

Date limite: 31. décembre 2015

Marques	Part du marché [%]			Part du marché [%]			Part du marché [%]		
	déc 15	déc 14	+/- %	déc 15	déc 14	+/- %	cum. 15	cum. 14	+/- %
Alfa Romeo	0.2	0.7	-65.1	75	215	-65.1	0.4	0.7	-40.6
Aston Martin	0.0	0.0	-90.9	1	11	-90.9	0.0	0.1	-18.6
Audi	8.7	8.4	2.1	2'826	2'767	2.1	6.9	6.9	6.1
BMW	7.4	7.2	1.6	2'419	2'381	1.6	7.4	7.0	14.2
BMW Alpina	0.0	0.0	-90.9	1	11	-90.9	0.0	0.0	-26.4
Chevrolet	0.1	0.3	-71.4	28	98	-71.4	0.1	0.7	-86.8
Citroën	2.8	2.7	1.5	898	885	1.5	3.6	3.7	2.2
Dacia	1.7	1.2	39.1	569	409	39.1	1.7	1.6	12.8
Fiat	2.3	3.4	-34.6	736	1'125	-34.6	2.8	3.0	-0.0
Ford	4.8	4.6	3.6	1'553	1'499	3.6	4.2	4.3	5.8
Honda	1.4	1.3	10.5	454	411	10.5	1.0	1.5	-25.7
Hyundai	2.7	3.2	-15.8	886	1'052	-15.8	3.1	3.6	-9.7
Infiniti	0.2	0.1	141.7	58	24	141.7	0.1	0.0	92.4
Jaguar	0.4	0.2	93.7	122	63	93.7	0.3	0.2	57.6
Jeep	1.1	2.0	-44.7	371	671	-44.7	1.1	1.1	13.2
Kia	1.6	1.3	17.9	520	441	17.9	1.6	1.6	3.1
Lancia	0.0	0.6	-97.3	5	185	-97.3	0.0	0.3	-84.0
Land-Rover	1.6	1.3	27.0	536	422	27.0	1.2	1.2	9.1
Lexus	0.2	0.4	-40.0	78	130	-40.0	0.3	0.3	10.6
Maserati	0.1	0.1	-43.5	26	46	-43.5	0.2	0.2	-3.6
Mazda	4.6	1.4	225.4	1'510	464	225.4	3.1	2.5	31.6
Mercedes	6.2	5.5	12.7	2'021	1'794	12.7	7.1	6.1	24.5
MINI	1.6	1.9	-16.4	519	621	-16.4	1.5	1.5	8.9
Mitsubishi	1.2	1.0	15.5	380	329	15.5	1.2	1.2	13.4
Nissan	2.1	1.9	9.7	678	618	9.7	2.5	2.4	11.2
Opel	3.6	3.6	0.9	1'184	1'174	0.9	4.3	4.4	2.9
Peugeot	2.9	3.0	-5.2	946	998	-5.2	3.9	3.8	10.2
Porsche	0.9	1.0	-11.4	294	332	-11.4	1.3	1.0	36.0
Renault	4.7	4.6	1.8	1'546	1'518	1.8	4.6	3.9	26.2
Seat	3.7	4.3	-13.1	1'218	1'401	-13.1	3.2	3.1	11.4
Skoda	4.7	5.6	-17.0	1'537	1'852	-17.0	6.5	6.5	7.5
Smart	1.5	0.7	122.1	493	222	122.1	1.1	0.6	102.8
Ssangyong	0.3	0.1	133.3	98	42	133.3	0.2	0.2	41.7
Subaru	1.6	2.2	-26.4	520	707	-26.4	1.9	2.1	-4.2
Suzuki	2.3	2.3	-1.7	758	771	-1.7	2.6	2.8	-1.9
Toyota	2.4	3.7	-35.1	791	1'218	-35.1	3.1	3.7	-12.4
Volkswagen	15.3	14.5	5.2	4'995	4'748	5.2	13.0	13.3	5.1
Volvo	1.9	2.3	-19.5	606	753	-19.5	2.2	2.3	5.6
Marques diverses	1.2	1.4	-14.0	386	449	-14.0	0.9	0.7	32.1
TOTAL GLOBAL	100.0	100.0	-0.7	32'642	32'857	-0.7	100.0	100.0	7.2
dont 4 x 4	43.1	42.4	1.0	14'062	13'921	1.0	40.4	38.5	12.6
dont propulsion alternatif	4.7	3.6	31.3	1'544	1'176	31.3	4.2	3.3	36.6
dont DIESEL	42.4	38.3	9.8	13'837	12'597	9.8	38.9	37.0	12.6

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 5.01.16

STATISTIQUES

Immatriculations de véhicules de transport de passagers															
janvier à décembre 2015															
Marques	V. d'habitation		Minibus		Autocar		Autobus		Autres		Part du marché		Total		
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	+/- %
	CITROEN	59	40				2			4	5	1.5	1.3	63	47
DACIA									1		0.0	0.0	1	0	
DAF		1									0.0	0.0	0	1	-100.0
FIAT	1'742	1'578				1			18	11	42.3	43.3	1'760	1'590	10.7
FORD	27	33	26	19	11	6			4	3	1.6	1.7	68	61	11.5
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0	
IVECO	33	38			13	11	53	20	3	1	2.5	1.9	102	70	45.7
LAND-ROVER	3	1									0.1	0.0	3	1	200.0
MAN	6	6			6	3	106	82	1	2	2.9	2.5	119	93	28.0
MERCEDES	205	208	76	84	88	90	257	206	44	67	16.1	17.8	670	655	2.3
MITSUBISHI									1		0.0	0.0	1	0	
FUSO									1		0.0	0.0	1	0	
NISSAN	1	1	1			1					0.0	0.1	2	2	0.0
OPEL			10	8	2	2			20	8	0.8	0.5	32	18	77.8
PEUGEOT	3								5		0.2	0.0	8	0	
RENAULT	17	22	40	47	7	27			8	4	1.7	2.7	72	100	-28.0
SCANIA							8	9	2	2	0.2	0.3	10	11	-9.1
SKODA									8	6	0.2	0.2	8	6	33.3
SSANGYONG											0.0	0.0	0	0	
TOYOTA	1	2		6					10		0.3	0.2	11	8	37.5
VOLVO		1			16	11	24	8	4		1.1	0.5	44	20	120.0
VW	726	558	32	17		5			31	35	19.0	16.7	789	615	28.3
DIVERSES	228	210			76	95	78	70	10	1	9.4	10.2	392	376	4.3
Total global	3'051	2'699	185	181	219	254	526	495	175	145	100.0	100.0	4'156	3'671	13.1

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 6.01.16

STATISTIQUES

Immatriculations de véhicules de transport de marchandises légers													
												janvier à décembre 2015	
Marques	Véhicule de transport de marchandises légers < 3,5 t								Part du marché		Total		
	PT < 2.25 t		PT 2.25 < 2.6 t		PT 2.6 < 3.45 t		PT 3.45 < 3.5 t		2015	2014	Total par marque		+/- %
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	
CITROEN	726	773	2	1	926	923	300	268	6.3	6.9	1'954	1'965	-0.6
DACIA	252	338							0.8	1.2	252	338	-25.4
DAF									0.0	0.0	0	0	
FIAT	333	324	142	125	676	543	555	538	5.5	5.3	1'706	1'530	11.5
FORD	782	717	741	745	1'983	1'598	674	396	13.6	12.1	4'180	3'456	20.9
HYUNDAI					29	32	15		0.1	0.1	44	32	37.5
IVECO					17	26	1'810	1'701	5.9	6.0	1'827	1'727	5.8
LAND-ROVER			397	171	560	201	6	4	3.1	1.1	963	326	195.4
MAN									0.0	0.0	0	0	
MERCEDES	214	269	4	1	970	926	1'812	1'854	9.7	10.6	3'000	3'050	-1.6
MITSUBISHI				1	239	139			0.8	0.5	239	140	70.7
FUSO							119	104	0.4	0.4	119	104	14.4
NISSAN	314	225	48	20	538	471	584	525	4.8	4.3	1'484	1'241	19.6
OPEL	308	282	193	216	1'292	983	437	460	7.2	6.8	2'230	1'941	14.9
PEUGEOT	462	443		1	684	645	378	448	4.9	5.4	1'524	1'537	-0.8
RENAULT	937	985	19	36	1'655	1'290	1'105	1'129	12.1	11.9	3'716	3'420	8.7
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	27	47							0.1	0.2	27	47	-42.6
SSANGYONG					15	23			0.0	0.1	15	23	-34.8
TOYOTA			1		897	970	115	160	3.3	3.9	1'013	1'130	-10.4
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	593	659	815	906	2'871	2'889	1'247	1'228	17.9	19.8	5'526	5'682	-2.7
DIVERSES	325	266	26	37	315	273	348	376	3.3	3.3	1'014	952	6.5
Total global	5'273	5'328	2'388	2'190	13'667	11'982	9'505	9'191	100.0	100.0	30'833	28'821	7.7

Sources: auto-suisse / OFROU/MOPIS 6.01.16

STATISTIQUES

Immatriculation de véhicules de transport de marchandises lourds															janvier à décembre 2015				
Marques	Véhicule de transport de marchandises lourds														Part du marché		Total		
	PT > 3.5-7 t		PT >7<12 t		PT 12<18 t		PT =18 t		PT >18 - 26 t		PT > 26 - 32 t		PT > 32 t		2015	2014	2015	2014	+/- %
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	+/- %
CITROEN														0.0	0.0	0	0		
DACIA														0.0	0.0	0	0		
DAF			7	2	29	29	121	166	48	37	29	19	5	5	6.2	6.2	239	258	-7.4
FIAT	1													0.0	0.0	1	0		
FORD	1													0.0	0.0	1	0		
HYUNDAI									6					0.0	0.1	0	6	-100.0	
IVECO	66	81	71	54	51	58	93	95	42	51	31	24	3	3	9.2	8.8	357	366	-2.5
LAND-ROVER														0.0	0.0	0	0		
MAN			7	30	47	48	136	167	117	140	94	106	71	31	12.2	12.6	472	522	-9.6
MERCEDES	70	60	42	44	109	135	346	313	225	240	139	196	58	68	25.5	25.5	989	1056	-6.3
MITSUBISHI														0.0	0.0	0	0		
FUSO	11	5	32	30										1.1	0.8	43	35	23.9	
NISSAN	1		5											0.2	0.0	6	0		
OPEL	3	2												0.1	0.0	3	2	50.0	
PEUGEOT														0.0	0.0	0	0		
RENAULT	1	7	11	22	45	29	169	111	58	48	38	62	22	20	8.9	7.2	344	299	15.1
SCANIA					8	20	260	278	218	200	142	179	93	122	18.6	19.3	721	799	-9.8
SKODA														0.0	0.0	0	0		
SSANGYONG														0.0	0.0	0	0		
TOYOTA		1	8	4										0.2	0.1	8	5	60.0	
VOLVO					37	38	225	280	137	172	67	88	43	45	13.1	15.0	509	623	-18.3
VW	17	13												0.4	0.3	17	13	30.8	
DIVERSES	87	94	78	66		1	1		2	1				1	4.3	3.9	168	163	3.1
Total global	258	283	261	252	326	358	1'351	1'410	847	895	540	628	295	293	100.0	100.0	3'878	4'147	-6.5

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 6.01.16

STATISTIQUES

Neuimmatriculations Nouvelles immatriculations Personenwagen / Voitures de Tourisme												2003 bis 2015 2003 à 2015	
												Bern, 21. Januar 2016 RB	
Marken	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Audi	15'993	14'062	13'654	14'545	15'988	16'964	16'793	16'910	18'502	22'083	21'254	20'949	22'225
Porsche	1'590	1'710	1'713	1'773	2'159	1'666	1'320	1'843	2'178	2'310	2'518	3'165	4'305
Volkswagen	27'868	28'934	27'260	30'001	30'937	32'183	29'487	33'839	40'594	44'258	40'925	40'146	42'212
BMW	11'809	13'791	13'248	14'039	16'852	16'134	14'288	16'061	17'532	18'947	20'303	21'057	24'039
Mini	3'252	2'931	3'079	2'761	3'520	3'917	3'647	3'791	4'581	4'593	4'726	4'463	4'861
BMW Alpina	54	32	18	22	17	34	36	18	32	21	61	87	64
Ford	13'746	13'511	12'329	12'335	12'169	14'768	14'535	15'967	18'400	18'179	14'840	12'949	13'704
Mercedes	13'309	12'861	13'142	13'650	13'441	13'919	11'706	12'198	14'037	16'638	16'737	18'384	22'884
Smart	4'521	4'314	3'120	2'379	2'537	2'670	2'342	2'264	2'148	1'888	1'708	1'681	3'409
Opel	24'976	23'182	18'992	19'462	20'500	18'670	14'091	16'305	15'978	15'307	14'192	13'584	13'769
TOTAL Deutschland	117'118	115'328	106'555	110'967	118'120	120'925	108'245	119'196	133'982	144'224	137'264	136'265	151'472
Citroën	11'770	10'777	11'269	10'357	10'604	9'888	11'458	13'232	12'984	11'678	11'024	11'268	11'517
Peugeot	16'153	15'129	13'537	13'330	14'562	13'708	11'806	15'019	15'186	12'298	11'785	11'423	12'587
Renault	17'330	16'294	15'586	15'054	14'276	14'580	15'052	17'046	18'323	17'084	13'508	11'747	14'821
TOTAL Frankreich	45'253	42'200	40'392	38'741	39'442	38'176	38'316	45'297	46'493	41'060	36'317	34'438	38'925
Alfa Romeo	4'560	4'978	3'985	4'518	4'487	3'618	3'136	3'901	4'106	2'818	1'989	2'104	1'249
Ferrari	256	227	287	276	266	312	-	-	-	-	-	-	-
Fiat	8'391	7'985	7'309	9'317	11'165	14'122	11'424	11'108	9'849	10'261	9'725	9'029	9'025
Lancia	863	1'165	1'003	857	661	841	1'102	836	834	1'092	885	795	127
Maserati	166	255	261	210	316	343	239	204	183	161	190	731	705
TOTAL Italien	14'236	14'610	12'845	15'178	16'895	19'236	15'901	16'049	14'972	14'332	12'789	12'659	11'106
Daihatsu	1'271	1'299	1'485	2'231	2'972	2'749	2'291	2'031	1'328	869	-	-	-
Honda	8'581	8'550	8'599	8'338	9'054	8'014	8'289	7'068	5'851	5'540	5'595	4'501	3'345
Mazda	7'170	7'347	6'081	6'650	6'929	8'989	8'207	7'882	7'387	7'152	7'591	7'591	9'989
Mitsubishi	4'982	4'737	4'470	3'922	4'462	3'898	3'785	4'660	5'580	4'611	4'481	3'565	4'042
Nissan	5'846	6'473	7'301	7'198	6'625	5'921	7'902	9'486	9'063	7'508	7'166	7'968	7'968
Subaru	8'365	9'561	9'108	9'449	8'985	8'633	8'408	8'376	7'283	8'483	7'563	6'277	6'011
Suzuki	2'356	2'961	3'273	5'212	6'303	6'499	6'777	7'391	8'240	7'702	8'364	8'515	8'351
Toyota	16'670	16'549	16'848	17'023	17'153	15'224	13'955	13'735	13'335	13'038	12'646	11'275	9'881
Lexus	709	769	706	1'381	1'221	1'114	971	898	1'005	1'022	658	853	943
TOTAL Japan	55'950	58'246	57'871	61'404	63'704	61'645	58'604	59'943	59'495	57'480	54'406	49'743	50'530
Saab	2'355	2'138	1'750	2'181	2'202	1'891	714	628	299	-	-	-	-
Volvo	6'747	6'845	6'796	6'526	7'583	7'281	7'128	6'973	8'478	8'059	7'210	6'867	7'251
TOTAL Schweden	9'102	8'983	8'546	8'707	9'785	9'172	7'842	7'601	8'777	8'059	7'710	6'867	7'251
Aston Martin	53	68	134	213	248	267	191	211	244	224	224	156	127
Jaguar/Daimler	1'096	1'215	853	796	800	981	734	612	461	511	890	622	980
Lotus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Land-Rover	1'407	1'263	1'403	1'456	2'122	1'694	1'233	1'488	1'803	3'789	3'454	3'490	3'808
Austin/Rover/MG	577	365	274	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rolls-Royce/Bentley	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL England	3'133	2'911	2'664	2'476	3'170	2'942	2'158	2'311	2'508	4'524	4'568	4'268	4'915
Ford US	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)
GM US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cadillac US	133	219	313	-	-	334	-	-	-	-	-	-	-
Chevrolet US	385	213	258	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chrysler/Jeep US	3'017	2'674	2'604	3'244	3'368	3'409	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705
TOTAL USA	3'535	3'106	3'175	3'244	3'368	3'743	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705
Chevrolet ROK	2'703	2'728	2'654	3'028	3'775	2'939	2'158	2'957	3'435	3'997	4'266	2'072	2'73
Hyundai ROK	7'699	7'050	6'917	6'179	4'681	5'795	5'761	6'249	9'976	11'456	10'241	11'001	9'937
Kia ROK	2'680	3'916	5'269	4'038	4'083	3'383	2'890	3'322	3'876	4'677	3'981	4'886	5'039
Ssangyong ROK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	462	569	806
TOTAL Korea	13'082	13'694	14'840	13'245	12'539	12'117	10'809	12'528	17'287	20'130	18'950	18'528	16'055
Puch A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skoda CZ	4'494	4'189	5'858	7'389	8'990	11'134	11'611	14'388	17'470	19'132	17'939	19'517	20'972
Seat E	5'065	5'053	5'258	5'532	6'128	6'632	6'378	7'788	8'314	8'934	9'159	9'378	10'451
Dacia RO	-	-	404	910	1'628	2'177	4'966	5'823	5'309	5'171	4'784	5'396	-
Diverse Marken	553	891	1'422	2'134	1'623	1'175	1'625	1'725	1'709	1'867	1'300	2'221	3'005
GESAMT-TOTAL	271'521	269'211	259'426	269'421	284'674	288'525	266'018	294'239	318'958	328'139	307'885	301'942	323'783
davon / dont 4 x 4	54'449	56'061	56'226	67'153	74'068	71'958	69'116	81'954	91'399	109'774	110'820	116'186	130'793
davon / dont DIESEL	58'478	69'824	72'831	80'726	92'566	93'459	78'290	89'467	105'056	121'429	114'144	111'853	125'892

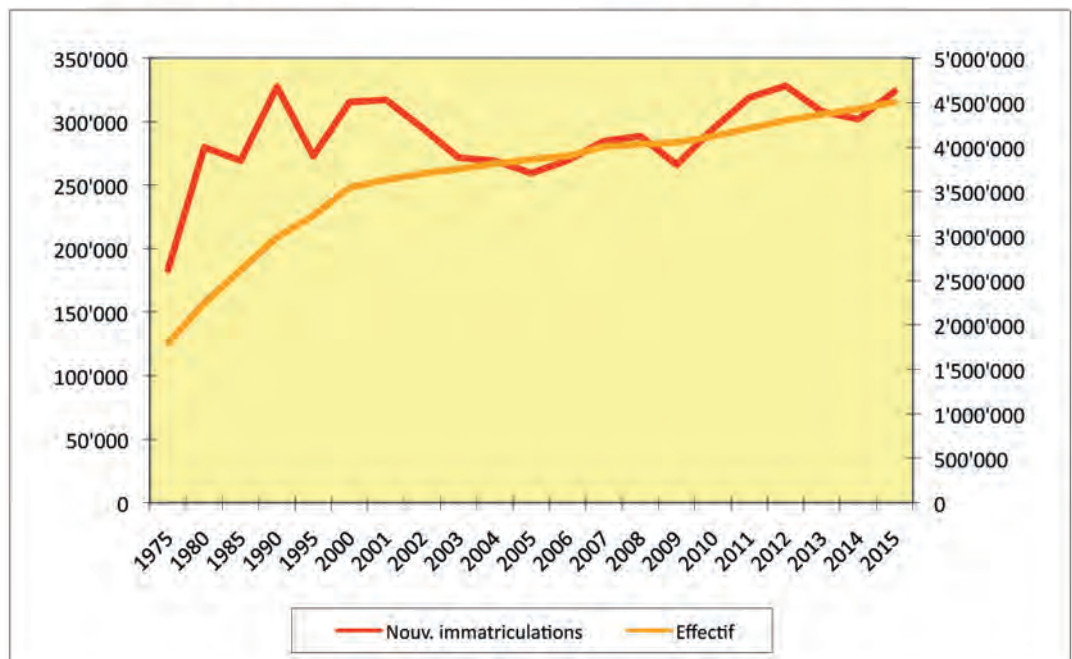
STATISTIQUES

Nouvelles immatriculations et effectif VT dès 1975

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

auto-suisse, dès 1993 MOFIS

OFS, dès 2007 auto-suisse



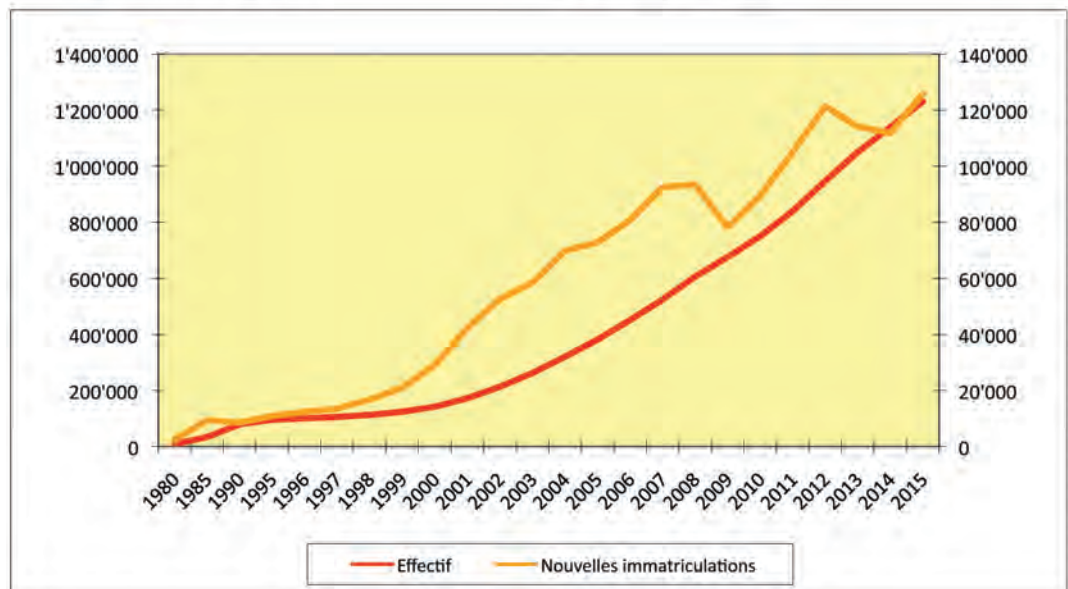
STATISTIQUES

Nouvelles immatriculation et effectifs des VT diesel dès 1980

Année	Effectif	Dont diesel		Nouvelles immatriculations		Dont diesel	
		Nombre	%	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	

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse



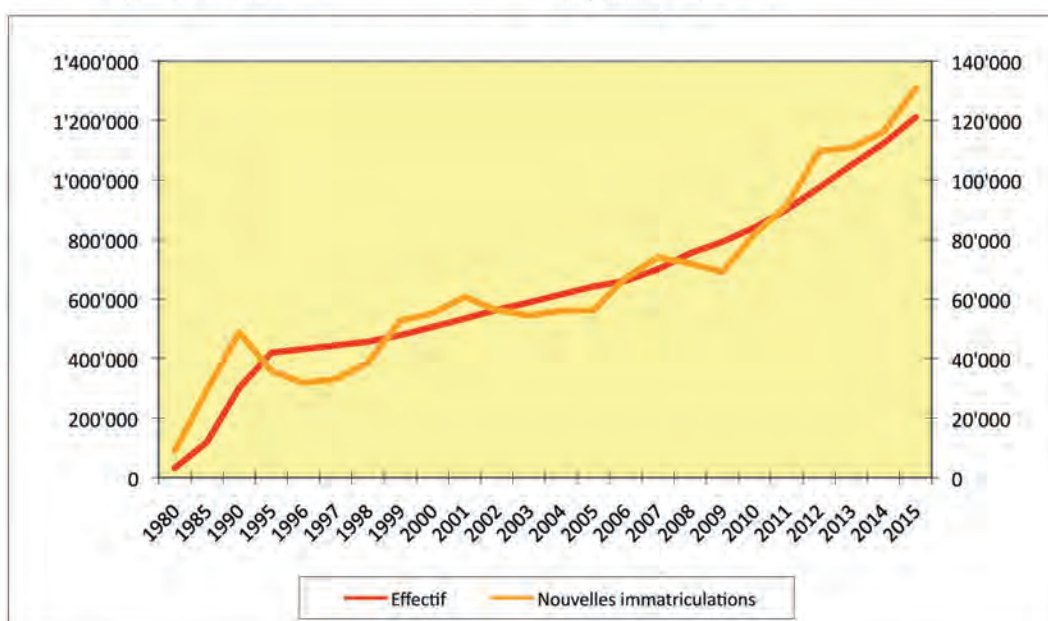
STATISTIQUES

Nouvelles immatriculation et effectifs des VT 4x4 dès 1980

Année	Effectif	Dont 4x4		Nouvelles immatriculations		Dont 4x4	
		Nombre	%	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	

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse



STATISTIQUES

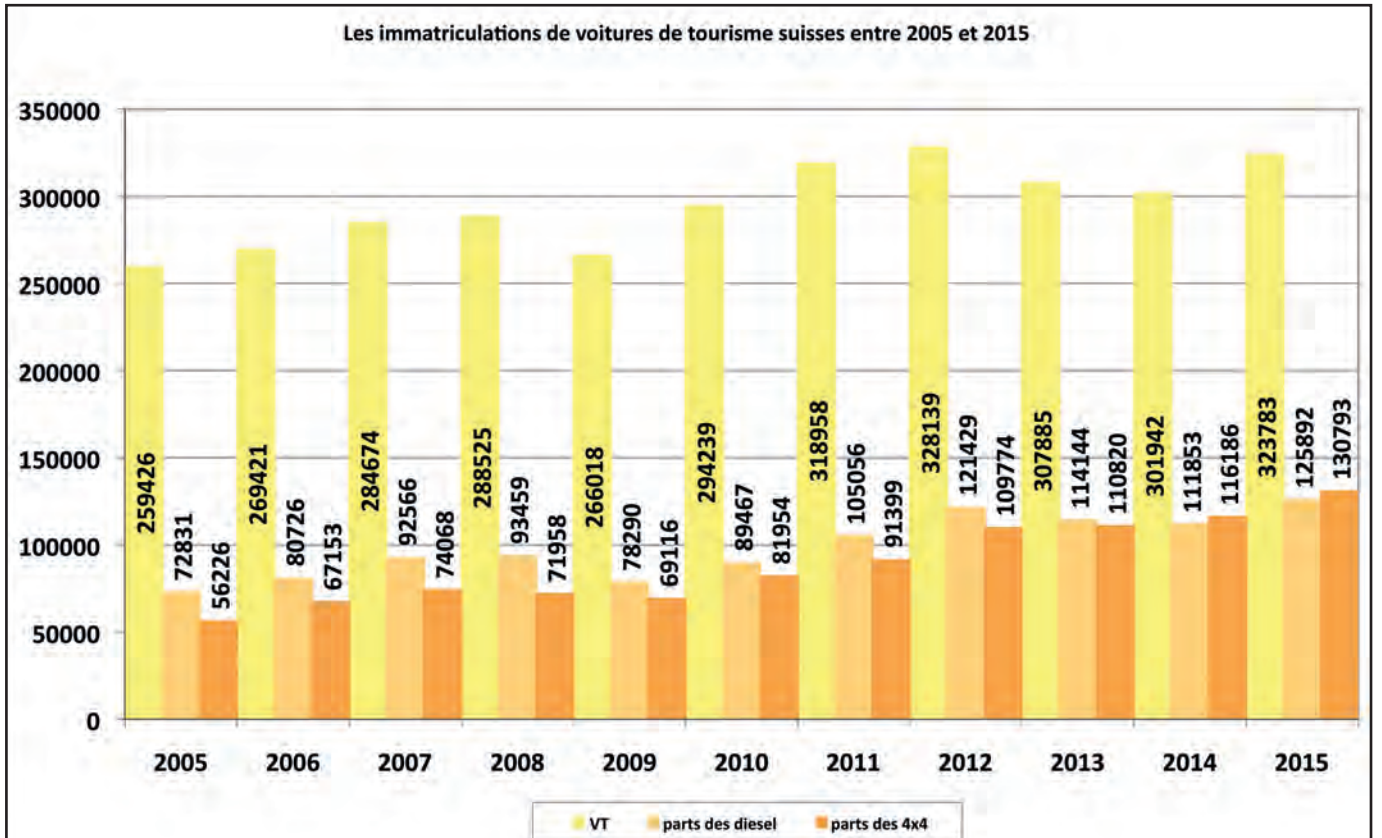
Comparaison mensuelle des immatriculations de VT

Source: OFROU/MOFIS

auto-suisse, 22 janvier 2016

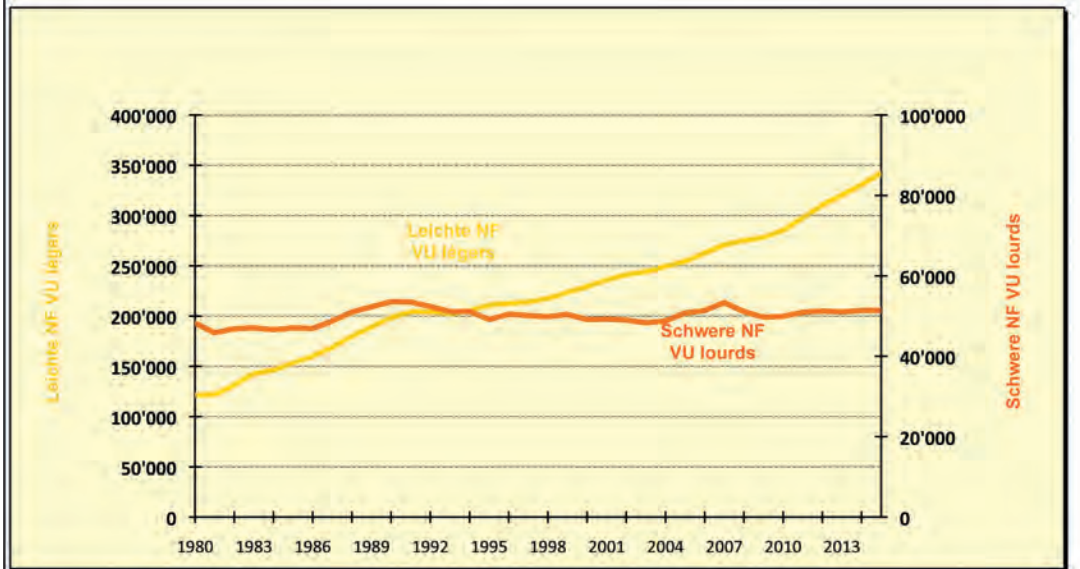
Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 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	24'969 / 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	26'706 / 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
Jahr	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
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	21'057 / 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

STATISTIQUES



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



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2016

Production mondiale de VT 2013 / 2014

En 1'000 pièces avec Minivan + SUV

	2013		2014		Changement	
		Part %		Part %		%
Allemagne	5'440	7.9	5'848	8.2		7.5
France	1'561	2.3	1'667	2.3		6.8
Espagne	1'729	2.5	1'923	2.7		11.2
Grande-Bretagne	1'512	2.2	1'533	2.1		1.4
Italie	336	0.5	330	0.5		-1.8
Suède	167	0.2	157	0.2		-6.0
Belgique	484	0.7	442	0.6		-8.7
Portugal	153	0.2	161	0.2		5.2
Finlande	3	0.0	31	0.0		933.3
Autriche	127	0.2	104	0.1		-18.1
Europe de l'Ouest	11'512	16.7	12'196	17.1		5.9
Russland	1'894	2.8	1'614	2.3		-14.8
République tchèque	1'001	1.5	982	1.4		-1.9
Pologne	535	0.8	559	0.8		4.5
Slovenie	81	0.1	91	0.1		12.3
Slovaquie	800	1.2	737	1.0		-7.9
Roumanie	411	0.6	398	0.6		-3.2
Ukraine	23	0.0	19	0.0		-17.4
Hongrie	223	0.3	373	0.5		67.3
Europe de l'Est	4'968	7.2	4'773	6.7		-3.9
Japon	8'381	12.2	8'616	12.1		2.8
Corée du Sud	3'970	5.8	4'037	5.7		1.7
Chine	15'557	22.6	17'303	24.3		11.2
Inde	2'913	4.2	2'983	4.2		2.4
Iran	626	0.9	405	0.6		-35.3
Turquie	688	1.0	852	1.2		23.8
Australie	215	0.3	207	0.3		-3.7
Taiwan	297	0.4	334	0.5		12.5
Thaïlande	1'135	1.7	764	1.1		-32.7
Malaisie	350	0.5	309	0.4		-11.7
Indonésie	641	0.9	696	1.0		8.6
Vietnam	9	0.0	9	0.0		0.0
Pakistan	108	0.2	112	0.2		3.7
Ouzbékistan	247	0.4	249	0.3		0.8
Asie-Océanie	35'137	51.1	36'876	51.7		4.9
Afrique du Sud	297	0.4	305	0.4		2.7
Afrique	297	0.4	305	0.4		2.7
Etats-Unis	8'576	12.5	8'972	12.6		4.6
Canada	2'358	3.4	2'470	3.5		4.7
Mexique	2'224	3.2	2'382	3.3		7.1
Amérique du Nord	13'158	19.1	13'824	19.4		5.1
Bésil	3'166	4.6	2'973	4.2		-6.1
Argentine	507	0.7	364	0.5		-28.2
Amérique du Sud	3'673	5.3	3'337	4.7		-9.1
Total mondial	68'745	100.0	71'311	100.0		3.7

Source: RA (2014 chiffres provisoires)

auto-suisse/RB 17.03.2015

Développement du parc des véhicules routiers 2010 - 2015

Suisse et Principauté du Liechtenstein

Genre de véhicule (code)	Genre de véhicule	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Voiture de tourisme	4'119'370	4'209'300	4'299'615	4'366'426	4'429'885	4'503'339
2	Voiture de tourisme lourde	314	372	421	469	490	526
10	Automobile légère	35'022	37'424	40'185	42'804	45'292	48'550
11	Automobile lourde	3'871	4'215	4'671	4'845	4'789	4'996
20	Autocar	6'382	6'545	6'636	6'679	6'771	6'906
21	Minibus	9'115	8'945	8'827	8'088	7'499	7'261
22	Bus à plate-forme pivotante	1'247	1'290	1'329	1'370	1'443	1'517
30	Voiture de livraison	287'524	300'241	313'529	323'227	333'796	344'845
35	Camion	47'883	48'564	48'701	48'499	49'029	48'390
36	Véhicule articulé léger	13	13	12	8	7	8
37	Véhicule articulé lourd	93	90	84	85	90	87
38	Tracteur à sellette	11'232	11'587	11'550	11'366	11'483	11'599
42	Tracteur	2'126	2'307	2'530	2'887	3'248	3'561
43	Tracteur agricole	133'412	134'391	135'902	137'169	138'064	139'340
50	Machine de travail	14'705	14'967	15'257	15'414	15'556	15'667
51	Chariot de travail	26'706	27'441	28'298	29'078	29'568	29'977
52	Chariot de travail agricole	6'845	7'149	7'558	7'931	8'324	8'690
60	Motocycle	584'901	602'352	618'716	630'689	643'894	657'512
61	Motocycle léger	52'473	48'240	43'673	38'543	33'791	28'913
62	Motocycle-tricar	734	720	712	687	643	616
63	Motocycle-side-car	2'913	2'965	2'996	3'030	3'094	3'106
64	Motocycle léger tricar	256	1'006	2'173	3'672	4'761	5'889
65	Quadricycle léger à moteur	280	238	204	193	188	164
66	Quadricycle à moteur	11'225	11'862	12'922	13'498	14'221	14'985
67	Tricycle à moteur	1'766	1'998	2'156	2'288	2'568	2'863
68	Luge à moteur	1'404	1'362	1'340	1'308	1'269	1'231
80	Chariot à moteur	18'048	18'701	19'335	19'889	20'378	20'912
81	Chariot à moteur agricole	37'685	37'297	36'830	36'378	35'976	35'472
82	Monoaxe	244	253	239	234	232	238
83	Monoaxe agricole	9'567	9'321	9'128	8'948	8'814	8'678
84	Véhicule agricole combiné	28	25	25	26	29	31
	Total des véhicules à moteur	5'427'384	5'551'181	5'675'554	5'765'728	5'855'192	5'955'869

Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz/9.10.2015

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 et	Département fédéral de l'environnement des transports de l'énergie de la communication
DTC	Dynamic Test Center
EFKO	Contrôle fédéral des véhicules
EPFZ	Ecole polytechnique fédérale de Zurich
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
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



Audi



ASTON MARTIN



CITROËN



DFSK

DAF



PROFESSIONAL



FUSO



HYUNDAI



HONDA



INFINITI

IVECO



JAGUAR

Jeep



LEXUS



MAN



MASERATI



MAZDA



MINI



MITSUBISHI MOTORS



NISSAN



OPEL



PEUGEOT



PIAGGIO

VEICOLI COMMERCIALI



PORSCHE



RENAULT TRUCKS

RENAULT



SCANIA



SEAT

ŠKODA



smart



SSANGYONG



SUBARU



SUZUKI



TOYOTA



VOLVO



Nutzfahrzeuge